

**«Στρατηγική του νέου δρόμου του μεταξιού. Επενδύσεις στη
λιμενική βιομηχανία.
Μελέτη περίπτωσης: η Ελλάδα»**

Όνοματεπώνυμο: Άννα Σπηλιοπούλου

Επιβλέπων καθηγητής: Βαγγέλας Γεώργιος

Περίληψη

Η πρωτοβουλία με την ονομασία «μια ζώνη και ένας δρόμος» που συναντάται στην διεθνή βιβλιογραφία με τον όρο One Belt One Road (OBOR), αφορά στο όραμα της Κίνας στα πλαίσια της υιοθέτησης καινοτόμου στρατηγικής για την ανάπτυξη των υποδομών με επενδύσεις σε 70 χώρες ανά τον κόσμο, ταυτόχρονα για τη δημιουργία μίας ζώνης απρόσκοπτης οικονομικής δραστηριότητας, η οποία αφορά σε χερσαίες οδούς για την πραγματοποίηση των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της Κεντρικής Ασίας για τη σύνδεση της Ανατολικής Ασίας με τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη και αποτελεί κληρονομιά των φημισμένων εμπορικών δρόμων του μεταξίου. Η πρωτοβουλία αυτή έλαβε χώρα το 2013 και ουσιαστικά ενσωματώθηκε στο Σύνταγμα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας το 2017. Η ονομασία ως Δρόμος του Μεταξίου οφείλεται στην διακίνηση του μεταξίου σε ένα δίκτυο που κάλυπτε ολόκληρη την Ασία, με αφετηρία την Κίνα και προορισμό την Ινδία, την Περσία και άλλες περιοχές της Μεσογείου. Το μεταξύ αποτελούσε ένα από τα πιο διαδεδομένα και προσοδοφόρα αγαθά που διακινούσε η Κίνα (<https://el.wikipedia.org>).

Στόχος της στρατηγικής αυτής αποτελούσε η προώθηση των οικονομικών συμφερόντων μέσα από τη συνεργασία διάφορων χωρών που θα ήταν τοποθετημένες στο οδικό αυτό δίκτυο και προϋπόθετε τις επενδύσεις σε υποδομές. Με τον τρόπο αυτό θα υπήρχε ευκολότερη κυκλοφορία και ανταλλαγή αγαθών, πληροφοριών, στοιχείων πολιτισμού όχι μόνο μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης, αλλά μεταξύ χωρών της Ευρασίας, της Μέσης Ανατολής, της Αφρικής καθώς και της Ανατολικής Ευρώπης. Ο d'Hooghe (2016) περιέγραψε την προσπάθεια αυτά με την έννοια μίας πλατφόρμας που αποσκοπεί στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας, αγαθών, πληροφοριών, γνώσεων καθώς ακόμη και των ανθρώπων μεταξύ διαφορετικών ηπείρων, της Ασίας, της Ευρώπης και της Αφρικής με απώτερο στόχο την οικονομική ανάπτυξη που επιτυγχάνεται μέσω του εμπορίου και των επενδύσεων. Το εγχείρημα αυτό, που συναντάται στη βιβλιογραφία ως «Road Silk» αποτέλεσε βασικό εργαλείο ανάπτυξης στη φαρέτρα της κινέζικης πολιτικής. Η εποχή η οποία διανύουμε αποτελεί μεταβατική περίοδο και οδεύουμε ολοταχώς προς το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Είναι γεγονός ότι λόγω της συνεχούς παρουσίας της Κίνας, τα

παγκόσμια δίκτυα φέρουν όλο και περισσότερο κινέζικα χαρακτηριστικά. Η πολιτική που ακολουθεί η Κίνα για την ανάπτυξη των υποδομών της συμπεριλαμβάνει τη σύνδεση μεταξύ των λιμένων και των σιδηροδρόμων.

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας και συγκεκριμένα στο λιμάνι του Πειραιά παρατηρήθηκαν προσπάθειες για την διεύρυνση της πολιτικής αυτής του «δρόμου του μεταξιού» και την ένταξη της χώρας μας ως σημείο αναφοράς στο παγκόσμιο αυτό δίκτυο. Το 2009 έλαβε χώρα η κινέζικη επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά σύμφωνα με την οποία η κινέζικη κρατική επιχείρηση με την επωνυμία «China Ocean Shipping Company (COSCO)» ανέλαβε τη λειτουργία των αποβάθρων II και III του λιμένα με 35ετή παραχώρηση.

Είναι γεγονός ότι η Ελλάδα μπορεί να αποκομίσει τεράστιο όφελος από τη συνεργασία αυτή, καθώς τα τελευταία χρόνια δεν αποτελεί ιδιαίτερα ελκυστική περιοχή για επενδύσεις λόγω των συνθηκών που επικρατούν, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας τον πληθωρισμό, την άνοδο του κόστους του χρήματος, την ενεργειακή και επισιτιστική κρίση που φαίνεται να κυριαρχούν στη νέα οικονομική περίοδο που εξελίσσεται μπροστά μας. Επιπλέον η αβεβαιότητα λόγω της εξέλιξης της πανδημίας του covid -19 και η ρωσικό ουκρανική σύρραξη που εξακολουθεί να είναι σε εξέλιξη αποτελούν αποτρεπτικά σημάδια για επενδύσεις.

Λέξεις – Κλειδιά

Σύγχρονος δρόμος του μεταξιού, Κίνα, Πειραιάς, εμπόριο

Abstract

The initiative called "one belt and one road " which is found in the international literature under the term One Belt One Road (OBOR), refers to China's vision in the context of adopting an innovative strategy for the development of infrastructure with investments in 70 countries around the world, at the same time for the creation of a zone of seamless economic activity, which refers to land routes for the realization of road and rail transport through Central Asia to connect East Asia with the Middle East and Europe and is a legacy of the famous silk trade routes. This initiative took place in 2013 and was actually incorporated into the Constitution of the People's Republic of China in 2017. The name Silk Road is due to the movement of silk in a network that covered the whole of Asia, starting in China and ending in India, the Persia and other regions of the Mediterranean. Silk was one of the most widespread and profitable goods traded in China (<https://en.wikipedia.org>).

The aim of this strategy was the promotion of economic interests through the cooperation of various places that would be located on this road network and it presupposed investments in infrastructure. In this way there would be an easier circulation and exchange of goods, information, elements of culture not only between China and Europe, but between countries in Eurasia, the Middle East, Africa as well as Eastern Europe. d'Hooghe (2016) described this effort as a platform that aims to facilitate the movement of goods, information, knowledge and even people between different continents, Asia, Europe and Africa with the ultimate goal of economic growth achieved through trade and investment. This project, found in the literature as " Road Silk » has been a key development tool in the quiver of Chinese politics. The era we are going through is a transitional period and we are heading full speed towards the phenomenon of globalization. It is a fact that due to China's continued presence, global networks increasingly bear Chinese characteristics. China's infrastructure development policy includes connecting ports and railways.

In recent years, in our country and specifically in the port of Piraeus, efforts have been observed to penetrate the policy of this "silk road" and to include our country as a point of reference in this global network. In 2009, the Chinese investment in the port of Piraeus took place according to which the Chinese state-owned enterprise with the

name " China Ocean Shipping Company (COSCO)' took over the operation of Piers II and III of the port with a 35-year concession.

It is a fact that Greece can derive a huge benefit from this cooperation, as in recent years it has not been a particularly attractive area for investments due to the prevailing conditions, especially if we take into account inflation, the rise in the cost of money, the energy and food crisis that seem to dominate the new economic period that is unfolding before us. In addition, the uncertainty due to the evolution of the covid-19 pandemic and the ongoing Russian-Ukrainian conflict are deterrent signs for investment.

Keywords

Modern Silk Road, China, Piraeus, trade

Περιεχόμενα

Αφιέρωση	Error! Bookmark not defined.
Περίληψη	2
Λέξεις – Κλειδιά	3
Abstract	4
Keywords	5
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο νέος δρόμος του μεταξιού	7
1.1 Ιστορική αναδρομή	7
1.2 Η καθιέρωση του Δρόμου του Μεταξιού: «One Belt One Road»	12
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η νέα οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού	19
2.1 Η Πολιτική Οικονομία του Νέου Δρόμου του Μεταξιού	19
2.2 Πρόταση της οικονομικής ζώνης του Δρόμου του Μεταξιού	23
2.3 Σχέσεις Κίνας – Ανατολικής Ευρώπης	30
2.4 Παγκόσμιο πολιτικό πλαίσιο	38
3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού και επενδύσεις στη λιμενική βιομηχανία. Μελέτη περίπτωσης: η Ελλάδα	40
3.1 Κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα	40
3.2 Η παρουσία της Κίνας στο λιμάνι του Πειραιά	43
3.3 Οφέλη από τις κινεζικές επενδύσεις	46
4 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Συμπεράσματα	50
Βιβλιογραφία	52

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο νέος δρόμος του μεταξιού

1.1 Ιστορική αναδρομή

Όταν αναφερόμαστε στον Δρόμο του Μεταξιού φέρουμε στο νου μας μια εικόνα της ενιαίας αρχαίας οδού που είχε αφετηρία τα βόρεια της Ασίας και εκτεινόταν ως τη Δύση και μέσω της οποίας λάμβανε χώρα η διακίνηση μεταξιού καθώς και άλλων προϊόντων όπως μπαχαρικά, γυαλί, πορσελάνη, πολύτιμοι λίθοι καθώς και άλλων προϊόντων πολυτελείας.

Η ιδέα αυτή του δρόμου του μεταξιού αναβίωσε θα μπορούσαμε να πούμε τα τελευταία χρόνια με τη προσπάθεια της κινέζικης κυβέρνησης, η οποία έγινε γνωστή και έλαβε την ονομασία “Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος” (One Belt, One Road). Αναλυτικότερα το Πεκίνο στα πλαίσια της πολιτικής του, επιθυμεί να δημιουργήσει ένα δίκτυο που θα καλύπτει ολόκληρη την Ευρασία τόσο από την ξηρά όσο και από τη θάλασσα και θα δίνει τη δυνατότητα της διακίνησης των αγαθών και των προϊόντων σε όλο το δίκτυο, όπως γινόταν και στο παρελθόν. Με τον τρόπο αυτό θα αναπτυχθεί τόσο το εμπόριο όσο και η ναυτιλία.

Το μεγαλεπήβολο αυτό εγχείρημα αναπτύχθηκε για πρώτη φορά το 2013 από τον Πρόεδρο της Κίνας -Χί Jinping-, ο οποίος έναν χρόνο αργότερα ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός «Ταμείου για το Δρόμο του Μεταξιού» που θα είχε στη διάθεσή του το ποσό των 40 δισεκατομμυρίων δολαρίων προκειμένου να πραγματοποιηθούν επενδύσεις τόσο σε υποδομές όσο και σε συνεργασίες με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με στόχο την διευκόλυνση των συναλλαγών και της επικοινωνίας στην Ασία.

Ανατρέχοντας κανείς στο παρελθόν με σκοπό την αναζήτηση του δρόμου του μεταξιού, διαπιστώνει ότι δεν πρόκειται έναν ενιαίο δρόμο με την μορφή που τον θεωρούμε σήμερα, δηλαδή να υπάρχει μια συγκεκριμένη διαδρομή με αφετηρία και τερματισμό. Ήταν ουσιαστικά ένα δίκτυο που περιλάμβανε πληθώρα μονοπατιών κατά μήκος τεράστιων ερήμων και ορεινών περιοχών. Λόγω του υψηλού κινδύνου που υπήρχε, η ποσότητα του φορτίου που μεταφερόταν δεν ήταν μεγάλη και περιλάμβανε όπως προαναφέρθηκε και άλλα αγαθά εκτός από το μετάξι, όπως μπαχαρικά, πολύτιμους λίθους, πορσελάνες, χαρτί, γυαλί, δέρμα κα. Επιπλέον λόγω των μεγάλων αποστάσεων δεν υπήρχαν μεγάλα караβάνια που να διασχίζουν όλο το

μήκος της Ευρασίας αλλά η διακίνηση των φορτίων γινόταν με τη συμμετοχή ενδιάμεσων σταθμών και μεσαζόντων, οι οποίοι αναλάμβαναν να συνεχίσουν το ταξίδι έως τον τελικό προορισμό.

Ο όρος “Δρόμος του Μεταξιού” που ήταν άγνωστος σαν έννοια στους κατοίκους της περιοχής στο παρελθόν, αποδόθηκε από τον Βαρόνο Ferdinand von Richthofen, ο οποίος ήταν Γερμανό γεωγράφος και μελετητή. Ο Βαρόνος Ferdinand von Richthofen το 1877 αναφέρει τον όρο αυτόν σε έναν άτλαντα που δημοσίευσε για την Κίνα. Παρόλο αυτά όμως τα αρχαιολογικά ευρήματα δεν επαληθεύουν την έρευνά του, διότι δεν βρέθηκε κάποιο στοιχείο που να φανερώνει ότι υπήρχαν συναλλαγές μεταξύ της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και της Κίνας. Τα πρώτα ευρήματα αφορούν ρωμαϊκά νομίσματα του 6ου αιώνα μ.Χ από την Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία (Βυζάντιο) που βρέθηκαν στην Κίνα. Γεγονός είναι ότι υπήρχε ένα πλήθος μονοπατιών στην Κεντρική Ασία κυρίως σε μεγάλες οάσεις και σε κοιλάδες, τα οποία λειτουργούσαν ως κόμβοι, όπως για παράδειγμα η Bukhara, η Samarkand και η Fergana.

Οι εμπορικές συναλλαγές ήταν πάντοτε ευάλωτες στον κίνδυνο λόγω των πολλών και συχνών πολέμων μεταξύ των τοπικών λαών και των βασιλείων. Παρόλο αυτά όμως η εμπορική δραστηριότητα συνεχίστηκε αδιάλειπτα, ακόμα και κάτω από την πίεση της αποικιακής επέκτασης των Ευρωπαίων από το 15ο αιώνα. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το επίσημο κινεζικό κράτος διατηρούσε μια στάση αποστασιοποίησης απέναντι στην εμπορική δραστηριότητα, το οποίο το διεξαγόταν κυρίως από ιδιώτες στην αρχαία Κίνα. Μάλιστα κατά την περίοδο της αυτοκρατορίας του Taizong (627 – 649 μΧ) κυριαρχούσε ο “κώδικας του Tang”, σύμφωνα με τον οποίο πίστευαν ότι το εμπόριο ως δραστηριότητα μολύνει την ανθρώπινη φύση και επίσης δεν επέτρεπε σε κάποιες κατηγορίες υπαλλήλων (από την 5^η τάξη και μετά σε σύνολο εννέα τάξεων) να ασχοληθεί με τις αγορές.

Η εμπλοκή της ιδιωτικής μόνο πρωτοβουλίας στην εμπορική δραστηριότητα δεν κατάφερε να αναδείξει τη σημασία της διακίνησης των αγαθών μέσω της θαλάσσης στο επίπεδο των ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών. Παρόλα αυτά όμως η δραστηριότητα στα λιμάνια στον νότο ήταν αρκετά μεγάλη, ήδη από την αρχαιότητα, δεδομένου ότι τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων μέσω θαλάσσης ήταν κάτι σύνηθες σε σχέση με τα μεγάλα ταξίδια που οργάνωναν από την ξηρά, όπως για παράδειγμα οι Άραβες

ναυτικοί ταξίδευαν από τη Βασόρα στη Guangzhou στη νότια Κίνα, στην Κεϋλάνη και στη Σουμάτρα. Οι Άραβες, οι Πέρσες, οι Ινδοί, οι Μαλαισιανοί και άλλοι που ταξίδευαν εκμεταλλεύονταν τους εποχικούς ανέμους, τους μουσώνες, προκειμένου να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων από την Ανατολική Αφρική, αλλά και από τις περιοχές τους. Ο Ινδικός Ωκεανός αποτελούσε κέντρο και σημείο διέλευσης του θαλάσσιου εμπορίου. Είναι γεγονός ότι στην Ινδία έχουν βρεθεί πολλά ρωμαϊκά νομίσματα σε ανασκαφές και ναυάγια σε αντίθεση με την Κίνα, όπως προαναφέρθηκε.

Είναι γεγονός, βάσει ιστορικών και αρχαιολογικών ευρημάτων, ότι ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφερόταν δια θαλάσσης εκείνη την εποχή ήταν εκατοντάδες φορές μεγαλύτερος από τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφερόταν από την ξηρά και μάλιστα πολύ νωρίτερα από την έλευση των ευρωπαϊκών εμπορικών πλοίων και τη δημιουργία της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Επίσης αν ανατρέξει κανείς στο παρελθόν θα διαπιστώσει ότι η σιδηροδρομική γραμμή που διέσχιζε το Καζακστάν, τη Ρωσία, τη Λευκορωσία, την Πολωνία, τη Γερμανία, το Βέλγιο και τη Γαλλία και τη Βρετανία, γνωστή ως «ανατολικό τρένο» είχε σχεδιαστεί στα πλαίσια της πρωτοβουλίας που είχε οραματιστεί η κινέζικη κυβέρνηση για την αναβίωση του αρχαίου δρόμου του Μεταξιού, το οποίο αποτέλεσε ένα από τα δεκάδες οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα που σχεδιάστηκαν από την κινέζικη κυβέρνηση.

Η πρωτοβουλία αυτή γνωστή ως «One Belt, One Road» αφορά ένα τεράστιο διασυνδεδεμένο έργο υποδομών, το οποίο εκτείνεται σε τουλάχιστον 65 χώρες με συνολικό πληθυσμό 4.4 δισεκατομμυρίων και αφορά περίπου ως σύνολο το ένα τρίτο της παγκόσμιας οικονομικής παραγωγής. Οι υποδομές αυτές δεν αφορούν μόνο φυσικές διαδρομές σε όλο το εύρος της Ευρασίας, αλλά αναφέρεται σε μια παγκόσμια πρωτοβουλία που ουσιαστικά οραματίστηκε το Κομμουνιστικό Κόμμα του συντάγματος της Κίνας για τη χάραξη στρατηγικής αφενός με χαρακτήρα εξωτερικής πολιτικής και αφετέρου με στόχο την οικονομική ανάπτυξη, που οδήγησε στην δέσμευση για την εκτέλεση επενδύσεων σε μεγάλο αριθμό χωρών σε όλον τον κόσμο. Αν και η πρωτοβουλία αυτή για την υλοποίηση του οράματος της δημιουργίας του δρόμου του μεταξιού στην σύγχρονη εποχή ξεκίνησε πολλά χρόνια πριν, ωστόσο σημαντικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση έγινε το 1999, όταν η κυβέρνηση του

Πεκίνο προέβη σε συντονισμένες προσπάθειες για να προωθήσει τις ξένες επενδύσεις με την λεγόμενη πολιτική με την ονομασία "Go Out". Η εξωστρεφής αυτή πολιτική ουσιαστικά ενθάρρυνε τις ιδιωτικές, καθώς και κρατικές επιχειρήσεις να αναζητήσουν οικονομικές ευκαιρίες στο εξωτερικό, να επενδύσουν και να λειτουργήσουν εκτός του κινέζικου κράτους, διότι έγινε αντιληπτό από την κινέζικη κυβέρνηση ότι δεν μπορούσε να στηρίζεται και να βασίζεται στις εγχώριες αγορές μόνο. Έτσι οι επενδύσεις της Κίνας σε τρίτες χώρες αυξήθηκαν από 3 δισεκατομμύρια δολάρια το 1991 σε 35 δισεκατομμύρια δολάρια το 2003. Μέσα στην δεκαετία αυτή η κινεζική κυβέρνηση προέβη στη σύναψη διμερών συμφωνιών συνεργασίας για τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη υποδομών σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες.

Παρόλο όμως αυτό το εγχείρημα της κινέζικης κυβέρνησης που έλαβε κυρίως χώρα στην ξηρά, δεν κατέστη δυνατό να πραγματοποιηθούν επενδύσεις τέτοιου βεληνεκούς και στην θάλασσα με αποτέλεσμα το όραμα αυτό να υπονομεύεται και να τείνει να παρουσιάζει τις αδυναμίες του παρελθόντος. Δεδομένου του μεγάλου όγκου αγαθών που μεταφέρεται δια θαλάσσης και είναι πολλαπλάσιος σε σχέση με τον όγκο των αγαθών που μεταφέρεται από την ξηρά διαφαίνεται να επαναλαμβάνεται η αδυναμία του παρελθόντος.

Ο Δρόμος του Μεταξιού που αναβιώνει στη σύγχρονη εποχή θα καλύπτεται από ξηράς με ένα υπερσύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο που θα ξεκινά από τον σιδηροδρομικό σταθμό της κινεζικής πόλης Chongqing και θα κατευθύνεται στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Στην πόλη Chongqing, που είναι κυρίως βιομηχανική περιοχή, έχουν την έδρα τους εργοστάσια μεγάλων εταιρειών – κολοσσών, όπως η Hewlett Packard και η Apple. Το 2011 υλοποιήθηκε η πρώτη απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση της Chongqing με το Duisburg της Γερμανίας.

Επίσης σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό για την αναβίωση του δρόμου του μεταξιού, προβλέπονταν η χάραξη δύο διαδρομών για την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας:

- Η μία διαδρομή που αφορά την ξηρά θα διέρχεται μέσα από το Καζακστάν, το Κιργιστάν και το Ιράν με τελικό προορισμό τη Βιέννη.
- Η δεύτερη διαδρομή που αφορά τη θάλασσα περιλαμβάνει α. τη σύνδεση των κινέζικων λιμανιών με το λιμάνι της βελγικής Αμβέρσας και β. τη σύνδεση των

κινέζικων λιμανιών του Fuzhou και του Guangzhou με τα λιμάνια στην Ινδονησία, τη Σρι Λάνκα, την Κένυα και την Ελλάδα.



Πηγή: <https://www.iefimerida.gr/news/177873/pekino-thelei-na-haraxei-neo-dromo-toy-metaxiou-mesa-sta-limania-komvoys-i-ellada-hartis>

Αναφορικά με την εξέλιξη των επενδύσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της γραμμής Chongqing-Duisburg φαίνεται στην πορεία ότι αποτελεί προβληματική επένδυση για την κινέζικη κυβέρνηση. Η επένδυση στη γραμμή αυτή καθώς και σε άλλες αποδείχτηκαν ζημιογόνες, έχουν μεγάλο κόστος και ενέχουν υψηλούς κινδύνους και επιδοτούνται κυρίως από τις περιφερειακές κυβερνήσεις στην Κίνα. Παρόλα αυτά όμως η δημιουργία ενός σύγχρονου χερσαίου μεταφορικού δικτύου είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί προκειμένου να ενισχυθούν όλες οι περιοχές και τα κράτη της Ευρασίας και να ακολουθήσει την λογική του παραδοσιακού δρόμου του μεταξιού που θα περιλαμβάνει ένα σύγχρονο δίκτυο από ξηρά και από θάλασσα, που θα περιλαμβάνει τοπικές διαδρομές, κλάδους και κόμβους και οδηγήσει σε ευημερία το σύνολο των περιοχών που βρίσκονται στο δίκτυο αυτό.

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του οράματος αυτού συνεχίζεται με τη σύναψη επενδύσεων στο χερσαίο και θαλάσσιο δίκτυο με την κατασκευή δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμανιών και αεροδρομίων κατά μήκος της κεντρικής και νότιας Ασίας και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη διάφοροι κίνδυνοι και απειλές που

ανακύπτουν. Οι τρομοκρατικές ενέργειες και η διείσδυση του Ισλαμικού Κράτους στην Κεντρική Ασία θέτει σε κίνδυνο τα έργα υποδομών που υλοποιούνται καθώς και την ασφάλεια των εργαζομένων. Επίσης πρόβλημα αποτελεί η αστάθεια που παρατηρείται στο Αφγανιστάν, ενώ υπάρχουν προβλήματα για την κινέζικη κυβέρνηση λόγω της διαμάχης που υπάρχει με γειτονικές χώρες για εδαφικά και κυριαρχικά δικαιώματα. Τέλος οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ευρωπαϊκές και η κινέζικη κυβέρνηση καλείται είτε να τις ανταγωνιστεί είτε να συνάψει συνεργασίες μαζί τους προκειμένου να υλοποιήσει το όραμά της.

1.2 Η καθιέρωση του Δρόμου του Μεταξιού: «One Belt One Road»

Στα πλαίσια της αναζήτησης σχετικής βιβλιογραφίας που αφορά τις διαδρομές μέσω της Ευρασίας στην αρχαιότητα, παρατηρήθηκε ότι πολλοί μελετητές χρησιμοποιούν τον όρο «Silk Road». Υπάρχουν όμως και άλλοι μελετητές που επιλέγουν να χρησιμοποιούν τον όρο αυτό στον πληθυντικό, δηλαδή οι Δρόμοι του Μεταξιού, που θεωρείται πιο ορθή επιλογή και απόδοση της σχετικής έννοιας (Bentley, 1993).

Στη ίδια κατεύθυνση προσανατολίζονται και σύγχρονοι παγκόσμιοι ιστορικοί που θεωρούν ότι οι θαλάσσιες διαδρομές μέσω του Ινδικού Ωκεανού, της Ερυθράς Θάλασσας, της Μεσόγειου και άλλων διαδρομών μεταφοράς αγαθών, αποτελούν ένα ενιαίο κομμάτι ενός εμπορικού δικτύου στην αρχαιότητα και κάνουν χρήση του όρου στον πληθυντικό επίσης ως «Δρόμοι του Μεταξιού» (Beaujard, 2010).

Στον αντίποδα τοποθετούνται Γάλλοι ιστορικοί που προτιμούν να κάνουν χρήση του όρου στον ενικό (Silk Route) (Biarnès, 2008), καθώς και Γερμανοί μελετητές που προσανατολίζονται στην ίδια λογική και αναφέρονται στον όρο στον ενικό ως Die Seidenstrasse (ο Δρόμος του Μεταξιού) (Klimkeit, 1988). Αν και αυτές οι ιστορικές «ετικέτες» που αποδόθηκαν στον όρο παραμένουν στην μόδα αρκετό καιρό, ωστόσο έχει αμφισβητηθεί η ακρίβεια αυτών των ετικετών που χρησιμοποιήθηκαν κατά καιρούς από διάφορους ιστορικούς. Πιο συγκεκριμένα ενώ θεωρείται ότι η χρήση του όρου του δρόμου του μεταξιού φανερώνει ουσιαστικά τη μεταφορά του μεταξιού μέσω διάφορων διαδρομών σε όλο το εύρος της Ευρασίας, οι ιστορικοί συνηγορούν στο γεγονός ότι το μετάξι ήταν ένα μόνο από τα πολλά πολύτιμα αγαθά που μεταφέρονταν και διακινούνταν κατά μήκος των διαδρομών αυτών και

καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι τα ιστορικά αυτά αγαθά αποτελούσαν μεταφορά και διάδοση ιδεών και πολιτισμού και όχι αγαθά με την στενή έννοια του όρου.

Στην αναζήτηση της ιστορίας της έννοιας του μεταξιού για το πότε, το πού και γιατί εμφανίστηκε ο όρος αυτός στο ιστοριογραφικό λεξικό, προκύπτει ότι ο Γερμανός γεωγράφος, γεωλόγος και εξερευνητής Ferdinand von Richthofen ήταν ο πατέρας και των δύο όρων, ο οποίος έκανε χρήση του όρου στον ενικό και στον πληθυντικό - Seidenstrasse (Silk Road) και Seidenstrassen (Silk Roads) το 1877 (Richthofen, 1877). Για τον Richthofen η Seidenstrasse ήταν μια διαδρομή προς τη "Γη του Μεταξιού" (Land of Silk), όπως αναφέρεται από τον γεωγράφο Marinus of Tyre, για τον οποίο ο όρος Seidenstrassen αναφερόταν σε ένα πλήθος εμπορικών δρόμων μεταξύ της αυτοκρατορίας της Ρώμης και της Κίνας, κατά μήκος των οποίων το μετάξι μεταφερόταν από περιοχή σε περιοχή σε μεγάλες ποσότητες από το 100 π.χ. (Waugh, 2007). Ο Richthofen μάλιστα ανέφερε ότι το μετάξι το οποίο χρησιμοποιούσαν οι Ρωμαίοι ευγενείς γυναίκες ως ένδυμα, το οποίο φορούσαν στο κοινό είχε κόστος για τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία πενήντα εκατομμύρια ασσάρια ετησίως σύμφωνα με τον Ρωμαίο Πλίνιο (23-79 μ.Χ.) και αποτελούσε το εμπόρευμα το οποίο υποκινούσε τη σχετικά βραχυπρόθεσμη εποχή της ευρασιατικής εμπορικής ανταλλαγής (Andrea and Overfield, 2012).

Ο όρος αυτός (Silk Road) επίσης έχει αναφερθεί και διαδοθεί και από άλλους μελετητές. Μεταξύ αυτών αναφέρεται ο Albert Herrmann και επίσης ο πρώην μαθητής του Richthofen, ο Sven Hedin (1865-1952), οι οποίοι πραγματοποίησαν τρεις αποστολές στη Χινjiang και το Θιβέτ μεταξύ 1894 και 1908 και έκαναν τον όρο «Road of Silk» ευρέως γνωστό και τον εισήγαγαν στο λεξιλόγιο των μορφωμένων ευρωπαίων και των Βόρειο-Αμερικανών (Herrmann, 1936).

Επιπλέον και άλλες ερευνητικές αποστολές αρχαιολόγων- οι οποίοι ήταν τυχοδιώκτες και χρησιμοποιούσαν την αρχαιολογία ως πρόσχημα – στην κινεζική Turkestan (στη περιοχή Χινjiang της Κίνας), στην επαρχία Gansu (ανατολικά της Χινjiang) και σε περιοχές πλησίον της Κεντρικής Ασίας, την περίοδο από το 1890 έως το 1930, αποκάλυψαν χαμένες περιοχές και πόλεις και χαρτογράφησαν πολλές περιοχές στην Κεντρική Ασία, με αποτέλεσμα να διαδώσουν ακόμη περισσότερο τον όρο του Δρόμου του Μεταξιού. Το αποτέλεσμα όλων αυτών των ερευνητικών μελετών και αποστολών ήταν να δημιουργηθεί ένα νέο πεδίο έρευνας και μελέτης, αυτό που

αφορούσε τον Δρόμο του Μεταξιού – και ασχολήθηκαν στη συνέχεια πολλοί μελετητές και ιστορικοί.

Χωρίς τα ευρήματα αυτά και τις ανακαλύψεις που πραγματοποιήθηκαν από αυτούς τους πρωτοπόρους μελετητές, ο σημερινός όρος «Silk Road» θα ήταν σχεδόν ελάχιστα χρησιμοποιούμενος ή ακόμα και ανύπαρκτος. Από όλους αυτούς τους πρωτοπόρους ερευνητές ξεχωρίζει ο Sir Aurel Stein (1862-1943) (Walker, 1995), ο οποίος κατάφερε να εμπλουτίσει τις συλλογές του Βρετανικού Μουσείου του Λονδίνου και του Εθνικού Μουσείου της Ινδίας στο Νέο Δελχί, μετά από τις ερευνητικές αποστολές που κατάφερε να πραγματοποιήσει κατά μήκος διαφόρων διαδρομών του μεταξιού στη Κεντρική Ασία από το 1900 έως το 1943. Οι αποστολές αυτές πραγματοποιήθηκαν σε ένα διάστημα τριάντα ετών και συγκεκριμένα το 1900, το 1906 έως το 1908, το 1913 έως το 1916 καθώς και το 1930 στη Δυτική Κίνα. Ο αρχαιολόγος μάλιστα Sir Leonard Woolley περιέγραψε αυτές τις τέσσερις αποστολές του Stein ως *«την πιο τολμηρή και περιπετειώδη επιδρομή στον αρχαίο κόσμο που οποιοσδήποτε αρχαιολόγος έχει επιχειρήσει»* (Mirsky, 1964). Η χρήση του όρου «επιδρομή» ουσιαστικά παραπέμπει στον τρόπο δράσης του Stein και άλλων πρωτοπόρων αρχαιολόγων.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, μεταξύ άλλων, ήταν το επίτευγμα του του Stein που τον έκανε άμεσα γνωστό και φημισμένο, ο οποίος όμως αργότερα υπέστη δυσφήμιση στα μάτια πολλών αντιιμπεριαλιστών, όταν τον Μάιο του 1907 επισκέφθηκε ένα συγκρότημα βουδιστικών σπηλαίων την άκρη της ερήμου Gobi γνωστά ως Σπήλαια Mogao (Mogaoku, Peerless Caves). Τα σπήλαια αυτά βρίσκονταν δεκαπέντε χιλιόμετρα από την πόλη και το στρατιωτικό φυλάκιο Dunhuang στο Gansu της Κίνας και αναφέρονταν γενικότερα με τον όρο σπήλαια Dunhuang, παρόλο που βρίσκονταν σε σημαντική απόσταση από την πόλη (Andrea, 2014). Η περιοχή αυτή που ήταν στρατηγικό στρατιωτικό σημείο καθώς και σημείο εμπορικών συναλλαγών, αποτέλεσε από τον 1^ο έως τον 10^ο αιώνα μ.χ. την περιοχή με την μεγαλύτερη ακμή, δεδομένου ότι βρισκόταν σε σημείο συνάντησης των δύο μεγαλύτερων δρόμων του μεταξιού που ένωνε τη νότια και τη βόρεια περιοχή της τεράστιας λεκάνης Tarim και της ουσιαστικά αδιαπέραστης ερήμου Taklamakan – (γιατί σήμαινε τον τόπο τον οποίο δεν μπορούσε να διασχίσει κανένα ζωντανό πλάσμα). Πολύ συχνά οι ιστορικοί χρησιμοποιούν τον όρο «η πύλη προς τον Δρόμο του Μεταξιού» και

αποτελέσει το σημαντικότερο σταυροδρόμι εκείνη την εποχή για όλες τις μεγάλες αποστάσεις των νοτιοανατολικών διαδρόμων και μεταφορών (Andrea, 2014).

Είναι γεγονός ότι σε διάφορες χρονικές στιγμές κάποιες από αυτές τις διαδρομές λόγω περιβαλλοντικών ή ακόμη και πολιτικών εξελίξεων μετατοπιζόντουσαν ή ακόμα και σταματούσαν να χρησιμοποιούνται. Παρόλα αυτά όμως οι βόρειες και οι νότιες παρακάμψεις γύρω από την απαγορευμένη λεκάνη Tarim αποτελούσαν σταθερές διαδρομές του ταξιδιού του Δρόμου του Μεταξιού. Οι έμποροι, οι προσκυνητές, οι ιεραπόστολοι, οι στρατιώτες, οι διπλωμάτες και γενικότερα οι ταξιδιώτες όταν περνούσαν από την καρδιά της Κίνας σταματούσαν στην περιοχή αυτή των σπηλαίων, όπου βρίσκονταν και μοναστήρια, προκειμένου να αναπαυθούν και επίσης για εκείνους που ασπάστηκαν το Βουδισμό, τα ιερά σπήλαια ήταν πηγή πνευματικής ηρεμίας (Andrea, 2014).

Πέρα όμως από την τεράστια και αναμφισβήτητη σημασία που είχε η περιοχή αυτή για τους ταξιδιώτες του Δρόμου του Μεταξιού, αυτό που προσέλκυσε περισσότερο τον Stein στην περιοχή αυτή, ήταν το γεγονός που πληροφορήθηκε ότι ο μοναχός Wang Yuanlu είχε ανακαλύψει περισσότερα από 40.000 χειρόγραφα και έγγραφα σε μεγάλο αριθμό γλωσσών των ταξιδιωτών που διέσχιζαν τον Δρόμο του Μεταξιού, καθώς και ενός μεγάλου αριθμού ζωγραφισμένων μεταξωτών πανό που είχαν αναρτηθεί σε μια μικρή σπηλιά στην περιοχή εκείνη για περίπου 700 έως 900 χρόνια και που σε μεγάλο βαθμό είχαν σωθεί και διατηρηθεί από τη καταστροφή από διάφορους φυσικούς παράγοντες, όπως η θερμότητα και η υγρασία (Xinjiang, 2000). Ο Stein μετά από πολλαπλές και συνεχείς διαπραγματεύσεις έπεισε τον Wang να δεχτεί μια συνεισφορά προκειμένου να διατηρηθούν τα σπήλαια του Mogao και να κατασκευαστεί ένα ξενώνας που θα φιλοξενούσε προσκυνητές με αντάλλαγμα τα πολύτιμα φορτία αυτών των αρχαιοτήτων να μεταφερθούν στην Αγγλία (Andrea, 2014).

Ο Stein κατάφερε να κάνει μια σύντομη επιθεώρηση όλων αυτών των ευρημάτων και γρήγορα συνειδητοποίησε την αξία τους μέσα από τις διαφορετικές γλώσσες που ήταν αυτά γραμμένα. Όλο αυτό το υλικό αντιπροσώπευε μια θετική απόδειξη της πολυπολιτισμικότητας του Dunhuang στην εποχή του Δρόμου του Μεταξιού. Μεταξύ των ευρημάτων και των θησαυρών που ο Stein αποκόμισε από τα σπήλαια ήταν ένα βιβλίο του Diamond Sutra που χρονολογείται από το 868 και

αποτελεί το παλαιότερο γνωστό, ανέπαφο τυπωμένο βιβλίο (Wood and Barnard, 2010). Οι θησαυροί και τα λάφυρα από το Dunhuang στη συνέχεια διανεμήθηκαν μεταξύ των διάφορων χρηματοδοτών του Stein στην Αγγλία και στην Ινδία και τελικά κατέληξαν να γίνουν δωρεά σε μουσεία της Βρετανίας και της Ινδίας, όπου και μελετήθηκαν περαιτέρω. Η μελέτη αυτή στην Αγγλία ανατέθηκε σε μια ομάδα μελετητών που συστήθηκε για τον σκοπό αυτό στο Βρετανικό Μουσείο, για τον λόγο ότι ο Stein, ο οποίος αν και γνώριζε και μιλούσε άπταιστα τουλάχιστον οκτώ γλώσσες δεν γνώριζε την κινέζικη γλώσσα, στην οποία είχαν γράψει τα κείμενά τους οι περισσότεροι μοναχοί βουδιστές (Andrea, 2014).

Μετά από λίγα χρόνια από την επιστροφή του Stein στην Αγγλία, αυτός προέβη σε έναν απολογισμό των πεπραγμένων αυτής της δεύτερης αποστολής του, για να ενημερώσει το ευρύ κοινό και αυτό έλαβε χώρα το 1921, όταν δημοσίευσε μια ογκώδη έκθεση της αποστολής του αναφορικά με τα αρχαιολογικά ευρήματα από το Dunhuang και αλλού (Andrea, 2014). Στον τίτλο αυτού του έργου του ανέφερε έναν νέο όρο, τον όρο «Serindia», προκειμένου να περιγράψει την τεράστια περιοχή της πολιτιστικής ανταλλαγής πληροφοριών κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού, που εκτείνεται από τα βουνά Pamir στο δυτικό άκρο του κινεζικού Τουρκεστάν στο Dunhuang (Stein, 1921). Ο όρος αυτός «Serindia» έχει ρίζες στην λατινική λέξη Seres, που σημαίνει «οι άνθρωποι του μεταξιού» και αποτελεί ένα όρο που χρησιμοποιήθηκε από τους αρχαίους Ρωμαίους για το μυστηριώδη λαό της Ανατολής που παρήγαγε μετάξι και επίσης τη λέξη India, που σήμαινε το σπίτι πολλών πολιτιστικών στοιχείων, όπως ήταν ο Βουδισμός, που ταξίδευαν και διαδίδονταν κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού.

Επίσης υπήρξαν και άλλοι τυχοδιώκτες αρχαιολόγοι και ερευνητές που ακολουθούσαν το παράδειγμα του Stein. Πιο γνωστός και δημοφιλής από αυτούς τους δευτερογενείς συλλέκτες υπήρξε ο περίφημος Γάλλος ανατολίτης Paul Pelliot (1878-1945), ο οποίος διέθετε βαθιά γνώση της κινέζικης γλώσσας καθώς και άλλων διάφορων γλωσσών της Κεντρικής Ασίας και είχε τη δυνατότητα, την ικανότητα και την τεχνογνωσία να εξετάσει και να μελετήσει μεγάλο αριθμό εγγράφων που είχε στην κατοχή του ο Stein και για διάφορους λόγους δεν κατάφερε να τα μεταφέρει στην Αγγλία για περαιτέρω μελέτη και έρευνα. Ο Paul Pelliot λοιπόν κάνει μια επιλογή των εγγράφων αυτών με σύνεση και προσφέρει το αντίτιμο των £90 στον

Wang, προκειμένου να μεταφέρει μαζί του στο Παρίσι το 1909 μια μεγάλη συλλογή από πάπυρους και αντικείμενα τέχνης. Όλοι αυτοί οι πάπυροι και σχετικά έγγραφα μεταφέρθηκαν στη Bibliothèque nationale de France, ενώ τα έργα τέχνης κατατέθηκαν τελικά στο μουσείο Guimet, όπου έγιναν γνωστά ως συλλογή Pelliot (Giès, 1995).

Υπήρξαν βέβαια ανά τον κόσμο και άλλοι Ευρωπαίοι συλλέκτες, οι οποίοι μετέφεραν μερικούς από τους θησαυρούς του Wang στη Βιβλιοθήκη του Βερολίνου και στο Ινστιτούτο της Ανατολής στην Αγία Πετρούπολη. Η Κίνα από την πλευρά της προσπάθησε να βάλει φρένο και να σταματήσει τη λεηλασία των θησαυρών της και διέταξε όλα τα υπόλοιπα κειμήλια να μεταφέρονται στη πρωτεύουσα της Κίνας. Επίσης ο Wang κατάφερε με πονηριά να λάβει πίσω ένα σημαντικό αριθμό από τα χειρόγραφα που είχε απομακρύνει ο Stein (Stein, 1921) και παρά την αναπόφευκτη λεηλασία που έλαβε χώρα κατά τη μεταφορά, τελικά ένας μεγάλος αριθμός από τους θησαυρούς αυτούς έφθασε στην πρωτεύουσα της Κίνας το 1910. Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος των χειρόγραφων που σώθηκαν στην Βιβλιοθήκη της Σπηλιάς βρίσκονται φυλαγμένα στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Κίνας στο Πεκίνο, καθώς και σε άλλες βιβλιοθήκες και ιδρύματα σε όλη την Κίνα που διαθέτουν και φυλάσσουν πολύ μικρότερες συλλογές των θησαυρών του Dunhuang (Andrea, 2014).

Όλος αυτός ο πλούτος των αρχείων του Δρόμου του Μεταξιού που βρίσκεται διάσπαρτα φυλαγμένος σε μουσεία και βιβλιοθήκες της Ευρώπης, της Ασίας και της Αμερικής έχει γίνει στο παρελθόν πηγή έμπνευσης για μελέτη από πολλούς ιστορικούς και αρχαιολόγους. Παρά το γεγονός ότι στη συνέχεια είχε ξεκινήσει ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και η πρόσβαση στη Κεντρική Ασία και την Κίνα ήταν αδύνατη για μεγάλο χρονικό διάστημα για τους περισσότερους δυτικούς λόγιους, ωστόσο ποτέ δεν έπαψε και δε σταμάτησε το ενδιαφέρον και η έρευνα για το Δρόμο του Μεταξιού (Andrea, 2014).

Η πρώτη επίσημη αναγνώριση και θεσμοθέτηση του Δρόμου του Μεταξιού έλαβε χώρα το 1988 από την UNESCO. Η UNESCO λαμβάνοντας υπόψη της την οικουμενικότητα των Δρόμων του Μεταξιού που ξεπερνούσαν τα όρια της ανατολικής και κεντρικής Ασίας και αναγνωρίζοντας την αρμονία που υπήρχε με το όραμα των νέων παγκόσμιων ιστορικών, δημιούργησε ένα δεκαετές διεπιστημονικό έργο με το όνομα: «Integral Study of Silk Roads: Roads of Dialogue», που αποτέλεσε

ένα πρόγραμμα που αφιερώθηκε για την προώθηση της έρευνας και τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με το Δρόμο του Μεταξιού και απευθυνόταν σε μελετητές, εκπαιδευτικούς, σπουδαστές και στο ευρύ κοινό (Andrea,2014).

Έτσι μέσα από το πρόγραμμα αυτό η UNESCO δήλωσε ότι ο όρος «Silk Roads» αναφέρεται σε ένα τεράστιο δίκτυο αλληλεπίδρασης χερσαίων και θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών και επικοινωνιακών οδών που συνδέουν την Άπω Ανατολή, την Κεντρική Ασία, την Ινδική -ήπειρο, το Ιρανικό και το Ανατολικό οροπέδιο, τον Καύκασο, την Αραβική Χερσόνησο, την περιοχή της Μεσογείου και την Ευρώπη. Η συνεχόμενη μετακίνηση λαών και μεταφορά αγαθών κατά μήκος αυτών των οδών κατέληξε να προβεί σε μια άνευ προηγουμένου μετάδοση και ανταλλαγή γνώσεων, ιδεών, πεποιθήσεων, πολιτισμών, εθίμων και παραδόσεων για ένα χρονικό διάστημα τριών χιλιετιών (UNESCO Silk Roads Project). Στο πέρασμα των ετών αυτών σε όλο το μήκος των Δρόμων του Μεταξιού, υπήρχαν αφενός πολλές ειρηνικές συναλλαγές και αφετέρου πολλοί πόλεμοι και συγκρούσεις, που αποτέλεσαν μέρος της ιστορίας (Andrea, 2014).

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η νέα οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού

2.1 Η Πολιτική Οικονομία του Νέου Δρόμου του Μεταξιού

Το εγχείρημα του «Road Silk» αποτέλεσε βασική πρωτοβουλία και στρατηγική της εξωστρέφειας της κινέζικης κυβέρνησης, προκειμένου να καταφέρει να αναπτυχθεί παγκοσμίως. Η εποχή την οποία διανύουμε αποτελεί για το κινέζικο κράτος μια μεταβατική περίοδο προς την παγκοσμιοποίησή του. Λόγω της έντονης παρουσίας της Κίνας, τα δίκτυα παγκοσμίως αποκτούν κινέζικα χαρακτηριστικά και η ίδια η Κίνα εντάσσεται στον ρυθμό αυτό της παγκοσμιοποίησης, χωρίς η ίδια να έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει και να προκαλέσει αλλαγές σε ολόκληρο τον κόσμο. Με την έννοια αυτή η Κίνα τείνει να συμπληρώνει το υπάρχον διεθνές πλαίσιο και όχι να το αναθεωρεί (Godement, 2015).

Ο ρυθμός με τον οποίο αναπτύσσεται η οικονομία της Κίνας είναι ταχύς και υψηλός με ταυτόχρονη αύξηση, όπως θα ήταν αναμενόμενο των αναγκών σε πόρους και αγορές, καθώς επίσης δημιουργείται η ανάγκη για εφαρμογή μίας προοδευτικής πολιτικής που θα εξασφαλίζει την ευρεία έννοια της εθνικής ασφάλειας. Επίσης στον σχεδιασμό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η διατήρηση των υποδομών και των απαραίτητων θεσμών για την αειφόρο ανάπτυξη της Κίνας (Geeraerts, 2011). Δεδομένου του γεγονότος ότι ο υπουργός Εξωτερικών Wang Yi διατύπωσε ότι οι οικονομικές ανισορροπίες που παρατηρούνται είναι οι βασικές αιτίες των συγκρούσεων και ότι η Κίνα πρέπει να μπορεί προσφέρει περισσότερα «δημόσια αγαθά» (Godement, 2015) υπάρχει μια σύνδεση και μια ομοιότητα με το Σχέδιο Μάρσαλ, το οποίο έφερε την ίδια λογική. Συγκεκριμένα σε μια ομιλία του στο Πανεπιστήμιο Χάρβαρντ στις 5 Ιουνίου 1947, ο George C. Marshall (1947) δήλωσε ότι *«Η πολιτική μας δεν στρέφεται εναντίον οποιασδήποτε χώρας ή δόγματος, αλλά κατά της πείνας, της φτώχειας, της απελπισίας και του χάος»*.

Παρά το ότι οι σκέψεις αυτές φέρουν ομοιότητες μεταξύ τους, ταυτόχρονα υφίστανται επίσης και σε βασικές διαφορές μεταξύ τους. Διότι ενώ ο στόχος της αμερικάνικης πολιτικής ήταν να αποφευχθεί η κλιμάκωση ενός νέου παγκόσμιου πολέμου με την εδραίωση της φτώχειας στην Ευρώπη και τον περιορισμό της Σοβιετικής Ένωσης, από την άλλη πλευρά ο κινεζικός στόχος είναι να οικοδομήσει μια ισχυρή και διαρκή εταιρική σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση που θα ταιριάζει με τη

νέα παγκόσμια τάξη, θα βρίσκεται σε αρμονία με τους κανόνες των αγορών και θα προωθήσει την ανάπτυξη των φτωχών δυτικών περιοχών, συνδέοντάς αυτές με την παγκόσμια οικονομία.

Είναι γεγονός ότι στα ευρωπαϊκά κράτη υπήρξε απουσία μεγάλων επενδύσεων και ανάγκη αλλαγής των πολιτικών τους, ιδιαίτερα μετά την οικονομική ύφεση του 2007. Οι ανάγκες αυτές οδήγησαν στην κινητοποίηση των ευρωπαϊκών χωρών προκειμένου να αναπτύξουν τις σχέσεις τους με το κινέζικο κράτος. Έτσι στα χρόνια που διανύουμε η οικονομική παρουσία της Κίνας στον ευρωπαϊκό χώρο είναι πολύ έντονη και είναι άμεσα συνυφασμένη με την ιδέα του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού (Road Silk) και υπάρχει στόχος να υλοποιηθεί στα επόμενα περίπου 35 χρόνια, όπως αναφέρεται σε μια πρόσφατη έκθεση (Li, 2014), που συμπίπτει ακριβώς με την εκατονταετηρίδα της ίδρυσης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (2049). Στο πλαίσιο της διπλωματίας της Κίνας και της χάραξης πολιτικών ο ιστορικός συγχρονισμός έχει ιδιαίτερη σημασία (Huang, 2015).

Η ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ Κίνας και Ε.Ε. αποτελούν σημαντικό σημείο αναφοράς και ορόσημο στην πορεία που έχει χαράξει το κινέζικο κράτος στα πλαίσια ανάπτυξης του παγκόσμιου πλαισίου. Η πολιτική αυτή φαίνεται ότι αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός ολοκληρωμένου γεωπολιτικού σχεδίου, ενώ η οικονομική πλευρά αυτού του εγχειρήματος φαίνεται να πηγάζει από την απογοήτευση της αποτελεσματικότητας των δυτικών θεσμών. Έως το ξεκίνημα της οικονομικής κρίσης οι δυτικές οικονομίες και κυρίως οι ΗΠΑ είχαν την εξουσία για την εξισορρόπηση της παγκόσμιας οικονομίας. Η ύφεση που ξέσπασε αποτέλεσε έναυσμα για το κινέζικο κράτος να αναλάβει πρωτεύον ρόλο προκειμένου να εξισορροπήσει αυτές τις ανισορροπίες της αγοράς, μέσω της εφαρμογής του σχεδίου One Road One Belt – OROB. Το εγχείρημα αυτό ουσιαστικά προωθεί την ιδέα του Δρόμου του Μεταξιού με την μεταφορά προϊόντων προς τη Δύση μέσω των Βαλκανίων. Έτσι με τον τρόπο αυτό το κινέζικο κράτος φιλοδοξεί να διασυνδέσει την Ασία με την Ευρώπη μέσω χερσαίων και θαλάσσιων εμπορικών διαδρομών.

Η Κίνα αντιλαμβανόμενη την τάση προς την παγκοσμιοποίηση κινητοποιήθηκε για να συμπληρώσει το συγκεκριμένο κενό και με τον τρόπο αυτό προσαρμόζεται στις αλλαγές που θέτει η παγκόσμια διακυβέρνηση και μετατρέπει το σχέδιο του OBOR σε καθοριστικό παράγοντα για τη σταθερότητα της νέας παγκόσμιας τάξης. Για την

επίτευξη του στόχου αυτού απαιτείται να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο εμπορικό δίκτυο δια ξηράς και δια θαλάσσης που θα φέρει ουσιαστικές διαφορές με αυτό του παραδοσιακού δρόμου του μεταξιού. Η ιδέα του OBOR πηγάζει από το κινέζικο κράτος και αυτή τη φορά επιδιώκεται η παραγωγική διαδικασία και η εμπορική δραστηριότητα να ακολουθήσει έναν γεωπολιτικό προγραμματισμό και ένα παγκόσμιο όραμα, σε αντίθεση με την αρχαία ή μεσαιωνική εποχή, όπου η πολιτιστική ανταλλαγή ήταν επικουρική.

Η κανονιστική συμμόρφωση που απαιτείται αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής που θα ακολουθηθεί για την εφαρμογή του OBOR και επιπλέον απαιτείται η χάραξη μίας βαθύτερης στρατηγικής σε σχέση με μια απλή ανάλυση κόστους-οφέλους. Αυτό φανερώνει ότι το κινέζικο κράτος δεν εισήγαγε απλώς τους νόμους του κλασσικού καπιταλισμού. Η πολιτιστική κληρονομιά που πηγάζει από όλη αυτό το εγχείρημα είναι η αιτία της ανάπτυξης του έργου αυτού OBOR.

Επίσης αποδεικνύεται ότι τα κοινά παγκόσμια συμφέροντα αποτελούν πηγή ανταγωνιστικότητας. Ο Zhang Jun που είναι Κινέζος πολιτικός και πρώην δικαστής δήλωσε ότι: *«Είναι σαφές ότι η Κίνα έχει να αντιμετωπίσει μείζονες προκλήσεις στο πλαίσιο της υπάρχουσας παγκόσμιας οικονομίας δεδομένου ότι προσπαθεί να επιτύχει ένα ρόλο που να ανταποκρίνεται στην οικονομική της δύναμη. Αυτό μπορεί να εξηγήσει γιατί, με το project One Belt One Road και την ίδρυση της Ασιατικής Τράπεζας Επενδύσεων Υποδομών (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB), η κυβέρνηση της Κίνας προσπαθεί όλο και περισσότερο να αναδιαμορφώσει τον κόσμο ιδίως, τα νομισματικά και εμπορικά συστήματα – με τους δικούς της όρους»* (Zhang, 2015).

Η σύμπραξη και η συνεργασία μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης παρουσιάζει τεράστια στρατηγική δυναμική. Έχει ειπωθεί κατά καιρούς ότι η Κίνα μπορεί να αποτελέσει τον Δούρειο Ίππο για την Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω της αυξημένης συνεργασίας και δραστηριότητας της στον ευρωπαϊκό χώρο και να στοχεύσει κάποια στιγμή στην αποδυνάμωση της πολιτικής και οικονομικής δύναμης της ηπείρου. Ωστόσο αυτή άποψη φαίνεται ότι διαψεύδεται και απέχει πολύ από τα συμφέροντα και τις επιδιώξεις του κινέζικου κράτους. Λόγω της πολυπλοκότητας διαφόρων μηχανισμών η Κίνα δεν αποτελεί ηγετική δύναμη στην Ευρώπη και δεν διαθέτει την ικανότητα και τα μέσα για να δράσει ως διασπαστική δύναμη. Επιπλέον αυτή η

θεωρεία δεν βρίσκεται σε εναρμόνιση με τις κατευθυντήριες γραμμές της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής που επιδιώκει μια ισχυρή και ενωμένη Ευρώπη, δεδομένου ότι μέσα μόνο από την επίτευξη του στόχου αυτού μπορεί να πετύχει περαιτέρω ένα σταθερό διεθνές περιβάλλον για την αειφόρο ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας και της κοινωνίας.

Επιπλέον και από την πλευρά της Ευρώπης, αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί μία ενιαία οντότητα, διότι στην πραγματικότητα τα διάφορα εθνικά συμφέροντα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανταγωνίζονται μεταξύ τους και διάφορες πολιτικές εμποδίζουν τη χάραξη μιας ενιαίας κοινής ευρωπαϊκής θέσης.

Το κινέζικο κράτος στη σύγχρονη κοινωνία έχει συμφέροντα που προέρχονται από πολλούς πόλους και από ένα πολύπλοκο κόσμο, τα οποία υπογραμμίζουν το ρόλο μιας ευημερούσας και ισχυρής Ευρώπης (Turcsányi, 2014). Όπως αναφέρει ο Geeraerts (2011), ο οποίος Βέλγος γλωσσολόγος, η μονοπολική ροπή της Αμερικής σιγά σιγά φθίνει και τη θέση της παίρνει ένα διεθνές σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από πολύ - επίπεδη και πολιτισμικά διαφοροποιημένη πολικότητα.

Η κινέζικη κυβέρνηση προκειμένου να υλοποιήσει το εγχείρημα OBOR προέβη στη σύσταση δύο θεσμικών οργάνων, την Ασιατική Τράπεζα Υποδομών και Επενδύσεων (Asian Infrastructure and Investment Bank, AIIB) και το Ταμείο του Δρόμου του Μεταξιού (Silk Road Fund Co Ltd.). Η Ασιατική Τράπεζα Υποδομών και Επενδύσεων φέρει 50 μέλη και συμπεριλαμβάνει και εκπροσώπους εκτός της Ασιατικής ηπείρου. Η λειτουργία της τράπεζας αυτής ξεκίνησε το 2015 με εγκεκριμένο κεφάλαιο 100 δισ. δολάρια ΗΠΑ (The World Bank, 2015). Επίσης το Ταμείο του Δρόμου του Μεταξιού έχει στη διάθεσή του 40 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για υποδομές με την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών και των εμπορικών συνδέσεων σε χώρες και περιοχές κατά μήκος του δρόμου του μεταξιού (Fung Business Intelligence Centre, 2015, p. 8). Ταυτόχρονα έχουν διατεθεί και άλλα τοπικά κεφάλαια και κονδύλια με στόχο να προωθήσουν την κατασκευή μεγάλων διεθνών υποδομών στην Κίνα (van der Putten & Meijnders, 2015; Rolland, 2015).

2.2 Πρόταση της οικονομικής ζώνης του Δρόμου του Μεταξιού

Το 2013 ο πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Xi Jinping, στα πλαίσια της ομιλίας του στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev στο Καζακστάν με θέμα: «*Πρώτωση της φιλίας μεταξύ των ανθρώπων και δημιουργία ενός καλύτερου μέλλοντος*», περιέγραψε την εξωτερική πολιτική της Κίνας απέναντι στις άμεσα γειτονικές χώρες θέλοντας να τονίσει την αξία μιας περιφερειακής συνεργασίας με τις χώρες της Κεντρικής Ασίας, αναφέροντας και τονίζοντας πέντε βασικά ζητήματα:

1. Την επικοινωνία
2. Την συνδεσιμότητα
3. Τη διευκόλυνση του εμπορίου
4. Την ενίσχυση της νομισματικής κυκλοφορίας και
5. Την ενίσχυση των συναλλαγών μεταξύ των ανθρώπων

Μέσα από την επίτευξη των προαναφερόμενων ζητημάτων θεωρούσε ότι θα δημιουργηθεί ένας αυστηρότερος οικονομικός δεσμός μεταξύ των οικονομιών των περιοχών αυτών και για την υλοποίησή τους προέκυψαν δύο τακτικές:

A. Η οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού και

B. Ο θαλάσσιος δρόμος μεταξιού.

Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένα τομές οικονομικής συνεργασίας που θα εκτείνεται από τον Δυτικό Ειρηνικό μέχρι τη Βαλτική Θάλασσα (Fung Business Intelligence Center, 2015). Το σιδηροδρομικό δίκτυο που προτάθηκε περιλαμβάνει διάφορες διαδρομές, το οποίο θα κατευθύνεται από την κινέζικη ακτή προς τα δυτικά, μέσω της επαρχίας Xinjiang και μέσω των χωρών της Κεντρικής Ασίας στην Ανατολική Ευρώπη με τελικό προορισμό τη Βαλτική Θάλασσα. Αναφορικά με τον θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού θα συμπεριλαμβάνει μια θαλάσσια εμπορική διαδρομή προς την Ευρώπη, η οποία θα συμπληρώνει το εγχείρημα αυτό και θα ενσωματώνει τους γείτονες της Νοτιοανατολικής Ασίας της Κίνας, καθώς και τα παράκτια κράτη του Ινδικού Ωκεανού. Η επίτευξη αυτών των δύο τακτικών θα καταστήσουν την Κίνα μια χώρα που ενεργεί στο παγκόσμιο στερέωμα.

Αρχικά η πρόταση αυτή αποσκοπούσε στην ενίσχυση και στην ενθάρρυνση των σχέσεων της Κίνας με τους γειτονικούς της λαούς. Στη συνέχεια όμως φαίνεται ότι λειτούργησε ως μία «ομπρέλα», κάτω από την οποία πολλά αλληλοσυνδεόμενα έργα θα συγκλίνουν (Vangeli, 2015, σελ. 21), χωρίς να υπάρχει καταγεγραμμένο

συγκεκριμένο σχέδιο και αναφορά σε σχετικούς εμπορικούς δρόμους και κόμβους. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι το εγχείρημα αυτό δεν απέβλεπε μόνο σε οικονομικό και εμπορικό σκοπό, αλλά θα επεκταθεί και σε άλλους τομείς της κοινωνίας, του πολιτισμού και περαιτέρω της ασφάλειας.

Το πρώτο βήμα της πρότασης της Κίνας αποσκοπεί στην οικοδόμηση ενός δικτύου υποδομών που στη συνέχεια θα αποτελέσει μια καινούργια βάση για την μεταφορά εμπορευμάτων και ιδεών. Έτσι οι κινεζικές επενδύσεις για την ανάπτυξη υποδομών αποτέλεσε προτεραιότητα.

Είναι γεγονός ότι η εμπορική δραστηριότητα μεταξύ της Ανατολικής Ασίας και της Ευρώπης από ξηρά, αντιπροσωπεύει μόνο 3% - 3,5% του συνόλου των συναλλαγών μεταξύ των δύο ηπείρων και αποτελεί ένα ασήμαντο ποσοστό σε σχέση με την εμπορική δραστηριότητα που πραγματοποιείται δια θαλάσσης και ανέρχεται σε 95%-96% (Erdosi, 2015). Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι μεταφορές από την ξηρά έχουν μεγαλύτερο κόστος σε σχέση με τις μεταφορές από τη θάλασσα, διότι παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις συνήθως στα σύνορα, λόγω κυρίως της γραφειοκρατίας, του ελέγχου και της διεκπεραίωσης των τιμολογίων καθώς και λόγω έλλειψης υλικοτεχνικού εξοπλισμού. Έτσι μέσω της επίτευξης της οικονομικής ζώνης του δρόμου μεταξιού με την εγκαθίδρυση ενός δυνατού και γρήγορου σιδηροδρομικού δικτύου θα μπορούσε να επιτευχθεί η υλοποίηση του εγχειρήματος αυτού (van der Putten & Meijnders, 2015). Είναι καταγεγραμμένο ότι ενώ η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης διαρκεί συνήθως 2,5-3 εβδομάδες, η αντίστοιχη διάρκεια μεταφοράς εμπορευμάτων δια ξηράς ανέρχεται μόνο σε 13-15 ημέρες.

Το γεγονός αυτό σε συνάρτηση με την επιδίωξη της Κίνας να διαφοροποιήσει την υπερβολική της εξάρτηση από τις θαλάσσιες μεταφορές για τη διενέργεια του εξωτερικού της εμπορίου, υποδηλώνει τη σημασία και τη σημαντικότητα της πρωτοβουλίας αυτής (Liu, 2014).

Αξιολογώντας κανείς τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των μεταφορών από ξηρά και δια θαλάσσης καταλήγει στο γεγονός ότι η μεταφορά από την ξηρά είναι συγκριτικά ακριβότερη σε σχέση με τη μεταφορά δια θαλάσσης και επιλέγεται στην παρούσα φάση για την μεταφορά πολύτιμων και ευαίσθητων στις θερμοκρασίες εμπορευμάτων. Η αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού μέσω του εγχειρήματος One

Belt One Road δεν αναμένεται να είναι πρωτίστως οικονομικά αποδοτικός. Βασική επιδίωξη είναι η ενσωμάτωση στο δίκτυο της παγκόσμιας οικονομίας της δυτικής περιοχής της Κίνας, συμμετέχοντας με τον τρόπο αυτό γεωπολιτικά στην εγκαθίδρυση μιας πολύ - πολικής παγκόσμιας τάξης.

Μεταξύ των δύο ηπείρων, Ευρώπης και Ασίας υφίστανται δύο διαφορετικά δρομολόγια σύνδεσής τους:

- Ο διασιβηρικός σιδηρόδρομος, ο οποίος διατρέχει σχεδόν αποκλειστικά τη Ρωσία μεταξύ Βλαδιβοστόκ και Ρότερνταμ και δεν αποτελεί μέρος της κινεζικής πρωτοβουλίας.
- Η νέα ευρασιατική ηπειρωτική σύνδεση, η οποία συνδέει το Lianyungang με το Ρότερνταμ και αποτελεί τον βασικό στόχο της πρωτοβουλίας για την οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού.

Υπάρχει μάλιστα συζητηθεί και το ενδεχόμενο μιας τρίτης ευρασιατικής χερσαίας γέφυρας στα νότια, η οποία αποτελεί μάλλον ένα υποθετικό σενάριο και μια δυσλειτουργική ψευδαίσθηση, δεδομένων των μεγάλων φυσικών δυσκολιών που υφίστανται και του μεγάλου κόστους για την κατασκευή της, δεδομένου ότι η θαλάσσια διαδρομή βρίσκεται αρκετά κοντά (Erdősi, 2015).

Αναφορικά με το σχέδιο της Κίνας, θεωρείται ότι η ευρασιατική ηπειρωτική σύνδεση αποτελεί την κύρια διαδρομή που συνδέει την Ανατολή με τη Δύση και η οποία πρόκειται να συμπληρωθεί από αρκετές μικρότερες διαδρομές μεταξύ βορρά και νότου σε όλο το μήκος της διαδρομής, προκειμένου να συνδεθούν περισσότερες περιοχές, για την υλοποίηση του εγχειρήματος του σύγχρονου Δρόμου του μεταξιού και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου (van der Putten & Meijnders, 2015).

Το χρονικό διάστημα που διανύουμε υπάρχουν υφίστανται διάφορες διαδρομές σύνδεσης της Κίνας με την Ευρώπη. Αναλυτικότερα υπάρχει η σιδηροδρομική γραμμή YuXinOu μεταξύ της Chongqing, που είναι μεγάλη πόλη στην νοτιοδυτική Κίνα με την Γερμανία και το Βέλγιο μέσω του Duisburg, καθώς και μεταξύ των σιδηροδρόμων Rongou Chengdu και Λότζ, στη Πολωνία, που αποτελεί την ταχύτερη διαδρομή που είναι 12 ημερών.

Επίσης η σιδηροδρομική γραμμή Zhengzhou, που συνδέει με το Αμβούργο, η σιδηροδρομική γραμμή HanXinOu που συνδέει το Wuhan με την επαρχία Hubei και με το Λότζ στη Πολωνία, καθώς και η σιδηροδρομική γραμμή YuXinOu, η οποία

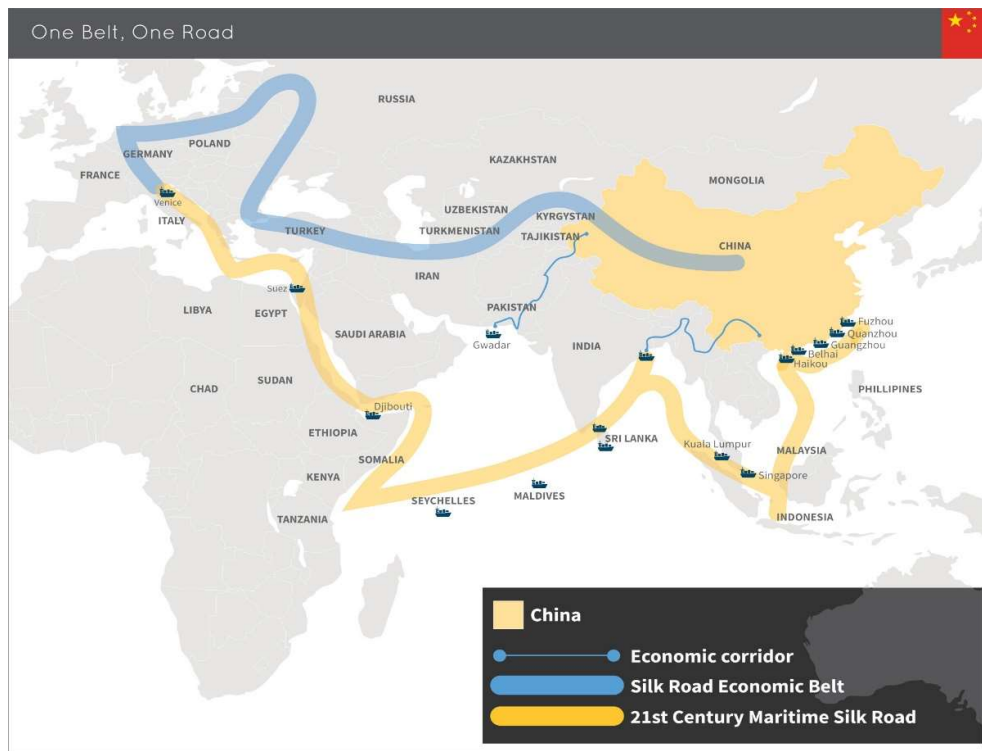
ξεκινάει από το Yiwu στην επαρχία Zhejiang και καταλήγει στη Μαδρίτη της Ισπανίας. Όλο αυτό το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης και θεωρείται ότι συμβάλλει αποτελεσματικά στην εξοικονόμηση κόστους και χρόνου (Men, 2015).

Στόχος της κινέζικης πρωτοβουλίας αποτελεί η δημιουργία και η εγκαθίδρυση ενός ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου, που θα εκτείνεται προς το Ιράν ή την Τουρκία και θα είναι εντελώς ανεξάρτητο (Erdős, 2015).

Αυτή η νέα ευρασιατική σύνδεση στόχο έχει να παρακάμψει τη Ρωσία, προκειμένου να αντιμετωπίσει το μονοπώλιο που υφίσταται σχετικά με το εμπόριο (Erdős, 2015). Η διαδρομή αυτή είναι γνωστή ως TRACECA Silk Wind και έχει ως απώτερο στόχο τη διασύνδεση της Κεντρικής Ασίας με την Τουρκία μέσω του Αζερμπαϊτζάν και της Γεωργίας, για την μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης.

Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων υψηλής ταχύτητας με προηγμένες τεχνολογίες, όπως η ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών, η απλούστευση των διαδικασιών διέλευσης των συνόρων και η μείωση του χρόνου μεταφοράς (Fedorenko, 2013).

Πιο συγκεκριμένα η διαδρομή TRACECA Silk Wind, θα διασχίζει το Καζακστάν, στη συνέχεια θα πραγματοποιείται θαλάσσια μεταφορά κατά μήκος της Κασπίας Θάλασσας μεταξύ του Aktau και του Baku, στη συνέχεια θα κινείται προς τη Μαύρη Θάλασσα και θα διασχίζει τη βόρεια Τουρκία και μέσω της Κωνσταντινούπολης θα προσεγγίζει την Ευρώπη. Αυτό το ταξίδι εκτιμάται ότι θα έχει διάρκεια 11 με 12 ημέρες και θα έχει το μισό κόστος (TRACECA, 2012).



Πηγή: <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>

Στην πράξη η εγκαθίδρυση της διαδρομής αυτής συναντάει διάφορα εμπόδια. Σε όρους της γεωπολιτικής στρατηγικής της κινέζικης κυβέρνησης στην περιοχή αυτή, τα εμπόδια είναι κυρίως περιφερειακά, γιατί προϋποθέτει την ανάπτυξη γειτονικών περιφερειών. Στα μακροπρόθεσμα σχέδια της κινέζικης κυβέρνησης συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή μίας νέας σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας, που θα εκτείνεται από την Κίνα έως το Ηνωμένο Βασίλειο μέσω του Καζακστάν, του Ουζμπεκιστάν, του Τουρκμενιστάν, του Ιράν, της Τουρκίας, της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Ουγγαρίας, της Αυστρίας, της Γερμανίας, του Βελγίου και της Γαλλίας. Το έργο αυτό έχει εκτιμηθεί ότι θα έχει κόστος 150 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθεί μεταξύ του 2020 και 2025 (van der Putten & Meijnders, 2015).

Αναφορικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και τις υποδομές, αυτές βρίσκεται σε σχετικά καλά επίπεδα, αλλά είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθούν μεγάλα σχέδια ανάπτυξης υποδομών στην Κεντρική και στην Ανατολική Ευρώπη,

καθώς δεν διαθέτουν ενιαία πρότυπα και τα τεχνικά στοιχεία των σιδηροδρόμων δεν βρίσκονται σε εναρμόνιση με τις κινέζικες απαιτήσεις, γεγονός που εμποδίζει την απρόσκοπτη μεταφορά, αποθήκευση και διακίνηση αγαθών (Liu, 2014).

Η ύπαρξη και η ανάπτυξη της επικοινωνίας μεταξύ της Ασίας και της Ευρώπης αποτελεί ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα και απαραίτητο στοιχείο της νέας αυτής πολύ-πολικής παγκόσμιας τάξης που βρίσκεται σε εξέλιξη στα πλαίσια της περιφερειακής γεωπολιτικής στρατηγικής της Κίνας.

Κάτω από αυτήν την λογική, η συνεργασία σε πολλαπλά επίπεδα και η εγκαθίδρυση ενός καλού συστήματος επικοινωνίας για την περαιτέρω ανάπτυξη καλών σχέσεων μεταξύ των δύο ηπείρων, Ασίας και Ευρώπης, συμβολίζεται με το εγχείρημα OBOR One Belt One Road. Η αμφίδρομη επικοινωνία με την ροή των ιδεών και των αγαθών, που στόχο έχει την προώθηση καλών σχέσεων μεταξύ διαφορετικών λαών και την απρόσκοπτη κυκλοφορία του στο δίκτυο αυτό, εγκαθιστά ένα καλύτερο μέλλον που υλοποιείται μέσω της κατασκευής μιας ενιαίας, ομοιόμορφης σύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής.

Στα πλαίσια της ανάπτυξης των υποδομών της Κίνας έχει γίνει αποδεκτό ότι απαιτείται η σύνδεση του θαλάσσιου και του σιδηροδρομικού δικτύου (van der Putten & Meijnders, 2015). Δεδομένου ότι ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού και η οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού είναι μεταξύ τους συμπληρωματικοί, γίνονται προσπάθειες για τη σύνδεση των δύο αυτών δικτύων στο λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα (van der Putten & Meijnders, 2015).

Η κινεζική επένδυση στο Ελληνικό λιμάνι του Πειραιά έχει λάβει χώρα ήδη από το 2009, όταν η κινεζική κρατική επιχείρηση China Ocean Shipping Company (COSCO) σύναψε σχετική σύμβαση για την 35ετή παραχώρηση της λειτουργίας των αποβάθρων II και III του λιμένα του Πειραιά. Οι επενδύσεις, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν απέφεραν πενταπλάσια αύξηση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων και σημαντικά υψηλότερες αποδόσεις (van der Putten & Meijnders, 2015). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη βελτιωμένη ικανότητα διέλευσης του λιμένα και τη διασύνδεση του με τα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα, καθιστά το λιμάνι του Πειραιά σημαντικό κομβικό σημείο και σταθμό αναφοράς για την ανατολική Μεσόγειο, το οποίο λειτουργεί ως το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων σε όλον τον στον κόσμο και το καθιστά κεντρικής σημασίας

της πολιτικής της Κίνας για την Ανατολική Μεσόγειο (Vangeli, 2015). Για την περαιτέρω εξέλιξη της επένδυσης αυτής η κινέζικη κυβέρνηση στο πλαίσιο της πολιτικής της σχεδιάζει την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας από τον Πειραιά προς Βουδαπέστη, μέσω των Σκοπίων και του Βελιγραδίου (van der Putten & Meijnders, 2015). Έχει επίσης προταθεί η κατασκευή μιας επιπλέον σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα συνδέει το λιμάνι της Constanta στη Μαύρη Θάλασσα με τη Βιέννη, μέσω του Βουκουρεστίου και της Βουδαπέστης (van der Putten & Meijnders 2015).

Η ανάπτυξη της επικοινωνίας και περαιτέρω των σχέσεων της Ευρώπης και της Ασίας, μέσω της κατασκευής σιδηροδρομικών δικτύων στη νοτιοανατολική Ευρώπη αποτελεί βασική τακτική της γεωπολιτικής στρατηγικής που εφαρμόζει η κινέζικη κυβέρνηση στην περιοχή. Όλο αυτό το δίκτυο που προσπαθεί να δημιουργήσει η Κίνα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της νέας παγκόσμιας πολιτικής τάξης, η οποία αποσκοπεί σε κοινά παγκόσμια συμφέροντα.

Η πρώτη φάση του εγχειρήματος OBOR περιλαμβάνει την εγκαθίδρυση της αναγκαίας υποδομής για την ανάπτυξη και την βελτίωση των σιδηροδρομικών δικτύων, των εθνικών οδών καθώς και των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών (Liu, 2014). Τα κατασκευαστικά αυτά έργα κατά κύριο λόγο χρηματοδοτούνται, κατασκευάζονται, παρέχονται ή λειτουργούν μέσω κινέζικων κρατικών φορέων και επιχειρήσεων (van der Putten & Meijnders, 2015). Η Νότια Ευρώπη από την πλευρά της προωθεί την ανάπτυξη φιλικών σχέσεων με την κινέζικη κυβέρνηση. Είναι γεγονός ότι χώρες όπως η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Κύπρος και η Μάλτα δέχονται με θετική ματιά κινέζικες επενδύσεις μεγάλης ή μεσαίας κλίμακας (Vangeli, 2015), οι οποίες όταν θα ολοκληρωθούν θα προσφέρουν σημαντικά οφέλη στο δίκτυο μεταφοράς.

Με τον τρόπο αυτό η κινέζικη κυβέρνηση υλοποιεί το όραμα της με τη διατήρηση της σταθερότητας της ροής του εμπορίου και δημιουργεί εναλλακτικές διαδρομές για την προώθηση του εμπορίου και ταυτόχρονα εκδηλώνεται μια έντονη κινεζική επιρροή, (van der Putten & Meijnders, 2015).

Τα περισσότερα εμπορεύματα που διακινούνται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας αφορούν κυρίως μεταποιημένα αγαθά. Σήμερα το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΥuXinOu διασυνδέει τη μεγαλύτερη παραγωγική βάση της Ασίας στο Chongqing

με την Ευρώπη. Τα κύρια εμπορεύματα που μεταφέρονται και διακινούνται στην Ευρώπη αφορούν προϊόντα πληροφορικής. Αυτό που είναι κοινό μεταξύ όλων των σιδηροδρομικών δικτύων είναι η έντονη απουσία δρομολογίων επιστροφής από την Ευρώπη στην Κίνα και υπάρχουν πολλοί λόγοι για αυτή την αδυναμία. Αυτό συμβαίνει διότι οι προορισμοί στη Κίνα δεν αποτελούν κόμβους διανομής. Σε αντίθεση με το εμπόριο δια θαλάσσης, το οποίο εντοπίζεται γύρω από λιμένες, οι οποίοι αποτελούν ταυτόχρονα και κόμβους διανομής, καταγράφεται πολύ υψηλότερο κόστος για τη μεταφορά των εισαγόμενων εμπορευμάτων σε άλλες πόλεις μέσω των διεθνών σιδηροδρομικών δικτύων (Maxxelli Consulting, 2015).

Επιπλέον πολλές κινεζικές επιχειρήσεις δεν θέλουν να σταματήσουν να χρησιμοποιούν τις ήδη υπάρχουσες εναλλακτικές λύσεις. Έτσι συμπεραίνεται ότι αν δεν αυξηθεί η αξία των κινεζικών εξαγωγών και η διακίνηση εμπορευμάτων προς την Κίνα, οι προτεινόμενες επενδύσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών διαδρομών θα παρουσιάζουν αδυναμίες (Erdosi, 2015, σελ. 120). Εκείνο που αυξάνει το κόστος των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι ότι υφίσταται έλλειψη εμπορευμάτων στο δρομολόγιο της επιστροφής από την Ευρώπη, καθώς και αδυναμία και ανεπάρκεια στους τρόπους μεταφοράς των διαφόρων εμπορευμάτων. Επιπλέον, η έλλειψη επιδοτήσεων του κινέζικου κράτους στους διάφορους κόμβους στις κινέζικες επαρχίες, έχουν οδηγήσει σε στρεβλώσεις των τιμών και σε ανισορροπία του ανταγωνισμού στην αγορά (Liu, 2014).

2.3 Σχέσεις Κίνας – Ανατολικής Ευρώπης

«If it is not a marriage, it is at least a very serious engagement»

Romano Prodi

*π. Πρόεδρος της Ευρ. Επιτροπής
για τις σχέσεις ΕΕ-Κίνας⁸⁹*

Η επικοινωνιακή δραστηριότητα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κίνας χρονολογείται περίπου 45 χρόνια πριν, περίπου στο 1975 όταν οι εταίροι ξεκίνησαν τη συνεργασία τους και έκτοτε έχει επεκταθεί σε διάφορους και πολλούς τομείς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί για την Κίνα σημαντικό σημείο αναφοράς, διότι μέσω της Ευρώπης μπορεί να οδηγηθεί σε θαλάσσιο διάδρομο προς τις Η.Π.Α. (van der Putten & Meijnders, 2015). Έτσι με γνώμονα το γεγονός αυτό η Κεντρική και η

Ανατολική Ευρώπη μπορεί και απολαμβάνει φιλικές σχέσεις με την Κίνα, οι οποίες δεν επισκιάζονται από ιστορικά ζητήματα (Liu, 2014).

Η σημασία της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης για την Κίνα έγκειται στο γεγονός ότι μπορεί να αποτελέσει τριπλή πύλη προς την Ευρώπη, τόσο γεωγραφικά, όσο και συνεργατικά και με μεγάλο εύρος (Liu, 2014). Μάλιστα η φυσική τοποθεσία της Κεντρικής Ευρώπης την καθιστά βασικό και αναπόφευκτο μονοπάτι της οικονομικής ζώνης του Δρόμου του Μεταξιού. Επίσης οι τακτικές, η νοοτροπία και οι δυνατότητες που συνδέουν τους δύο εταίρους διευκολύνουν την είσοδο και τη εγκαθίδρυση κινέζικων εταιρειών στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το κινέζικο κράτος αυτή την στιγμή διαθέτει μια αυξημένη ικανότητα να επηρεάζει και να ρυθμίζει ποια είναι η διαδρομή μεταξύ των ροών και των συναλλαγών μεταξύ Κίνας και Ευρωπαϊκής Ένωσης και επίσης έχει ταυτόχρονα τη δυνατότητα να αναπτύξει διαδρομές, οι οποίες παρακάμπτουν την Ευρώπη προς την Αφρική και τη Μέση Ανατολή (van der Putten & Meijnders, 2015).

Το κινεζικό εγχείρημα One Road One Belt OBOR προσφέρει τη δυνατότητα για την εφαρμογή διπλωματικών, εμπορικών και ξένων πολιτικών για την ανάπτυξη υποδομών με στόχο την επέκταση και την ανάπτυξη των κινέζικων εξαγωγών, την πρόσβαση σε δίκτυα πρώτων υλών και την διείσδυση σε νέες αγορές για τα εμπορεύματα αλλά και για την υλοποίηση επενδύσεων (van der Putten & Meijnders, 2015). Η Κίνα έχει τη δυνατότητα να συμβάλει παράλληλα και στην άνοδο της Ανατολικής Ευρώπης και με τον τρόπο αυτό να συμβάλει σε μια νέα και πιο ισορροπημένη Ευρώπη.

Η εμπορική δραστηριότητα ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Κίνα τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί σημαντικά, αν ληφθεί υπόψη ότι το 2014 είχε ανέλθει σε περισσότερα από 615 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, σε σχέση με την προηγούμενη χρόνια και σημείωσε αύξηση 9,9% (Yang, 2015). Αυτή την στιγμή το εμπορικό ισοζύγιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Κίνα είναι αρνητικό. Σημειώνεται τριπλάσια διαφορά μεταξύ των εισαγωγών και των εξαγωγών που αφορούν την Κίνα και η διαφορά αυτή βελτιώνεται ελαφρώς λόγω του γεγονότος ότι μεγάλο μέρος των εισαγωγών συμβάλλει στο να πραγματοποιηθούν εξαγωγές υψηλότερης προστιθέμενης αξίας προς τη Δυτική Ευρώπη (Matura, 2012). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Γερμανία κατέχει το 47% των εξαγωγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

προς την Κίνα και καθιστά έτσι τα ανατολικοευρωπαϊκά κράτη σε μειονεκτική θέση, τα οποία δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ποσότητες των κινέζικων απαιτήσεων. Η Ουκρανία και η Λευκορωσία αποτελούν δύο χώρες, οι οποίες λόγω της γεωγραφικής τους θέσης που γεφυρώνουν την οικονομική ζώνη του Δρόμου Μεταξίου μεταξύ Ρωσίας και Κεντρικής Ασίας, έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στην Κίνα γεωργικά προϊόντα καθώς και στρατιωτική και προηγμένη τεχνολογία με αντάλλαγμα την εκτέλεση επενδύσεων στις χώρες αυτές (Vangeli, 2015). Η Κίνα μάλιστα έχει ήδη προβεί σε επενδύσεις αρκετών δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ σε μεγάλα έργα υποδομών στην Ουκρανία, μεταξύ των οποίων θα πρέπει να αναφερθεί ένα βιομηχανικό και τεχνολογικό πάρκο που δημιουργήθηκε εξαιρετικής σημασίας για τη χώρα (Vangeli, 2015). Επίσης τα δυτικά Βαλκάνια αποτελούν ελκυστική περιοχή για επενδύσεις λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, τα οποία όμως δεν έχουν ενταχθεί ακόμα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για το λόγο αυτό δεν υπάρχει ευελιξία και δεν επιλέγονται για την εκτέλεση επενδύσεων από το κινέζικο κράτος (Vangeli, 2015). Επίσης λόγω του γεγονότος αυτού, της μη ένταξής τους στην ΕΕ, θεωρούνται από κάποιους κινέζους επενδυτές ως «μειονεκτικές» επενδύσεις (Matura, 2012).

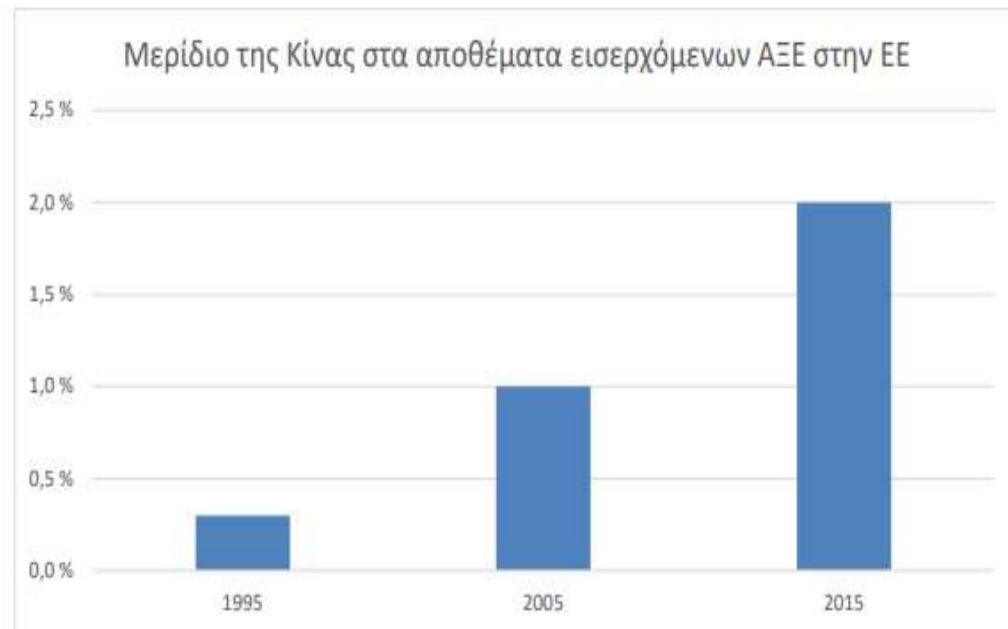
Η επενδυτική δραστηριότητα της Κίνας την τελευταία δεκαετία κυμαίνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2012 οι άμεσες επενδύσεις της Κίνας στο εξωτερικό (outward direct investment, ODI) ανήλθαν συνολικά σε ποσό 77 δισεκατομμυρίων δολαρίων, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 28,6% σε ένα χρόνο, οι οποίες ξεπέρασαν την εισροή των ξένων άμεσων επενδύσεων (KPMG, 2015).

Σύμφωνα με τα στατιστικά της Eurostat οι επενδύσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν παρουσιάσει αύξηση αλλά παραμένουν σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Το 1995, οι κινέζοι επενδυτές κατείχαν το 0,3 % των ΑΞΕ στην ΕΕ. Στο γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζεται η αύξηση του μεριδίου της Κίνας τα έτη 1995, 2005 και 2015. Στο τέλος του 2018, το ποσοστό αυτό είχε αυξηθεί σε 3% δηλαδή οι κινεζικές ΑΞΕ (αποθέματα) στην ΕΕ ανέρχονταν σε 202 δισεκατομμύρια ευρώ.

Τα κράτη που προσφέρουν ευνοϊκό φορολογικό περιβάλλον μπορούν να προσελκύσουν υψηλότερο επίπεδο ΑΞΕ μεταξύ των οποίων είναι το Λουξεμβούργο, το οποίο είναι ο σημαντικότερος αποδέκτης επενδύσεων, με το ποσό των

επενδύσεων να ανέρχεται σε 82,5 δισεκατομμύρια ευρώ και εν συνεχεία ακολουθούν οι Κάτω Χώρες (www.eca.europa.eu).

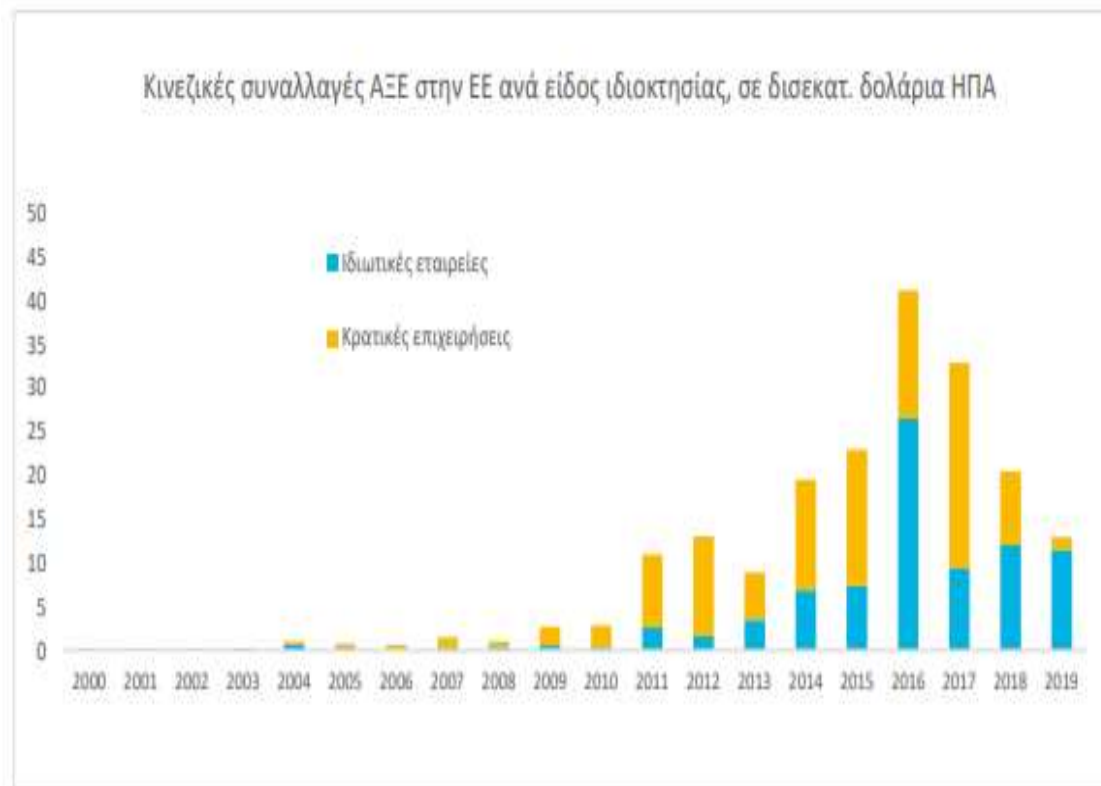
Αύξηση του συνολικού μεριδίου των κινεζικών ΑΞΕ (αποθεμάτων) στην ΕΕ, κατά τα έτη 1995, 2005 και 2015



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework for screening of foreign direct investments into the European Union», Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, SWD(2017)/0297 final – 2017/0224 (COD), Βρυξέλλες, 13 Σεπτεμβρίου 2017.

Στο γράφημα αποτυπώνεται η εξέλιξη των κινεζικών άμεσων ξένων επενδύσεων σε βάθος χρόνου και η αναλογία των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν από κρατικές επιχειρήσεις σε σύγκριση με τις επενδύσεις που έλαβαν χώρα από ιδιωτικές εταιρείες. Η συμμετοχή του τομέα των κρατικών επιχειρήσεων αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα της κινεζικής οικονομίας (www.eca.europa.eu).

Κινεζικές ΑΞΕ στην ΕΕ κατά την περίοδο 2000-2019

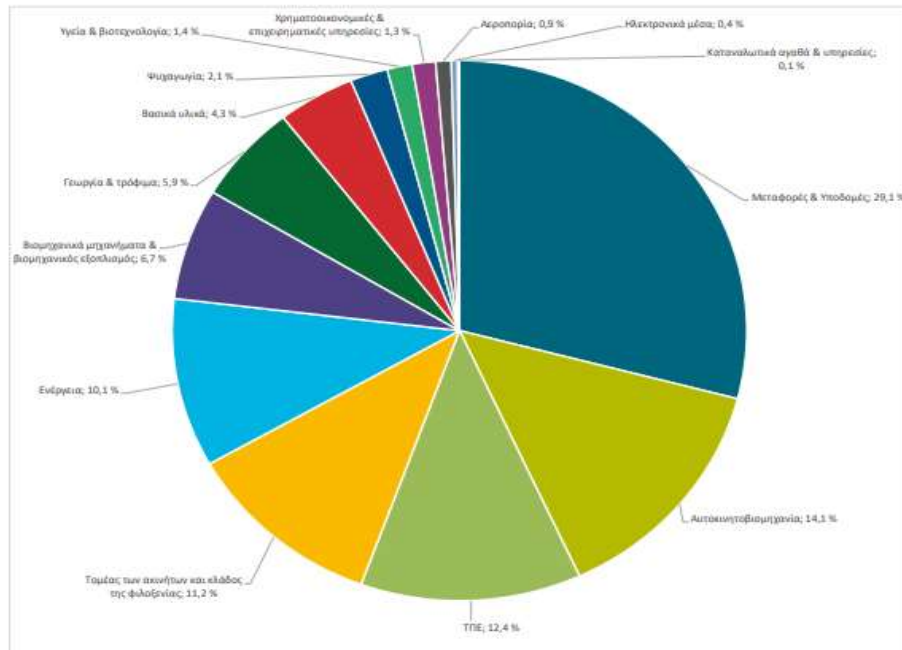


Πηγή: Rhodium Group, 2020

Τομείς στους οποίους πραγματοποιούνται επενδύσεις

Οι τομείς, οι οποίοι προσέλκυσαν τις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις από το 2009 έως το 2019 αφορούν κυρίως τομείς με στρατηγικό ενδιαφέρον, όπως οι μεταφορές και οι υποδομές (29,1%), οι ΤΠΕ (12,4%), ο τομέας της ενέργειας (10,1 %), καθώς και οι τομείς της αυτοκινητοβιομηχανίας (14,1 %), των ακινήτων και ο κλάδος των ακινήτων και της φιλοξενίας (11,2%). Στο γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι κινεζικές ΑΞΕ ανά τομέα (www.eca.europa.eu).

Κινεζικές συναλλαγές ΑΞΕ στην ΕΕ από κινέζους επενδυτές κρατικής ιδιοκτησίας κατά την περίοδο 2000-2019, ανά τομέα

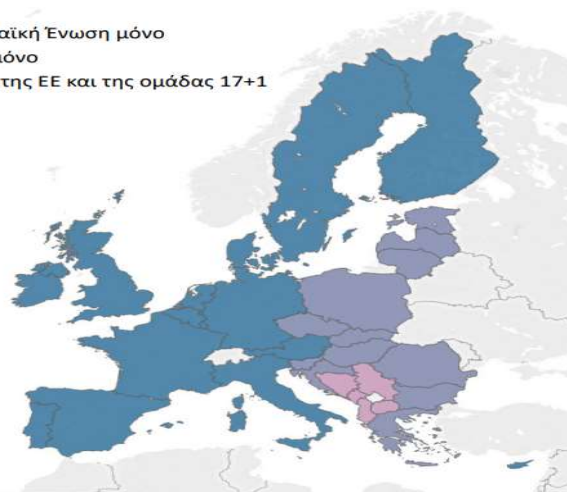


Πηγή: Rhodium Group, 2020

Η Κίνα στα πλαίσια της πολιτικής της έχει θεσπίσει ένα πλαίσιο συνεργασίας με 17 χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης (ΧΚΑΕ) – το οποίο είναι γνωστό ως «17+1» (πρώην «16+1»), με απώτερο σκοπό την προώθηση των επιχειρηματικών και επενδυτικών σχέσεων (www.eca.europa.eu).

Κράτη μέλη της ΕΕ και Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΧΚΑΕ)

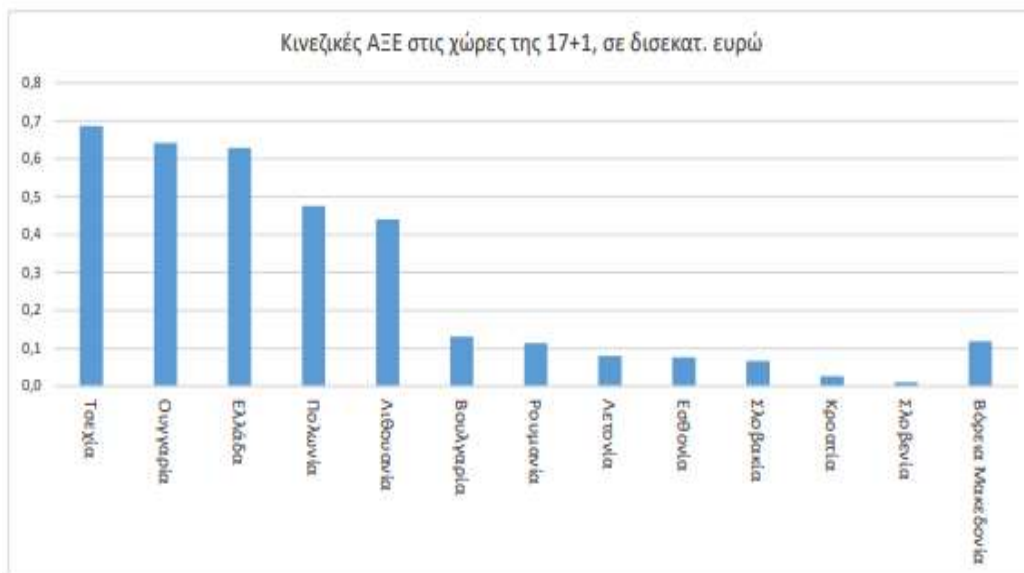
- Ευρωπαϊκή Ένωση μόνο
- 17 +1 μόνο
- Μέλος της ΕΕ και της ομάδας 17+1



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει πληροφοριών από την Επιτροπή, Χάρτης βάσης ©Συνεισφέροντες του OpenStreetMap, με άδεια του Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 (CC BY-SA)

Στο πλαίσιο συνεργασίας των 17+1 περιλαμβάνονται 12 κράτη μέλη, τα οποία συνεργάζονται με την Κίνα σε διμερές επίπεδο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο τη συνοχή της δράσης της ΕΕ. Οι χώρες του πλαισίου συνεργασίας 17+1 δεν έχουν προσελκύσει υψηλά επίπεδα κινεζικών ΑΞΕ και οι επενδύσεις συγκεντρώνονται σε πέντε κράτη μέλη και συγκεκριμένα σε Τσεχία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Λιθουανία και Πολωνία).

Κινεζικές ΑΞΕ (αποθέματα) στις ΧΚΑΕ στο τέλος του 2017



Πηγή: Στατιστικές της Eurostat για τις ΑΞΕ

Οι σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και Κίνας πραγματοποιούνται με μνημόνια συμφωνίας, όπου εκφράζεται η πρόθεση τους να αναλάβουν κοινή δράση, χωρίς καμία νομική δέσμευση. Έως σήμερα, 15 κράτη μέλη της ΕΕ έχουν υπογράψει μνημόνιο συμφωνίας με την Κίνα για επενδύσεις και έργα που σχετίζονται με την πρωτοβουλία One Belt One Road (www.eca.europa.eu).

Μνημόνια συμφωνίας που έχουν συναφθεί μεταξύ κρατών μελών και Κίνας σχετικά με την BR

Κράτος μέλος της ΕΕ	Έτος υπογραφής του μνημονίου συμφωνίας
Βουλγαρία	2015
Τσεχική Δημοκρατία	2015
Ουγγαρία	2015
Πολωνία	2015
Ρουμανία	2015
Σλοβακία	2015
Λετονία	2016
Κροατία	2017
Εσθονία	2017
Ελλάδα	2017
Λιθουανία	2017
Σλοβενία	2017
Μάλτα	2018
Ιταλία	2019
Λουξεμβούργο	2019

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων διαθέσιμων στο κοινό

Τα κράτη μέλη έχουν συνάψει μνημόνια συμφωνίας για ευρύ φάσμα θεμάτων μεταξύ των οποίων αξίζει να σημειωθεί η πυρηνική συνεργασία που αφορά στην συμφωνία μεταξύ της γαλλικής εταιρείας New Areva και του κινεζικού κρατικού φορέα εκμετάλλευσης πυρηνικής ενέργειας China National Nuclear Corporation και έλαβε χώρα το 2008 και επίσης η σύσταση της «σχέσης αδελφών αερολιμένων», μεταξύ Κίνας και Φινλανδίας το 2016 (www.eca.europa.eu).

Η Κίνα και η Ευρωπαϊκή Ένωση μετρούν μια πορεία συνεργασίας περίπου 45 ετών έως σήμερα. Σημεία αναφοράς στη συνεργασία αυτή αποτελούν (4) βασικοί πυλώνες:

- Η ειρήνη και η ασφάλεια
- Η ευημερία
- Η αειφόρος ανάπτυξη
- Οι συναλλαγές μεταξύ των ανθρώπων

Έτσι η συνεργασία Ευρώπης -Κίνας περιλαμβάνει πολλούς τομείς, όπως για παράδειγμα το εμπόριο, τη γεωργία, τη βιομηχανία, τη πληροφόρηση, τις μεταφορές και τις υποδομές κ.λπ. (EEAS, 2013). Οι δράσεις τους προσανατολίζονται με βάση κοινά συμφέροντα αναφορικά με την εξωτερική τους πολιτική, προκειμένου να πραγματοποιήσουν επενδύσεις σε περιοχές που αποβλέπουν στην πρόσβαση τους σε διεθνείς αγορές και στην αύξηση των εισοδημάτων τους (Schweisgut, 2015).

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση βλέπει με θετική ματιά και επιδοκιμάζει την κινεζική πρωτοβουλία OBOR και ταυτόχρονα τάσσεται υπέρ της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και των διαφανών διαδικασιών (Schweisgut, 2015).

2.4 Παγκόσμιο πολιτικό πλαίσιο

Το κινέζικο κράτος έχει να αποκομίσει πολλά οφέλη από την προώθηση της οικονομικής ζώνης του δρόμου του μεταξιού. Όπως προαναφέρθηκε για την υλοποίηση του οράματος αυτού απαιτείται η βελτίωση της σύνδεσης μέσω δικτύων των χωρών που συμμετέχουν από τον Ειρηνικό έως τη Βαλτική και στη συνέχεια ως την Ανατολική Ευρώπη. Με τον τρόπο αυτό θα διευκολυνθούν οι εξαγωγές και περαιτέρω θα συμβάλει στην ανάπτυξη και την ευημερία ακόμα και των περικλειστων κρατών της. Ταυτόχρονα η αναβίωση της θαλάσσιας οδού του μεταξιού (Maritime Silk Road in the 21st century) επίσης αποβλέπει στην κατασκευή και αναβάθμιση των υποδομών των συμμετεχόντων χωρών, κυρίως των λιμένων. Στο σχέδιο αυτό το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τη βασική απόληξη της θαλάσσιας αυτής οδού. Βασική πρόκληση όλου αυτού του εγχειρήματος αποτελεί η αντιμετώπιση της ανάγκης των μεταφορτώσεων αγαθών σε κάποιες σιδηροδρομικά δίκτυα λόγω της μη συνδεσιμότητάς τους. Η σύλληψη της πρωτοβουλίας αυτής φέρεται να έχει ως πρωταρχικό σκοπό την ανάπτυξη της δυτικής Κίνας, των δυτικών περιφερειών, αλλά και των γειτονικών κρατών της Κεντρικής Ασίας με απώτερο σκοπό τη σύνδεση των ηπείρων για την ενίσχυση του εμπορίου, την τεχνολογική πρόοδο και την μεταμόρφωση του παγκόσμιου τοπίου (Rolland, 2015).

Οι προτεραιότητες του εγχειρήματος αυτού συνοψίζονται στα παρακάτω σημεία :

Προτεραιότητες του εγχειρήματος ONE ROAD ONE BELT

- Απρόσκοπτη εμπορική και επενδυτική δραστηριοποίηση και συνεργασία
- Εναρμονισμός χρηματοπιστωτικών συστημάτων
- Συντονισμός πολιτικών για την υλοποίηση των διαφόρων φάσεων
- Συνδεσιμότητα παραγωγικών και εμπορικών εγκαταστάσεων με πρόβλεψη για διαμόρφωση "Οικονομικών Διαδρόμων" με χρήση όλων των τρόπων μεταφοράς (οδικός, θαλάσσιος, εναέριος, σιδηροδρομικός, αγωγοί, διαδίκτυο).
- Καλλιέργεια κλίματος ενίσχυσης των διαπροσωπικών επαφών και σχέσεων μεταξύ των πληθυσμών των συμμετεχουσών χωρών



Αξίζει να σημειωθεί ότι η Κίνα έχει προβεί στη σύναψη 171 σχετικών συμφωνιών συνεργασίας με 29 διεθνείς οργανισμούς και 123 χώρες, σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Επιτροπής Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων. Με την Ελλάδα υπογράφηκε σχετική συνεργασία το 2018 στο Πεκίνο και αποτέλεσε την πρώτη χώρα Δυτικού τύπου. Το έτος 2018, ο όγκος εμπορίου Κίνας-Χωρών που συμμετείχαν στην πρωτοβουλία One Belt One Road ανήλθε σε 8,366 δις. Γιουάν (άνω του \$1,2 δις.), αυξημένος κατά 13,3% έναντι του 2017. Οι νεοσύστατες επιχειρήσεις στην Κίνα στο πλαίσιο του εγχειρήματος αυτού αυξήθηκαν κατά 16,1% και τα επενδυτικά κεφάλαια που προωθήθηκαν στις εν λόγω επιχειρήσεις ανήλθαν σε \$6,4 δις. Οι κινεζικές επενδύσεις επίσης προς τις συμμετέχουσες χώρες του OBOR ανήλθαν στα \$15,6 δις. Επιπλέον πραγματοποιήθηκε συνάντηση κορυφής στο Πεκίνο, τον Μάιο του 2017, όπου συμμετείχαν ηγέτες από 29 χώρες της Ευρώπης, της Ασίας, της Λατινικής Αμερικής και της Αφρικής, επικεφαλής του ΔΝΤ, της Διεθνούς Τράπεζας και της ΓΓΗΕ καθώς και 1500 εκπροσώπους από 130 χώρες σε υπουργικό επίπεδο. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης υπογράφηκαν σε σύνολο 76 συμβάσεις- συμφωνίες σε θέματα αναφορικά με το εμπόριο, τις χρηματοδοτήσεις, έργων υποδομής κ.α. Η Ελλάδα προχώρησε σε υπογραφή συμφωνίας για το Τριετές Σχέδιο Συνεργασίας μεταξύ του ελληνικού Υπουργείου Οικονομίας & Ανάπτυξης και της κινεζικής National Development & Reform Commission, καθώς επίσης και το πολυμερές κείμενο «Joint Initiative on Strengthening Standards, Cooperation and Building the Belt and Road Forum» (<https://agora.mfa.gr>).

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού και επενδύσεις στη λιμενική βιομηχανία. Μελέτη περίπτωσης: η Ελλάδα

3.1 Κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα

Με την ανακοίνωση της πρωτοβουλίας της νέας οικονομικής ζώνης του Δρόμου του Μεταξιού το 2013 από τον Πρόεδρο Xi Jinping η κινέζικη κυβέρνηση απέβλεπε στην αρχή μιας νέας εποχής για τη θέση της Κίνας στο παγκόσμιο στερέωμα. Από τις πρώτες κινήσεις που θεσπίστηκαν και υλοποιήθηκαν ήταν η αύξηση των συνολικών, διασυνοριακών επενδύσεων για την δεκαετία που θα ακολουθούσε. Η τότε πρόβλεψη υπολόγιζε ότι τα κινεζικά περιουσιακά στοιχεία που προέρχονταν από παγκόσμιες επενδύσεις θα τριπλασιάζονταν μέχρι το 2020 και είχε υπολογιστεί σε αριθμούς ότι από 6,4 τρισεκατομμύρια δολάρια θα έφθανε σε σχεδόν 20 τρισεκατομμύρια δολάρια (Hanneman & Huotari, 2015). Όπως ήταν αναμενόμενο η υλοποίηση του εγχειρήματος αυτού θα επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στις χώρες υποδοχής και σε ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία και θα απαιτηθεί η προσαρμογή της οικονομικής πολιτικής των χωρών με τις οποίες έχει συνάψει συμφωνίες-συμβάσεις το κινέζικο κράτος για δύο κυρίως λόγους:

α. Είναι αναγκαία η υιοθέτηση νέων οικονομικών πολιτικών, ώστε όλα τα κράτη που συμμετέχουν να επωφεληθούν από το νέο status quo στο παγκόσμιο στερέωμα.

β. Είναι αναγκαία μια συνεργατική και συνεκτική οικονομική πολιτική απέναντι στο κινέζικο κράτος, έτσι ώστε να αποφευχθούν πιθανοί κίνδυνοι που ελλοχεύουν.

Οι ευρωπαϊκές χώρες στα πλαίσια της λειτουργίας τους τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να σχεδιάσουν και να αναπτύξουν κατάλληλες πολιτικές λόγω της αλληλεξάρτησής τους με την οικονομία του κινέζικου κράτους. Οι επενδύσεις της Κίνας στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα μέσα της δεκαετίας του 2000 που ήταν αμελητέες αυξήθηκαν σε 14 δις ευρώ το 2014. Έλαβαν χώρα περίπου 1.000 έργα και εξαγορές στην Ευρώπη που ανήλθαν σε περισσότερα από 46 δις ευρώ συνολικά (Hanneman & Huotari, 2015). Η ακολουθούμενη στρατηγική της Κίνας για τις Εξωτερικές Άμεσες Ξένες Επενδύσεις (Outward Foreign Direct Investment, OFDI) αποτελεί για τα κράτη μέλη της

Ευρωπαϊκής Ένωσης μια μεγάλη ευκαιρία για την προσέλκυση επενδύσεων και κεφαλαίων για την εκτέλεση έργων σε διάφορους τομείς, όπως η ενέργεια, η αυτοκινητοβιομηχανία, τα ακίνητα, την φιλοξενία κλπ. Αν και η πολιτική που ακολουθήθηκε συμπεριλάμβανε την απορρόφηση των επενδύσεων και των κεφαλαίων από τα βασικά και μεγαλύτερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία και η Γαλλία, ωστόσο πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης, όπως στη Πορτογαλία, στην Ιρλανδία, στην Ιταλία, στην Ελλάδα, στην Ισπανία και στη Κύπρο και αυξήθηκαν από 10% το 2011 σε 30% το 2014 (Huotari et. al, 2015). Οι επενδύσεις αυτές δεν θα είναι επ' αόριστόν και για το λόγο αυτό τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να εφαρμόζει ελκυστικές μεταρρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί σε βάθος χρόνου η ελκυστικότητα της περιοχής. Επιπλέον η ΕΕ θα πρέπει να σχεδιάσει και να υιοθετήσει νέες στρατηγικές για την προώθηση των επενδύσεων, προκειμένου να είναι σε θέση να μπορεί να ανταγωνίζεται τις παγκόσμιες ροές ΑΞΕ.

Την τελευταία πενταετία οι βλέψεις του ασιατικού κράτους προς την Ευρώπη έχουν αλλάξει σημαντικά και έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον προς τις σκανδιναβικές χώρες προκειμένου να έχει πρόσβαση σε φυσικούς πόρους, καθώς και προς τις χώρες της Νότιας Ευρώπης προκειμένου να αναπτύξει περαιτέρω πολιτικές σχέσεις. Παρόλη την οικονομική αλληλεξάρτηση και τη σχέση που υφίσταται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του κράτους της Ασίας, δεν υφίσταται ταυτόχρονα μια ενιαία και συνεκτική προσέγγιση μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών, γεγονός που δυσχεραίνει τον συντονισμό των δράσεων και την αποτελεσματική απόδοση των εμπορικών πολιτικών που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό αποτελεί μειονέκτημα για τα κράτη μέλη. Από την άλλη πλευρά η κινέζικη κυβέρνηση επιδεικνύει μια ενιαία και τυποποιημένη θα λέγαμε συμπεριφορά απέναντι στα ευρωπαϊκά κράτη και ασπάζεται την άποψη ότι η διατήρηση καλών και φιλικών σχέσεων με τα ευρωπαϊκά κράτη είναι στόχος στρατηγικής σημασίας για την υλοποίηση του εγχειρήματος που έχει αναλάβει να φέρει σε πέρας. Η Κίνα στα πλαίσια της πολιτικής που ακολουθεί προκειμένου να διατηρήσει φιλικές σχέσεις με τα κράτη – μέλη της ΕΕ κάνει χρήση κοινών ιστορικών εμπειριών και πολιτιστικών ομοιοτήτων με στόχο να τονίσει τους δεσμούς που την ενώνουν με τα ευρωπαϊκά κράτη (Huotari et. al, 2015).

Παράλληλα τα ευρωπαϊκά κράτη προσπαθούν και αυτά να επωφεληθούν αυτής της πρωτοβουλίας με διαφορετικό τρόπο το καθένα, λόγω των διαφορών που υφίστανται σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο εξουσίας. Είναι άξιο λόγου το γεγονός ότι παρά την αύξηση και τη συνεχή δημιουργία διμερών συμβάσεων, συμφωνιών και συνεργασιών που συνιστά προτεραιότητα της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εθνικές θέσεις που ακολουθούν τα κράτη-μέλη τείνουν να είναι διαφορετικές. Για κάθε κράτος – μέλος υφίσταται διαφορετικό επίπεδο ανοχής και αντιμετώπισης των εισροών σε κινέζικο κεφάλαιο και διαφορετικές απαιτήσεις για επενδυτικά έργα. Ω παράδειγμα θα μπορούσε να αναφερθεί η Πορτογαλία από τις χώρες της Νότιας Ευρώπης, που είναι πολύ θετική απέναντι στις κινέζικες επενδύσεις και έχει προσελκύσει μεγάλα κινέζικα κεφάλαια. Επίσης η Βρετανία, η Γαλλία και η Γερμανία είναι τρεις χώρες που είναι θετικές στο να απορροφήσουν κινέζικα κεφάλαια και επίσης είναι ακόμα πιο θετικές και πρόθυμες να προβούν οι ίδιες σε επενδύσεις στο κινέζικο κράτος, με γνώμονα τους δικούς τους μακροοικονομικούς στόχους που αφορούν κυρίως πράσινα έργα και έργα που οδηγούν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Τέλος, αναφορικά με την πίεση που ασκεί η Κίνα για την πραγματοποίηση των εξαγωγών της δεν υπάρχει από την πλευρά των κρατών μελών ενιαία πολιτική για τον τρόπο που θα πρέπει να αντιμετωπίζονται αυτές, κυρίως και λόγω της αβεβαιότητας του νομικού πλαισίου που δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο το ζήτημα αυτό (Huotari et. al, 2015).

Όσον αφορά τη χώρα μας, την τελευταία δεκαετία έχει αποδειχθεί πρόθυμη και έχει παρουσιάσει μεγάλη ανοχή απέναντι στις εισροές κεφαλαίων από κινέζικες επενδύσεις και είναι αξιοσημείωτη η βελτίωση και η ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών. Το ενδιαφέρον που έχει επιδείξει η Κίνα για την ευρωπαϊκή αγορά και τη συντήρηση των φιλικών σχέσεων που θέλει να προωθή, σε συνδυασμό με την επισφαλή κατάσταση της οικονομίας του ελληνικού κράτους, δημιούργησαν ευνοϊκές συνθήκες και ένα κατάλληλο περιβάλλον για την ανάπτυξη της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, που επισφραγίστηκε με την επένδυση της κινέζικης εταιρείας COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, που σηματοδότησε αυτή τη νέα φάση των σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών (Huotari et. al, 2015).

3.2 Η παρουσία της Κίνας στο λιμάνι του Πειραιά

Δεδομένης της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης του λιμανιού του Πειραιά, το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι στον ελλαδικό χώρο, αλλά και επίσης και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο, τόσο σε κίνηση και μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων όσο και επιβατών, η κινέζικη κυβέρνηση θεωρεί ότι θα μπορούσε να αποτελέσει σημείο αναφοράς και πύλη για την υλοποίηση του οράματός της αναφορικά με τον θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού στην Ευρώπη. Το 2015 το λιμάνι του Πειραιά ήταν το έκτο μεγαλύτερο στην Ευρώπη ως προς τον αριθμό διέλευσης των επιβατών και το 26ο μεγαλύτερο στον κόσμο ως προς τον ετήσιο όγκο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Μέσω του περάσματος αυτού το κινέζικο κράτος θα έχει πρόσβαση προκειμένου να προωθήσει τις εξαγωγές της στην Νότια, την Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη. Άλλωστε το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί βασικό κομβικό σημείο για μεταφορές από τη θάλασσα σε ολόκληρη τη Μεσόγειο.

Η κινέζικη παρουσία στο λιμάνι του Πειραιά έχει ήδη ξεκινήσει από το 2009, όταν η κινέζικη κρατική εταιρεία με την επωνυμία COSCO ήρθε σε συμφωνία με την ελληνική κυβέρνηση, προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση και εκμετάλλευση μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα για περίοδο 35 ετών, στις προβλήτες 2 και 3. Στο λιμάνι του Πειραιά έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις που αγγίζουν τα 600 εκατ. Ευρώ για την κατασκευή και την αναβάθμιση των προβλητών αυτών. Αυτή τη χρονική περίοδο πραγματοποιείται διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων που ανέρχεται στα 7,2 εκατομμύρια TEU και είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το 2019 σύμφωνα με την παγκόσμια κατάταξη ήταν στην 93η θέση, ενώ το 2020 η κατάταξη του ήταν στην 26^η θέση. Κατά το έτος 2019 διακινήθηκαν εμπορευματοκιβώτια της τάξης των 5,65 εκατομμύρια TEU, καθιστώντας το λιμάνι του Πειραιά το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, καθώς και το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη. Το έτος 2020, παρά την ύπαρξη της πανδημίας του COVID 19, διακινήθηκαν εμπορευματοκιβώτια αξίας 5,45 εκατομμυρίων TEU και έτσι συνέχισε να διατηρεί την ηγετική του θέση. Η κινέζικη επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περισσότερων από 3.000 άμεσες θέσεις εργασίας για τη γύρω περιοχή και περισσότερων από 10.000 έμμεσες θέσεις, αποδίδοντας άμεσα οφέλη για την τοπική κοινωνία (<https://m.naftemporiki.gr>).

Από το 2020 η κινέζικη εταιρεία COSCO απέκτησε το 67% των μετοχών, ενώ το ΤΑΙΠΕΔ - Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου κατέχει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου και το υπόλοιπο 25,86% ανήκει σε μη θεσμικούς επενδυτές (<https://el.wikipedia.org>).

Η Ελλάδα ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου του μεγέθους της και της δύσκολης οικονομικής κατάστασης επιθυμεί να διατηρήσει και επιδιώκει να αναπτύσσει όλο και περισσότερο τους δεσμούς της με το κινέζικο κράτος, εκμεταλλευόμενη της στρατηγικής θέσης της για την διακίνηση της εμπορικής δραστηριότητας μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας. Η θέση που βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά, στο βόρειο τμήμα της διώρυγας του Σουέζ προς την Ανατολική Ευρώπη αποτελεί ιδανικό πέρασμα για την διακίνηση αγαθών τόσο στη Μεσόγειο θάλασσα, όσο και ως προς τη Νότια και Βόρεια Ευρώπη και επίσης αποτελεί σημείο αναφοράς για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων για τα αναδυόμενα δίκτυα παραγωγής στα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη. Έτσι δεδομένης της θέσης της Ελλάδας που βρίσκεται στο ανατολικότερο σημείο της Ευρώπης, η χώρα μας αποτελεί προτεραιότητα για τα οικονομικά συμφέροντα της Κίνας. Δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι το πιο ανατολικό σημείο της Ευρώπης, έχει μεγάλη αξία για τα οικονομικά συμφέροντα της Κίνας.

Δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι το πιο ανατολικό σημείο της Ευρώπης, έχει μεγάλη αξία για τα οικονομικά συμφέροντα της Κίνας. Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει περαιτέρω πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια:

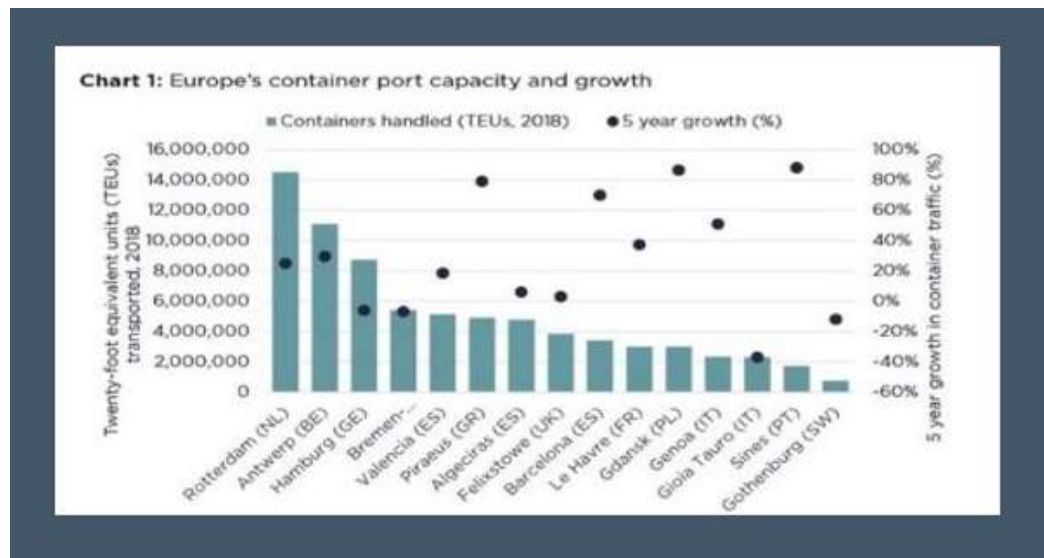
- Η θέση του λιμένα γεωγραφικά δικαίως το καθιστά το σταυροδρόμι της Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης και ταυτόχρονα οι υποδομές που πλέον διαθέτει του επιτρέπουν τη φιλοξενία και την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Το λιμάνι λειτουργεί σε κατάσταση ελεύθερης ζώνης και βρίσκεται σε λειτουργία 24ώρης βάσης, 365 ημέρες τον χρόνο. Επίσης ισχύουν οι διεθνείς κανονισμοί αναφορικά με τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα ασφάλειας και επιπλέον το δίκτυο τροφοδοσίας στο οποίο έχει πρόσβαση ο λιμένας συνδέεται σχεδόν με όλα τα κύρια λιμάνια της Μεσογείου.

- Επιπλέον πλεονέκτημα αποτελούν τα ανταγωνιστικά τέλη αποθήκευσης που έχει, καθώς και τα πρότυπα λειτουργίας και ασφάλειας που ακολουθεί και είναι σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς (Piraeus Port Authority S.A, 2015).

Στον πίνακα που ακολουθεί αναφέρεται η κατάταξη των ευρωπαϊκών λιμένων με βάση τον δείκτη EPLOI της Savills, όπου το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στην 6^η θέση στη σειρά κατάταξης.

1	Rotterdam (NL)	100.00
2	Barcelona (ES)	94.33
3	Valencia (ES)	89.93
4	Antwerp (BE)	84.14
5	Hamburg (GE)	79.83
6	Piraeus (GR)	78.84
7	Sines (PT)	77.26
8	Algeciras (ES)	76.41
9	Gdańsk (PL)	74.66
10	Le Havre (FR)	73.30
11	Genoa (IT)	70.52
12	Felixstowe (UK)	67.77
13	Gothenburg (SW)	67.62
14	Bremerhaven (GE)	66.55
15	Gioia Tauro (IT)	62.76

(<https://www.businessdaily.gr/>)



Πηγή: World Shipping Council, Savills Research

3.3 Οφέλη από τις κινεζικές επενδύσεις

Οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν από την κινεζική εταιρεία COSCO απέφεραν μεγάλη οφέλη αφενός για τον λιμένα και αφετέρου για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας, καθιστώντας το λιμάνι του Πειραιά ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια του κόσμου, δεδομένου του γεγονότος ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2014 ανήλθε σε 3,7 εκατομμύρια TEU (container), δηλαδή (9) φορές περισσότερα εμπορευματοκιβώτια από το 2008 που ήταν 433.000 TEU, πριν την συμμετοχή της κινεζικής εταιρείας. Η κινεζική εταιρεία το Σεπτέμβρη του 2013 προχώρησε σε επιπλέον επενδύσεις 230 εκατομμυρίων ευρώ με στόχο να διπλασιάσει την παραγωγική ικανότητα του λιμανιού και να φτάσει τα 6,2 εκατομμύρια TEU, με την επέκταση της αποβάθρας 3. Ενώ η αποβάθρα 2 εξυπηρετούσε 10 έως 12 κοντέινερ την ώρα, ο ρυθμός αυξήθηκε στα 44 μετά την συμμετοχή της κινεζικής πολυεθνικής εταιρείας Cosco. Αυτή τη στιγμή το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί σημείο αναφοράς και κομβικό σημείο μεταφόρτωσης στην Νότια Ευρώπη και παρουσιάζει μεγάλες προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη.

Η εμπλοκή της κινεζικής εταιρείας COSCO ωφελεί το λιμάνι του Πειραιά με τρεις τρόπους (van der Putten, 2014). Η κινεζική εταιρεία COSCO, η οποία αποτελεί κρατική πολυεθνική εταιρεία με έδρα το Πεκίνο και μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών στον πλανήτη, έχει τη δυνατότητα και επενδύει σε υποδομές και τεχνολογικό εξοπλισμό πολύ ανεπτυγμένο και πέρα των συμβατικών απαιτήσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις αποβάθρες 2 και 3 βρίσκονται έξι αγκυροβόλια με βάθος 14 έως 16 μέτρα. Επιπλέον έχουν τοποθετηθεί 21 γερανοί αποβάθρας, εκ των οποίων οι 13 είναι γερανοί Super Post-Panamax (SPP), που χρησιμοποιούνται από τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (van der Putten, 2014). Επίσης η ίδια η πολυεθνική κινεζική εταιρεία COSCO είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία με αξιοσημείωτη παρουσία στη διαδρομή Κίνας - Ευρώπης και κατ' επέκταση αποτελεί αξιόλογο προμηθευτή τόσο υπηρεσιών όσο και πελατών για το τερματικό σταθμό του Πειραιά. Τέλος η ίδια η COSCO εκτός από διαχειριστής των αποβάθρων του λιμανιού, μπορεί η ίδια να λειτουργήσει και ως πελάτης, δεδομένου των διασυνδέσεων της και του γεγονότος ότι η ίδια η κινεζική εταιρεία είναι μέλος της Green Alliance, η οποία περιλαμβάνει τους κολοσσούς K-Line, Yang Ming και Hanjin (van der Putten, 2014, Panayides & Wiedmer, 2011) και μπορεί και προσελκύει

μεγάλα φορτία. Οι εταιρείες αυτές δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Ασίας – Ευρώπης και κατ’ επέκταση περνούν από το λιμάνι του Πειραιά. Επίσης πολλές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες όπως η Maersk Line, η Mediterranean Shipping Company (MSC), η French Transportation Company CMA CGM, η China Shipping Container Lines και Evergreen Line κάνουν χρήση των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του λιμανιού του Πειραιά (van der Putten, 2014, Panayides & Wiedmer, 2011).

Σε μία πρόσφατη έκθεσή του το Ολλανδικό Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων «Clindael» αναφέρει ότι ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί το «ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι για κοντέινερ παγκοσμίως» και έχει μεταβληθεί σε κομβικό σημείο και σημείο αναφοράς τόσο για το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω θαλάσσης, όσο και για χερσαίες αναμεταφορές φορτίων (www.kathimerini.com).

Επιπλέον η κινέζικη εταιρεία Cosco, εκτός από ταχύτερη εξυπηρέτηση των φορτίων που προσφέρει, διαθέτει και φθηνότερες τιμές για τους πελάτες της. Το κόστος διαχείρισης ανά εμπορευματοκιβώτιο στις αποβάθρες που δραστηριοποιείται η COSCO είναι χαμηλότερο σε σχέση με τις άλλες αποβάθρες, ενώ ταυτόχρονα η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί, σύμφωνα με εκθέσεις διάφορων εταιρειών. Η εταιρεία COSCO έχει ανακοινώσει το 2014 για το λιμάνι του Πειραιά ετήσιο εισόδημα 178 εκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο είναι αυξημένο κατά 15% σε σχέση με το 2013.

Προκειμένου να βελτιώσει την ικανότητα της στις μεταφορές ακόμα περισσότερο, η κινέζικη εταιρεία COSCO αποβλέπει στη διασύνδεση του λιμένα του Πειραιά με το σιδηροδρομικό δίκτυο (van der Putten, 2014; Panayides & Wiedmer, 2011) και έχουν ήδη γίνει επενδύσεις στη δια-σιδηροδρομική αγορά μέσω του Ομίλου Pearl (Piraeus Europe Asia Rail Logistics). Ο τερματικός σταθμός έχει σύνδεση με το εθνικό και ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, με δυνατότητα διαχείρισης έως 10 τραίνα ημερησίως. Επίσης στόχος αποτελεί η Πολωνία και η Γερμανία σε 4-5 ημέρες και η Τσεχία, η Αυστρία, η Σλοβακία και η Ουγγαρία σε 2-3 ημέρες.

Η κινέζικη πολυεθνική εταιρεία COSCO, όπως και άλλες κινέζικες εταιρείες έχουν επίσης εκφράσει το ενδιαφέρον τους για επενδύσεις και σε άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιά, σε αεροδρόμια και για την κατασκευή υποδομών σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας. Όλες αυτές οι επενδύσεις θα αποφέρουν μεγάλα οφέλη για την ελληνική οικονομία.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με έρευνα του Boston Consulting Group (BCG) (The Boston Consulting Group, 2013) που αποτελεί αμερικανική παγκόσμια εταιρεία συμβούλων διαχείρισης, ο ναυτιλιακός κλάδος στην Ελλάδα το 2013 αποτελούσε το 7,3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και την περίοδο 2000 έως το 2013 τα καθαρά έσοδα της Ελλάδας από τις θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν κατά μέσο όρο σε ποσοστό 3,7% του ΑΕΠ, καλύπτοντας το 16,6% των ελληνικών εισαγωγών σε αγαθά. Επίσης η τουριστική βιομηχανία αντιπροσώπευε το 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ. Είναι επιτακτική ανάγκη ο ελλαδικός χώρος και ο λιμένας του Πειραιά να αποτελέσει κόμβος διακίνησης εμπορευμάτων στη βιομηχανική αλυσίδα εφοδιασμού, δεδομένου ότι συμβάλει σημαντικά στο ΑΕΠ της χώρας με συμμετοχή από 10% έως 12% (Stearns, 2014). Επίσης η χώρα μας βρίσκεται στην Τρίτη θέση αναφορικά με την ιδιοκτησία πλοίων, με καταγεγραμμένα 4.766 ελληνικά πλοία στο νερό το 2022, η οποία βρίσκεται πίσω από την Κίνα, με 5.589 πλοία και την Ιαπωνία με 6.755 πλοία. Ο στόλος των ελληνικών πλοίων αντιπροσωπεύει το 20% του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων και απασχολεί περισσότερους από 200.000 ανθρώπους. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου είναι 9,99 έτη και είναι η χαμηλότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο που ανέρχεται σε 10,28 έτη (www.kathimerini.gr). Επιπλέον το 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ελληνικής ιδιοκτησίας (Greek Shipping Industry Extends Its Dominance, 2015). Με την παρουσία της κινέζικης εταιρείας COSCO στο λιμάνι του Πειραιά δημιουργήθηκαν πολλές νέες θέσεις εργασίας και εντός του λιμενικού χώρου αλλά και εκτός, όπως προμηθευτές, φορτηγά, κατασκευαστές κ.α. Μέσα σε μια τετραετία, από το 2010 έως το 2014 καταβλήθηκαν στο ελληνικό κράτος φόροι ύψους 400 εκατομμυρίων ευρώ (Lou, 2015), ενώ ταυτόχρονα έχει αποκτηθεί μεγάλη τεχνογνωσία και τεχνολογία από τη συμφωνία αυτή, βελτιώνοντας έτσι η Ελλάδα την ανταγωνιστικότητά της. Ο εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου Πεδίου Ο.Σ.Ε. στον Ασπρόπυργο έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί σε κομβικό σημείο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων. Ο λιμένας του Πειραιά παρέχει πολλά κίνητρα και προκλήσεις στα μάτια των επενδυτών. Το ελληνικό κράτος από την πλευρά του θα πρέπει να προβεί στον

σχεδιασμό σχετικής εθνικής ναυτιλιακής στρατηγικής και σχετικών πολιτικών για να λάβει τα μέγιστα δυνατά οφέλη από αυτό το σύνολο των επενδύσεων, συμπεριλαμβάνοντας μεταρρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του εμπορικού και θεσμικού πλαισίου και περαιτέρω για την ελαχιστοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, προκειμένου να επιτύχει ευνοϊκότερη και ανταγωνιστικότερη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Συμπεράσματα

Η Κίνα από τη δεκαετία του '80 έχει θέσει ένα στρατηγικό όραμα με βασικό μέλημα την εκτέλεση επενδύσεων με απώτερο σκοπό την επίτευξη μιας ισχυρής οικονομίας που θα στηρίζεται στις εξαγωγές αγαθών. Το όραμα αυτό περιλαμβάνει το εγχείρημα One Belt One Road, το οποίο ουσιαστικά άρχισε να δρομολογείται για υλοποίηση το 2013 και αποτελεί τη σημαντικότερη επενδυτική στρατηγική για την οικονομική της ευημερία και ανάπτυξη. Στόχος εξ αρχής ήταν η βελτίωση και η αύξηση της επιρροής της Κίνας στο εξωτερικό και στην Ευρωπαϊκή ένωση. Το εγχείρημα αυτό αποτελεί μία σύνθετη πρωτοβουλία, η οποία βρίσκεται σε συνεχή εξέλιξη, με αποτέλεσμα να αποτελεί ζήτημα προς σκέψη για τους φορείς που χαράσσουν τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι η πρωτοβουλία αυτή για τη χάραξη του νέου δρόμου του μεταξιού έχει μεγάλη σημασία για τη στρατηγική εταιρική σχέση μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κίνας, αλλά όχι μόνο στο επίπεδο που αφορά τη χάραξη της διαδρομής. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετέχουν άμεσα στις νέες κινεζικές εισροές κεφαλαίων, ανταποκρινόμενες στις αλλαγές που επιτάσσει η διεύρυνση της Κίνας στις παγκόσμιες άμεσες ξένες επενδύσεις. Οι εισροές αυτές κεφαλαίων από την ασιατική ήπειρο αφενός είναι ευπρόσδεκτες από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφετέρου απαιτούν την υιοθέτηση και το συντονισμό πολιτικών τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο στο πλαίσιο της λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το ελληνικό κράτος έχει να αποκομίσει πολλά οφέλη από την πρωτοβουλία αυτή. Ήδη τα αποτελέσματα του εγχειρήματος αυτού είναι θετικά για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία της χώρας μας. Δεδομένου του γεγονότος ότι δεν αποτελεί ιδιαίτερα ελκυστικό στόχο για τους εξωτερικούς επενδυτές λόγω των υψηλών κινδύνων που ελλοχεύουν και των χαμηλών αποδόσεων, η χώρα μας θα πρέπει πραγματικά να αδράξει την επενδυτική αυτή ευκαιρία και να αποκομίσει τα μέγιστα οφέλη. Είναι δεδομένο ότι μέσω των επενδύσεων αυτών το ελληνικό κράτος θα μπορέσει να αποκομίσει καλύτερες υποδομές, τεχνολογικό εξοπλισμό, τεχνογνωσία, εκπαίδευση, νέες θέσεις εργασίας και καλύτερες εν γένει μακροοικονομικές προοπτικές. Περαιτέρω η παρουσία της Κίνας στη χώρα μας μπορεί να αποτελέσει και το έναυσμα για περαιτέρω προσέλκυση ξένων

επενδύσεων. Είναι επίσης γεγονός ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμένα του Πειραιά αντιμετωπίζεται πολλές φορές με καχυποψία από το ελληνικό κοινό που παρακολουθεί τις εξελίξεις αυτές και πιθανών κακών χειρισμών από την πλευρά της εκάστοτε ελληνικής κυβέρνησης. Θα πρέπει να αποτελέσει κύριο μέλημα της κάθε κυβέρνησης που βρίσκεται στην εξουσία κάθε φορά, η χάραξη μιας ενιαίας πολιτικής που θα συμπεριλαμβάνει μεταρρυθμίσεις με σκοπό να αντιμετωπίζει και να εξαλείφει τα διάφορα ελαττώματα που κατά καιρούς εμφανίζονται, ώστε να δημιουργηθεί ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την αποκόμιση των μέγιστων παροχών από το εγχείρημα αυτό η διαπραγμάτευση διαφόρων πτυχών της συμφωνίας αυτής προς το συμφέρον του ελληνικού κράτους και με πλήρη διαφάνεια και λογοδοσία, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να φανούμε αντάξιοι της ευκαιρίας αυτής που δεν πρέπει να χαθεί.



Πηγή: <https://thesafiablog.com/2019/01/02/analysis-kyriakopoulou/>

Βιβλιογραφία

- D'Hooghe (2016): "Synergies between Chinese and European connectivity policies". EU-China Relations: New Directions, New Priorities. Friends of Europe. Ed. by Islam, S. Discussion Paper, Summer 2016.
- Casarini, N. (2015): "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative?" IAI Working Papers. Istituto Affari Internazionali, 15-40, October 2015
- Garcia Herrero, A. and Xu, J. (2016): China's Belt and Road Initiative: can Europe expect trade gains? Bruegel. Working paper. Issue 5.
- Curran, E. (2016): "China's Marshall Plan" in Bloomberg. Available from Bloomberg's website <https://www.bloomberg.com>
- Rudolf, M. (2016): "China's shadow world order" Connectivity Wars: Why Migration, Finance and Trade are the geo-economic battlegrounds of the future. European Council on Foreign Relations. Edited by Leonard, M., January.
- Maçães, B. (2016): China's Belt and Road: Destination Europe. Carnegie Europe. November 6th, 2016
- Wang, Y. (2016): The Belt and Road Initiative: What will China offer the World in its rise. New World Press.
- Shepard, W. (2016): "Why the China-Europe 'Silk Road' rail network is growing fast" in Forbes. [Online] 28th Jan. Page 1/4. Available from Forbes' website <http://www.forbes.com>
- Van der Putten, F. (2016): "The Netherlands and the New Silk Road: threats and opportunities resulting from changing trade routes". In Van der Putten, F; Huotari, M.; Seaman, J.; Ekman, A. and Otero-Iglesias, M. (ed.) Europe and China's New Silk Roads. Chapter 9, pp. 41-44. ETNC Report. October.
- Jerry H. Bentley, Old World Encounters: Cross-cultural Contacts and Exchanges in Premodern Times (New York and Oxford: Oxford University Press, 1993), chapter 2,
- "The Era of the Ancient Silk Roads"; Philippe Beaujard, "From Three Possible Iron-Age World Systems to a Single Afro- Eurasian World-System, Journal of World History 21 (2010): 1-43.
- Pierre Biarnès, La Route de la Soie: une histoire géopolitique (The Silk Road: A Geopolitical History) (Paris: Ellipses, 2008).

- Hans-Joachim Klimkeit, *Die Seidenstrasse: Handelsweg und Kulturbrücke zwischen Morgen- und Abendland (The Silk Road: Commercial Highway and Cultural Bridge between East and West)* (Cologne: DuMont, 1988).
- Ferdinand Freiherr von Richthofen, *China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien (China: Results of a Personal Journey and Studies Based Upon It)*, 5 vols. (Berlin: Reimer, 1877-1912), vol. 1, passim; idem, "Über die zentralasiatischen Seidenstrassen bis zum 2. Jh. n. Chr." ("Regarding the Central Asian Silk Roads to the Second Century after Christ"), *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin* 4 (1877): 96-122.
- Daniel C. Waugh, "Richthofen's 'Silk Roads': Toward the Archaeology of a Concept," *The Silk Road* 5 (2007): 1-10; www.silkroad.com/toc/newsletter.html.
- Alfred J. Andrea and James H. Overfield, *The Human Record: Sources of Global History*, 7th ed., 2 vols. (Boston: Wadsworth Cengage, 2012), 1:165.
- Albert Herrmann, *Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien (The Old Silk Roads between China and Syria)* (Berlin: Weidmannsche, 1910). Among Hedin's voluminous writings on his expeditions and discoveries, see the English translation of his *Sidenvägen. En bilfärd genom Centralasien (The Silk Road. A Drive through Central Asia)* (Stockholm: Bonniers, 1936).
- Annabel Walker, *Aurel Stein, Pioneer of the Silk Road* (Seattle: University of Washington Press, 1995).
- Alfred J. ANDREA *The Silk Road in World History: A Review Essay*, *Asian Review of World Histories* 2:1 (January 2014), 105-127
- Jeannette Mirsky, *On Ancient Central-Asian Tracks* (Chicago and London: University of Chicago Press, 1964), xiii.
- Rong Xinjiang, "The Nature of the Dunhuang Library Cave and the Reasons for Its Sealing," trans. Valerie Hansen, *Cahiers d'Extreme-Asie* 11 (1999-2000): 247-75.
Frances Wood and Mark Barnard, *The Diamond Sutra: The Story of the World's Earliest Dated Printed Book* (London: British Library, 2010).
- Aurel Stein, *Ruins of Desert Cathay* (London: Macmillan and Co, 1912).
- Aurel Stein, *Serindia*, 5 vols. (Oxford: Clarendon Press, 1921)

- Jacques Giès, ed., *Les arts de l'Asie centrale: la collection Paul Pelliot du Musée nationale des arts asiatiques (The Arts of Central Asia: The Paul Pelliot Collection of the National Museum of Asian Arts)*, 2 vols. (Paris: Réunion des musées nationaux, 1995-1996). On Stein's Third Expedition, Stein, *Central Asian Tracks*, 185
- Home page of the UNESCO Silk Roads Project website: <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/dialogue/routes-of-dialogue/silk-road>
- Godement, F. (2015), "'One belt, one road': China's great leap outward, China Analysis, 10 June, London etc.: European Council on Foreign Relations
- Geeraerts, G. (2011), 'China, the EU, and the new multipolarity,' *European Review*, vol. 19, no. 1, pp. 57–67. <http://dx.doi.org/10.1017/S1062798710000335>
- Marshall, G. (1947), Speech given by United States Secretary of State, General George Marshall at Harvard University, 5 June. Li, J. (2014), 'Report: Silk Road Economic Belt may be divided into three phases; initial completion predicted in 2049,' *Zhongguo Xinwen Wang*, 28 June.
- Huang, Y. (2015), "Don't Let 'One Belt, One Road' Fall into the Trap of Japan's Overseas Investments," *Zhongguo Gaige Wang*, 10 February. Zhang, J. (2015), "China's pursuit of a new economic order," *Project Syndicate*, 2 June.
- Turcsányi, R. (2014), 'Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU?' *EIAS: EU-Asia at a Glance*, January.
- Van der Putten, F.-P. & Meijnders, M. (2015), 'China, Europe and the Maritime Silk Road,' *Clingendael Report*, 26 March. *Clingendael: Netherlands Institute of International Relations*.
- Rolland, N. (2015), "China's New Silk Road," *The National Bureau of Asian Research (NBR)*, 12 February.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2013), President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries, 7 September. *Fung Business Intelligence Centre (2015), The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road*.
- Vangeli, A. (2015), "China's New Silk Road and its impact on Sino-European relations," in *EU-China Observer*, vol. 1.15, pp. 20–26.

- Erdősi, F. (2015), 'Trans-Eurasian transport links in great and medium-size spaces of power,' *Tér és Társadalom*, vol. 29, no. 2, pp. 106–126.
- Liu, Z. (2014), *Central and Eastern Europe in Building the Silk Road Economic Belt*, Working Paper Series on European Studies, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, vol. 8, no. 3.
- Men, J. (2015), "China's New Silk Road and EU–China relations," in *EU-China Observer*, no. 1.15, pp. 12–15.
- Balázs Sárvári and Anna Szeidovitz, *The Political Economics of the New Silk Road*, *Baltic Journal of European Studies* Tallinn University of Technology (ISSN 2228-0588), Vol. 6, No. 1 (20), 2016.
- Fedorenko, V. (2013), *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*, Rethink Paper 10.
- TRACECA (2012), *Silk Wind: The Route of Multimodal Block Train* (Project Progress Presentation), National Secretariat of IGC TRACECA in the Republic of Kazakhstan.
- Maxxelli Consulting (2015), *West China's International Railway Development*.
- Yang, Y. (2015), 'China-EU Relations: Broader, Higher and Stronger,' in *EU-China Observer*, vol. 1.15, pp. 6–7.
- Matura, T. (2012), 'The pattern of Chinese investments in Central Europe,' *International Journal of Business Insights & Transformation*, Special Issue, vol. 5, no. 3, pp. 104–109.
- KPMG (2015), *China Outlook 2015*, KPMG Global China Practice.
- Stahl, A. K. (2015), "China's New Silk Road Diplomacy: Implications for China's Relations with Europe and Africa," in *EU-China Observer*, no. 1.15, pp. 16–19.
- Schweisgut, H. D. (2015), 'EU-China 40th Anniversary: Expectations for Expanding Connections,' in *EU-China Observer*, no. 1.15, pp. 7–10.
- EEAS (2013), *EU–China 2020 Strategic Agenda for Cooperation*, European Union External Action.
- Inotai, A. (2010), 'Impact of the global crisis on trade relations between the European Union and China,' in *Hungarian Statistical Review*, vol. 14, pp. 46–67.
- Hanneman, T. and Huotari, M. (2015) *Chinese FDI in Europe and Germany: Preparing for a new era of Chinese capital*, Mercator institute for Chinese Studies and Rhodium Group.

- Huotari, M., Otero-Iglesias, M., Seaman, J. and Ekman, A. (eds.) (2015) Mapping Europe-China Relations; A Bottom-Up Approach.
- Frans-Paul van der Putten (2014). Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands. The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael, Case Studies: Piraeus Container Terminal. MediaWiki: Wikipedia
- Piraeus Port Authority S.A (2015). Strategy – Vision. Official site of Piraeus Port Authority S.A.
- Photis M. Panayides, Robert Wiedmer (2011). Strategic alliances in container liner shipping. Department of Commerce, Finance and Shipping, Faculty of Management and Economics, CyprusUniversity of Technology The Boston Consulting Group (2013). Impact Assessment of Greek Shipping on the Economy and Society.
- Jonathan Stearns (2014). Piraeus Port Becomes Hub in Greek Logistics-Industry Push. BloombergL.P, interview with Sotiris Trichas, president of the Athens-based Greek Logistics Association.
- Laura Lou (2015). COSCO creates 4k jobs in Piraeus port. China: China Central Television.

Διαδικτυακές πηγές:

- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CF%89%CF%84%CE%BF%CE%B2%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%AF%CE%B1_%CE%BC%CE%B9%CE%B1%CF%82_%CE%B6%CF%8E%CE%BD%CE%B7%CF%82_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CE%B5%CE%BD%CF%8C%CF%82_%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%85
- <https://www.eca.europa.eu/el/Pages/DocItem.aspx?did=54733>
- <https://agora.mfa.gr/infofiles/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202019%20cn.pdf>
- <https://m.naftemporiki.gr/story/1802311/h-cosco-kai-i-anagennisi-tou-peiraia>
- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%A
C

- https://www.businessdaily.gr/epiheiriseis/11596_o-peiraias-stin-ekti-thesi-ton-limanion-tis-eyropis
- <https://www.kathimerini.com.cy/gr/oikonomiki/epixeiriseis/166418/?ctype=ar>
- <https://www.kathimerini.gr/economy/561899800/ektoxeysi-tis-axias-toy-ellinoktitoy-stoloy/>