



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ



**εκδδα**

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

**ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΚΖ' ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ  
ΤΕΛΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΤΙΤΛΟΣ**

**Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ  
ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
(ΒΑΛΚΑΝΙΑ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ)**

**ΤΜ. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ  
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.**

**Επιβλέπων/ουσα:**

**ΑΝ. ΚΑΘ. Α. ΠΑΠΑΣΤΑΜΟΥ**

**Σπουδαστής:**

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΝΤΟΤΣΙΚΑΣ**

**ΑΘΗΝΑ - 2022**

## ΤΙΤΛΟΣ

**Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ  
ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
(ΒΑΛΚΑΝΙΑ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ)**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο 21<sup>ος</sup> αιώνας χαρακτηρίζεται από ποικίλες προκλήσεις σε διεθνές πολιτικό και οικονομικό επίπεδο. Προκλήσεις που αφορούν την κλιματική αλλαγή, την τεχνητή νοημοσύνη, την πράσινη ενέργεια, την 4<sup>η</sup> βιομηχανική επανάσταση και τη σταθεροποίηση του διεθνούς οικονομικού συστήματος. Με την είσοδο της Κίνας το 2001 στον Π.Ο.Ε. ένα νέο οικονομικό κέντρο ισχύος δημιουργήθηκε, το οποίο με την σειρά του επέτεινε την παγκοσμιοποίηση και την αλληλεξάρτηση των οικονομιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η οικονομική διπλωματία αποτελεί το εργαλείο εκείνο το οποίο και χρησιμοποιούν οι μεγάλες δυνάμεις για να αυξήσουν την επιρροή και την ήπια ισχύ τους ανά τον κόσμο. Η οικονομική διπλωματία της Κίνας εν προκειμένω όπως αυτή εκφράζεται μέσα από το Belt and Road Initiative, απασχολεί την παρούσα εργασία. Ειδικότερα στον ευρύτερο γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδας το κινεζικό οικονομικό αποτύπωμα είναι έντονο, σε κάποιες περιπτώσεις με μεγαλύτερη ή μικρότερη ένταση και επιτυχία. Η κινεζική επιχειρηματική διείσδυση αφορά τόσο τομείς υψηλής τεχνολογίας όπως τα δίκτυα 5G και η έξυπνη γεωργία, όσο και τομείς της εφοδιαστικής αλυσίδας, των λιμένων και των υποδομών κυρίως στη Βαλκανική. Έπειτα από την ανάλυση όλων των παραγόντων τη οικονομικής διείσδυσης της Κίνας συνάγονται συμπεράσματα για τα μαθήματα που δύναται να λάβει η Ελλάδα για τους τρόπους αντίδρασης και υποδοχής του κινεζικού οικονομικού παράγοντα.

**Λέξεις Κλειδιά:** Κίνα, Οικονομική Διπλωματία, Belt and Road Initiative, Βαλκάνια, Μεσόγειος, Ελλάδα

## ABSTRACT

The 21st century is marked by a variety of challenges at the international political and economic level. Challenges related to climate change, artificial intelligence, green energy, the 4th industrial revolution and the stabilization of the international economic system. Through the entry of China in 2001 in the WTO, a new economic powerhouse was created, which in turn intensified the globalization and interdependence of economies worldwide. Economic diplomacy is the tool used by the great powers to increase their influence and soft power around the globe. China's economic diplomacy in this area, as expressed through the Belt and Road Initiative, occupies the present work. Especially in the wider geopolitical area of Greece, the Chinese economic footprint is strong, in some cases with greater or lesser intensity and success. Chinese business penetration covers both high-tech sectors such as 5G networks and smart agriculture, as well as supply chain, ports and infrastructure sectors, mainly in the Balkans. After analyzing all the factors of China's economic penetration, conclusions are drawn about the lessons that Greece can take on the ways of reacting and hosting the Chinese economic factor.

**Key Words:** China, Economic Diplomacy, Belt and Road Initiative, Balkans, Mediterranean, Greece

## **Ευχαριστίες**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα μου Αναπληρωτή Καθηγητή της Παντείου, κο Ανδρέα Παπαστάμου που με την ενεργό του καθοδήγηση, κατέστη δυνατή η συγγραφή του παρόντος πονήματος.

Τέλος θα ήθελα να την αφιερώσω στην μνήμη του πατέρα μου Κωνσταντίνου που μας άφησε νωρίς, στην μητέρα μου Μαρία και στον Σάββα.

Αθήνα, Μάιος 2022

## Περιεχόμενα

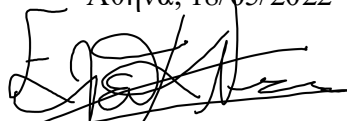
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΣΗΣ.....	8
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ.....	9
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
I.i ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	12
I.ii. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΑ.....	13
I.iii. ΘΕΩΡΙΑ ΗΓΕΜΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ.....	14
II. ΑΝΑΛΥΣΗ PESTEL ΚΙΝΑΣ.....	16
II.i. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	16
II.ii. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:.....	20
II. iii. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:.....	23
II.iv. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:.....	24
II.v. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:.....	26
II.vi. ΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:.....	28
III. BELT AND ROAD INITIATIVE.....	29
III.i. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΙΝΑΣ- ΧΩΡΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ (16+1).....	34
IV.ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ.....	37
IV.i. ΕΛΛΑΣ.....	37
IV.ii. ΒΟΡΕΙΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	41
IV.iii. ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ.....	43
IV.iv. ΣΕΡΒΙΑ.....	44
IV.v. ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ.....	46
IV.vi. ΑΛΒΑΝΙΑ.....	48
IV.vii. ΡΟΥΜΑΝΙΑ.....	49
V. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	51
V.i. ΤΟΥΡΚΙΑ.....	51
V.ii. ΑΙΓΥΠΤΟΣ.....	54
V.iii. ΙΣΡΑΗΛ.....	57
VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	60
VII. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ.....	62
VIII. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65
IX. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	70
X. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	71

Ε.Σ.Δ.Δ.Α.  
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΝΤΟΤΣΙΚΑΣ  
©  
2022  
Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος

**ΔΗΛΩΣΗ**

«Δηλώνω ρητά ότι, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας, δεν παραβιάζει καθ'οιονδήποτε τρόπο πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής»

Αθήνα, 18/05/2022

  
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΝΤΟΤΣΙΚΑΣ

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΣΗΣ

Εικόνα 1 Δείκτης εμπιστοσύνης κυβερνήσεων.....	19
Εικόνα 2 Σύγκριση Ελλάδος και Κίνας σε πτυχές της Καλής Διακυβέρνησης.....	20
Εικόνα 3 Οι ρυθμοί ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας από το 1980- 2009.....	21
Εικόνα 4 Σύγκριση ΗΠΑ- Κίνας σε επίπεδο ονομαστικού ΑΕΠ και σε επίπεδο Purchasing Power Parity.....	22
Εικόνα 5 Belt and Road Initiative.....	23
Εικόνα 6 Σύγκριση Ελλήνων – Κινέζων, με μωβ οι Έλληνες, με μπλε οι Κινέζοι.....	24
Εικόνα 7 Εξαγωγές προϊόντων υψηλής τεχνολογίας σε Ελλάδα και Κίνα.....	25
Εικόνα 8 Ενεργειακό μείγμα της Κίνας.....	26
Εικόνα 9 Εξέλιξη του ενεργειακού μείγματος της Κίνας στην πενταετία 2015- 2019.....	27
Εικόνα 10 Πράσινη Ενέργεια στη Κίνα.....	28
Εικόνα 11 Το Όραμα για τη Θαλάσσια Συνεργασία εντός του BRI.....	32
Εικόνα 12 Το Σύνολο των Χερσαίων Διαδρόμων.....	33
Εικόνα 13 Ο σχεδιασμός της μέλλουσας σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιώς- Βουδαπέστης. .....	45
Εικόνα 14 Τα εν εξελίξει έργα στην Αίγυπτο.....	56
Εικόνα 15 Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού και το λιμάνι της Χάιφα.....	57
Εικόνα 16 Παγκόσμιος χάρτης στον οποίο φαίνονται οι χώρες στις οποίες παράγονται σχεδόν αποκλειστικά τα κρίσιμα για την ΕΕ ορυκτά και μέταλλα.....	72



## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ**

AIIB Asian Investment and Infrastructure Bank  
BRI Belt and Road Initiative  
BTK Baku Tbilisi Kars  
BYD Bi Ya Di/ Build your dreams  
CCECC China Civil Engineering Construction Company  
CDB China Development Bank  
CEFC Clean Energy Fuels Corporation China Energy  
CIC China Investment Corporation  
CMEC China Machinery Engineering Corporation  
CODA China Overseas Development Association  
COSCO China Ocean Shipping Company  
CPEC China Pakistan Economic Corridor  
CRE China Railway Express  
CRRC China Railway Rolling Stock Corporation  
SIPG Shanghai International Port Group  
ESG Environment Social Governance  
EXIM Export Import Bank of China  
FDI Foreign Direct Investment  
IDE Israel Desalination  
GAFA Google Amazon, Facebook-Meta, Apple  
GWM Great Wall Motors  
HKT Hong Kong Telecommunications  
HORECA Hotel Restaurant Catering  
MSR Maritime Silk Road Road  
MoU Memorandum of Understanding  
NATO North Atlantic Treaty Organization  
NGN New Generation Networks  
OBOR One Belt One Road  
OFDI Overseas Foreign Direct Investment  
PCCW Pacific Century CyberWorks Limited  
RMB Renminbi  
TRACECA Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

ZTE Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation

ΑΕΠ Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΑΞΕ Άμεσες Ξένες Επενδύσεις

ΑΟΖ Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

ΔΝΤ Διεθνές Νομισματικό Ταμείο

Ε& Α Έρευνα & Ανάπτυξη

ΕΕ Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΣΣΔ Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών

ΕΟΤ Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΗΠΑ Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΚΚΚ Κομμουνιστικό Κόμμα Κίνας

ΛΔΚ Λαϊκή Δημοκρατία Κίνας

ΜμΕ Μεσαίες και μικρές Επιχειρήσεις

ΟΕΥ Οικονομικών Εμπορικών Υποθέσεων

ΟΗΕ Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΟΛΠ Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

ΟΤΕ Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος

ΠΟΕ Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

ΤΑΙΠΕΔ Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου

ΧΚΑΕ Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα τελική εργασία αποτελεί το επιστέγασμα των σπουδών στην Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης επί 18 μήνες. Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η έρευνα και εμβριθής μελέτη της Οικονομικής Διπλωματίας της Κίνας στον ευρύτερο γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδος, ήτοι στην Χερσόνησο του Αίμου και στην λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου. Η Κίνα στις λυκαυγές του 21<sup>ου</sup> αιώνα παρουσιάζει εκπληκτική άνοδο, για αυτό το λόγο άλλωστε γίνεται γνωστή και η φράση «κινεζικά ποσοστά ανάπτυξης». Σημείο κλειδί αυτής του οικονομικού κινεζικού θαύματος θεωρείται η είσοδος της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου το 2001. Ήδη όμως από το 1978 και την στροφή της Αμερικανικής πολιτικής προς την Κίνα, τέθηκαν οι βάσεις μιας ολοένα και αυξανόμενης οικονομικής συνεργασίας μεταξύ ΗΠΑ- Κίνας σε αντιδιαστολή με το έτερο αντίπαλο δέος του Ψυχρού Πολέμου, την Σοβιετική Ένωση. Χαρακτηριστική είναι η επίσκεψη του Προέδρου Νίξον στο Πεκίνο και η συνάντηση του με τον Deng Xiaoping (Kissinger, 2012). Ωστόσο τα τελευταία χρόνια μετά την εκλογή του Προέδρου Trump το 2016, και του Προέδρου Xi το 2013, σχέσεις των δύο χωρών πέρασαν σε μια νέα φάση αυτή του Εμπορικού Πολέμου ή Τεχνοοικονομικού πολέμου, με την άνοδο των δασμών εκατέρωθεν και τις κυρώσεις των ΗΠΑ επί κινεζικών τεχνολογικών κολοσσών όπως η Huawei, καθώς και τον ανταγωνισμό για την ανάπτυξη των δικτύων νέας γενιάς. Δεδομένου ότι μετά και την σύναψη της AUKUS, η στροφή της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής στην περιοχή Ασίας- Ειρηνικού και η στηρίξει, τουλάχιστον σε φραστικό επίπεδο της κινεζικής ηγεσίας στην Μόσχα για την εισβολή της τελευταίας στην Ουκρανία, δημιουργούν ένα πεδίο εντάσεων και κρίσεων ασφαλείας, κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη κανόνων fair-play για τον μη εκτροχιασμό του ανταγωνισμού των ΗΠΑ-Κίνας σε θερμή σύρραξη (Rudd, 2022) (Allison, 2017). Πρόκληση για την παγκόσμια σταθερότητα θα αποτελέσει η διαμάχη Κίνας –Ταϊβάν στα πλαίσια της One China Policy, καθώς πλέον το αφήγημα του Πεκίνου περί «ενός κράτους – δύο πολιτικών συστημάτων» στην προσπάθεια του να ενσωματώσει την Ταϊβάν μελλοντικά, αντιμετωπίζει ολοένα και περισσότερες επικρίσεις λόγω της κατασταλτικής πολιτικής του Πεκίνου στο Χόνγκ Κόνγκ (Rudd, 2022). Σε ένα άκρως μεταβαλλόμενο τοπίο κρίθηκε απαραίτητο να ερευνηθεί κατά πόσον η άνοδος της Κίνας και τα φιλόδοξα project της, όπως η κατασκευή του Belt and Road Initiative, που θα συνδέσει το Πεκίνο και την Σαγκάη με τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, Ευρασία και την Αφρική ανταποκρίνεται πράγματι στις ανάγκες των χωρών αυτών ή απλώς αποτελεί προβολή της κινεζικής ήπιας ισχύος. Για τον λόγο αυτό καθώς και για να αντιληφθούμε τον αντίκτυπο που θα έχει αυτή η κινεζική πρωτοβουλία στην

ευρύτερη γειτονιά της Ελλάδος αναλύονται τα έργα υποδομής και οι επιπτώσεις τους στις οικονομίες σημαντικών εταίρων της Ελλάδος ή ανταγωνιστικών δυνάμεων στην περιοχή.

## **I.i ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Η παρούσα εργασία χρησιμοποιεί κυρίως ξενόγλωσση βιβλιογραφία με πρώτη γλώσσα την αγγλική στο βαθμό που ασχολείται με την θεματική των κινεζικών επενδύσεων εντός του BRI. Θεωρητική αφετηρία αποτελεί το αντικείμενο της Οικονομικής Διπλωματίας, τόσο λόγω αντικειμένου της εργασίας, όσο και για λόγους επαγγελματικής κατάρτισης κατά την φοίτηση στην ΕΣΔΔΑ. Για να γίνει αντιληπτή η πολιτική της Κίνας στην Ανατολική Ευρώπη και την Μεσόγειο, χρησιμοποιήθηκε η σχολή της ηγεμονικής σταθερότητας, σύμφωνα με την οποία η ύπαρξη μιας κυρίαρχης δύναμης στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις επιβάλλει μια σταθερότητα και κοινούς κανόνες για την θέσπιση διμερών και πολυμερών σχέσεων στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών. Μετά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα η κυρίαρχη δύναμη του Διεθνούς Οικονομικού Συστήματος ανήκε στον αγγλοσαξονικό κόσμο, πρώτα η Μεγάλη Βρετανία και μετά το 1945 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Στον 21<sup>ο</sup> αιώνα εξετάζεται η περίπτωση των κινεζικών φιλοδοξιών να αντικαταστήσουν τις ΗΠΑ ως κυρίαρχη δύναμη. Ως εκ τούτου διαμορφώνονται οι κάτωθι υποθέσεις εργασίας:

- 1) Αποτελεί η Κίνα ένα παράδειγμα δυνητικού καλόβουλου ηγεμόνα στο πλαίσιο της θεωρίας της ηγεμονικής σταθερότητας;
- 2) Παραμένει ο αντίκτυπος των επιπτώσεων της κινεζικής διπλωματίας στα κράτη που απευθύνεται, θετικός ή αρνητικός;

Όπως προκύπτει από την ανάλυση των χωρών, ο αντίκτυπος της κινεζικής παρουσίας σε κράτη εταίρους δεν έχει πάντα θετικό πρόσημο. Τουναντίον η άφθονη κινεζική χρηματοδότηση φέρει αρνητικές επιπλοκές για τις οικονομίες που εμπλέκεται δημιουργώντας παγίδες χρέους, εκτινάσσοντας τον λόγο χρέους προς ΑΕΠ. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιπτώσεις του Μαυροβουνίου και της Σρι Λάνκα. Συν τοις άλλοις τα έργα που δημιουργούνται δεν έχουν πάντα την απαιτούμενη βιωσιμότητα και αποδοτικότητα, καθιστώντας τα θύματα ενός πολιτικού βολонταρισμού των πολιτικών τους ιθυνόντων. Στον αντίποδα πιο ώριμες οικονομίες όπως το Ισραήλ επωφελούνται στο έπακρο από την αλληλεπίδραση με την Κίνα δημιουργώντας κομβικές επενδύσεις σε τομείς υψηλής τεχνολογίας ή αποδοτικότητας όπως logistics hubs. Από την ανάλυση του συνόλου των αλληλεπιδράσεων της Κίνας με τους γείτονες της συνάγονται κρίσιμα συμπεράσματα για την

ελληνική στρατηγική απέναντι στην Κίνα προκειμένου να πραγματοποιήσει συνέργιες σε τομείς υψηλής προστιθέμενης αξίας και αποδοτικότητας, ώστε να μην καταστεί έρμαιο του κινεζικού οικονομικού επεκτατισμού. Αντίβαρο στην κινεζική διείσδυση στην Ελλάδα αποτελεί η πραγμάτωση του Δόγματος Βενιζέλου, πώς η Ελλάς αποτελεί φυσικό σύμμαχο της θαλάσσιας υπερδύναμης της Ανατολικής Μεσογείου. Έτσι η εμβάθυνση της στρατηγικής εταιρικής σχέσης με τις ΗΠΑ αποτελεί κρίσιμο γεωπολιτικό παράγοντα. Η συνεργασία με την Κίνα οφείλει να συνεχιστεί με προσεκτικά βήματα και σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος και με μακροοικονομική σύνεση.

Περιορισμό της έρευνας αποτέλεσε η μη επαρκής γνώση της κινεζικής, καθότι ο γράφων γνωρίζει κινεζικά επιπέδου HSK2/6. Έτερος περιορισμός υπήρξε λόγω του μικρού χρονικού πλαισίου συγγραφής της παρούσας εργασίας, καθώς όφειλε να ολοκληρωθεί και να παρουσιαστεί εντός διμήνου. Ιδεατά ένα επιμορφωτικό ταξίδι στην Κίνα, σε κάποιο πολιτικό ή οικονομικό της κέντρο (Πεκίνο, Σαγκάη, Χονγκ Κόνγκ) θα επέφερε ευεργετικά αποτελέσματα για περαιτέρω εμβάθυνση του θέματος.

## **I.ii. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΑ**

Η διπλωματία διαχρονικά αφορά, πέρα από τις σχέσεις μεταξύ κρατών σε πολιτικό επίπεδο και τα εμπορικά- οικονομικά ζητήματα. Ευθύς εξ' αρχής από τον Θουκυδίδη μαθαίνουμε για τον οικονομικό ανταγωνισμό Αθήνας- Κορίνθου, στην περίπτωση της Κέρκυρας και της Σικελίας, αλλά και για τις κυρώσεις που επέβαλε ο αθηναϊκός Δήμος κατά των Μεγαρέων συμμάχων της Σπάρτης (Μεγαρικό Ψήφισμα). Έπειτα και ο Lex Mercatoria ρύθμιζε τις εμπορικές σχέσεις κατά τον Μεσαίωνα (Heijmans & Melissen, 2007, σ. 195). Στην σύγχρονη εποχή η οικονομική διπλωματία περιλαμβάνει πέρα από τον κλάδο των οικονομικών διπλωματών που ξεκίνησαν ως εμπορικοί ακόλουθοι- ιστορικά από την Βρετανική Πρεσβεία στο Παρίσι το 1880, και το πλέγμα των διεθνών οικονομικών σχέσεων των κρατών μετά το Breton Woods (Okano-Heijmans, 2011).

Σύμφωνα με τον Putnam η εγχώρια πολιτική κατάσταση επηρεάζει αισθητά την οικονομική διπλωματία μιας χώρας, τα λεγόμενα δηλαδή «παιχνίδια δύο επιπέδων» (Putnam, 1988). Έτσι, οι διαπραγματεύσεις μεταξύ ομάδων εγχώριων παραγόντων μας βοηθούν να κατανοήσουμε τη διαδικασία (εξωτερικής) χάραξης πολιτικής και επακόλουθα την χαρασσόμενη οικονομική διπλωματία των κυβερνήσεων (Heijmans & Melissen, 2007) (Okano-Heijmans, 2011).

Εισάγοντας την έννοια της «τριγωνικής διπλωματίας», οι Strange et al. εφιστούν την προσοχή στο γεγονός ότι τα κράτη δεν έχουν την ίδια διαπραγματευτική ισχύ, όπως παλαιότερα καθώς πλέον πρέπει να διαπραγματεύονται και με ξένους επενδυτικούς κολοσσούς και πολυεθνικές (Stopford, Strange, & Henley, 1991). Ορισμένες δε από αυτές όπως οι GAFA (Google Amazon, Facebook-Meta, Apple) φέρουν θηριώδη διαπραγματευτική ισχύ, ενδεικτικά αναφέρεται το παράδειγμα της Apple στην Ιρλανδία.

Οι ραγδαίες μεταβολές σε παγκόσμιο επίπεδο επηρεάζουν σημαντικά τις μέσο-μακροπρόθεσμες τάσεις οικονομική διπλωματία. Στην εποχή μας η έννοια της οικονομίας και της ασφάλειας ταυτίζονται εν πολλοίς. Τόσο η διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες, όσο και το διεθνές περιβάλλον; και η θέση της κυρίαρχης παγκόσμιας δύναμης στον διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό αποτελούν συναρτήσεις της οικονομικής διπλωματίας (Mastanduno, 1998). Οι Berridge και James, ορίζουν την οικονομική διπλωματία ως «διπλωματία που ασχολείται με ζητήματα οικονομικής πολιτικής και ως διπλωματία που χρησιμοποιεί οικονομικούς πόρους, είτε ως ανταμοιβές είτε ως κυρώσεις στην επιδίωξη ενός συγκεκριμένου στόχου εξωτερικής πολιτικής» (Berridge & James, 2003). Η οικονομική διπλωματία δηλαδή νοείται ως η χρήση πολιτικών μέσων ως μοχλού στις διεθνείς διαπραγματεύσεις, με στόχο για την ενίσχυση της εθνικής οικονομικής ευημερίας και τη χρήση της οικονομικής μόχλευσης για αύξηση την πολιτική σταθερότητα του έθνους (Okano-Heijmans, 2011).

Η οικονομική διπλωματία είναι μια πρακτική και στρατηγική εξωτερικής πολιτικής που βασίζεται στην υπόθεση ότι τα οικονομικά/εμπορικά συμφέροντα και τα πολιτικά συμφέροντα αλληλεπιδρούν και για αυτό περιλαμβάνουν πολιτικές, στρατηγικές αλλά και οικονομικές διαστάσεις (Okano-Heijmans, 2011) (Παπαστάμου, 2018).

### **I.iii. ΘΕΩΡΙΑ ΗΓΕΜΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ**

Η θεωρία της ηγεμονικής σταθερότητας ανάγεται στον Τσαρλς Κίντλεμπεργκερ, ο οποίος και τονίζει ότι «για να σταθεροποιηθεί η παγκόσμια οικονομία, πρέπει να υπάρχει ένας ηγεμόνας - σταθεροποιητής» (Kindleberger, 1975). Ενώ όπως τονίζεται «οι διαπραγματεύσεις χρειάζονται έναν ισχυρό για να πετύχουν» (Παπαστάμου, 2018, σ. 96). Οι θεωρητικοί της ηγεμονικής σταθερότητας χωρίζουν τους ηγεμόνες σε δύο κατηγορίες: κακόβουλους και καλοήθεις. Ένας κακόβουλος ηγεμόνας χρησιμοποιεί την τρέχουσα τάξη ώστε να εκμεταλλευτεί άλλες χώρες για δικά του οφέλη και η ηγεσία ασκείται μέσω εξαναγκασμού

(Eichengreen, 1996)(Jiang, 2011). Ένας καλοήθης ηγεμόνας, αντίθετα, ταυτίζει τα κοινά συμφέροντα άλλων χωρών και προβαίνει σε μια σειρά ενεργειών που αποκαθιστούν την ισορροπία, σε πολιτικό, οικονομικό, δικανικό, κοινωνικό επίπεδο. Σε κάθε περίπτωση στηρίζει την ύπαρξη της Διεθνούς Κοινότητας μέσα από την ίδρυση Θεσμών (Παπαστάμου, 2018) και προτιμά τις Διαπραγματεύσεις και την διπλωματική οδό για την επίλυση διμερών ή πολυμερών θεμάτων, ενδεικτικά προκρίνει Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης. Στη σημερινή Διεθνή Πολιτική ο ηγεμόνας είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες οικοδόμησαν μαζί με τους νικητές του Β' Παγκοσμίου τόσο τον ΟΗΕ, όσο και το ΔΝΤ, τον ΠΟΕ και γενιά το παγκόσμιο χρηματοοικονομικό σύστημα διακυβέρνησης όπως το γνωρίζουμε σήμερα. Σύμφωνα με τους Θεσμούς που υλοποίησαν παραμένουν ένας καλός ηγεμόνας, ωστόσο σύμφωνα με τον Graham Allison μια άλλη δύναμη ανερχόμενη απειλεί αυτή την πρωτοκαθεδρία και το ερώτημα που εγείρεται είναι: Θα πέσουν οι ΗΠΑ και η Κίνα στη Θουκυδίδειο παγίδα (Mearsheimer, 2001)(Allison, 2017); Ένα δεύτερο ερώτημα που εγείρεται είναι και αν επικρατήσει ένας εκ των δύο και αυτός είναι η μη φιλελεύθερη πολιτικά δύναμη, Κίνα, θα μπορέσει να σταθεί στο ύψος μιας καλόβουλης ηγεμονικής δύναμης, ή λόγω αυταρχικού μοντέλου διακυβέρνησης θα εκπέσει σε κακόβουλη ηγεμονική δύναμη (Jiang, 2011);

Η Κίνα ενστερνίζεται την ηγεμονική θεωρία σταθερότητας και επιθυμεί να εκληφθεί ως καλόβουλος ηγεμόνας, για τον λόγο αυτό ασκεί δριμυία κριτική στις επεμβάσεις των ΗΠΑ στα κράτη της Μέσης Ανατολής (Mahbubani, 2020) και συνάπτει πρωτίστως συμφωνίες εμπορικής και οικονομικής φύσεως με αναπτυσσόμενα κράτη, διαθέτοντας μόνο μια στρατιωτική βάση εκτός των συνόρων της στο Τζιμπουτί και μια στρατιωτική συμμαχία εσχάτως με τα Νησιά του Σολομώντα. Η Κίνα θεωρώντας εαυτή τον σπουδαιότερο πολιτισμό και μάλιστα εισάγοντας τον όρο κράτος-πολιτισμός σε αντιδιαστολή με τα κράτη-έθνη της Δύσης επιθυμεί να δείξει την ισχύ της. Όσον αφορά τις διεθνείς υποθέσεις, αν και η Κίνα ισχυρίζεται ότι δεν επιδιώκει ποτέ την ηγεμονία, χρησιμοποιεί τον όρο *ba quan* (ηγεμονία) (霸权). Σύμφωνα με το σκεπτικό της Κίνας η αναβίωση ενός συστήματος ανεξάρτητων υποτελών κρατών στο πρότυπο του συστήματος της Ουράνιας Αυτοκρατορίας των Δυναστειών Μινγκ και Τσίνγκ είναι κάτι το αναπόφευκτο, δεδομένης της ισχύος που συγκεντρώνεται σε όλα τα επίπεδα στην Κίνα (οικονομική, στρατιωτική, τεχνολογική) (Jacques, 2012). Οι έννοιες του «στυλ μεγάλης δύναμης» και της «υπεύθυνης μεγάλης δύναμης» μιλούν για τη φιλοδοξία της Κίνας να είναι ηγηθεί, και έχουν χρησιμοποιηθεί συχνά, πρώτα στην Ασία αλλά όλο και περισσότερο στις παγκόσμιες υποθέσεις (Jiang, 2011).

Στην οικονομική πολιτική, ο καλόβουλος ηγεμόνας αναμένεται να εισάγει ξένα αγαθά, άρα να έχει περιορισμένους τους δασμούς των προϊόντων, να είναι ο δανειστής της έσχατης ανάγκης για συγκεκριμένες χώρες όταν το έχουν ανάγκη και να παρέχει ανθρωπιστική βοήθεια σε φτωχές χώρες (Jiang, 2011). Συνολικά, η Αφρική υπήρξε ο κύριος δικαιούχος της κινεζικής εξωτερικής βοήθειας. Αφού έπειτα από την ένταξη στον ΠΟΕ, η Κίνα αύξησε τη δραστηριότητά της στην αφρικανική ήπειρο, τόσο σε επενδύσεις, όσο και σε εμπόριο και ανθρωπιστική βοήθεια (Jiang, 2011). Σε κάθε περίπτωση οι μη ώριμες οικονομίες υποκύπτουν στον εύκολο, δίχως προϋποθέσεις αθρόο κινεζικό δανεισμό για την κατασκευή έργων υποδομής αμφίβολης βιωσιμότητας και καθιστούν το χρέος τους μη βιώσιμο. Σε περιπτώσεις όπου δεν μπορούν να το εξυπηρετήσουν υποκύπτουν στην παγίδα χρέους, οπότε και αναγκάζονται να παραχωρήσουν διευκολύνσεις στα κινεζικά συμφέροντα εις βάρος των εθνικών τους συμφερόντων. Τούτου λεχθέντος η προσωπική θέση του γράφοντος έπειτα από μελέτη του υλικού κατευθύνεται στην διαπίστωση ότι μόνο μια φιλελεύθερη δημοκρατία μπορεί να λογίζεται καλόβουλος ηγεμόνας και άρα η Κίνα παρά τα ανοίγματα και τον εκσυγχρονισμό της έχει ακόμα πολλά βήματα να κάνει προς ποικίλες κατευθύνσεις.

## **II. ΑΝΑΛΥΣΗ PESTEL ΚΙΝΑΣ**

### **II.i. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ**

Η Κίνα από την εποχή της ενοποίησης της υπό τον Τσίν Σί Χουάγκ το 206 π.Χ. ως τις μέρες μας οργανώνεται στη βάση μιας αυστηρής ιεραρχικής γραφειοκρατίας. Η κινεζική γραφειοκρατία, οι μανδαρίνοι, αποτελούν ένα σώμα ανώτερων κρατικών υπαλλήλων που επιλέγονται μέσα από γραπτούς διαγωνισμούς και αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της διοικητικής μηχανής. Παρά την αλλαγή καθεστώτος μεταπολεμικά η δομή του συστήματος παραμένει η ίδια, δηλαδή ένα μονοκομματικό γραφειοκρατικό-αυταρχικό κράτος το οποίο τα τελευταία χρόνια εμφανίζει υψηλό βαθμό περιφερειακής αποκέντρωσης (Kroeber, 2016). Επίσημα ονομάζεται Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Ουσιαστικά πρόκειται για μια κρατική δομή η οποία από το 1979 και τις μεταρρυθμίσεις του Deng Xiaoping και μετά άνοιξε την οικονομία της μεν, παρέμεινε υπό το πολιτικό μονοπώλιο ενός κόμματος δε.

Διοικητικά η χώρα διαιρείται σε 23 επαρχίες (sheng), 5 αυτόνομες περιοχές (zizhiqu) και 4 δήμους (shi). Οι επαρχίες είναι οι εξής: Anhui, Fujian, Gansu, Guangdong, Guizhou, Hainan,



Hebei, Heilongjiang, Henan, Hubei, Hunan, Jiangsu, Jiangxi, Jilin, Liaoning, Qinghai, Shaanxi, Shandong, Shanxi, Sichuan, Yunnan, Zhejiang. Οι αυτόνομες περιοχές είναι οι: Guangxi, Nei Mongol (Εσωτερική Μογγολία), Ningxia, Xinjiang Uyghur, Xizang (Θιβέτ) και οι δήμοι: Πεκίνου, Chongqing, Σανγκάης και Tianjin.

Πρόεδρος της χώρας από το 2013 είναι ο Xi Jinping και πρωθυπουργός ο Li Keqiang. Το υπουργικό συμβούλιο διορίζεται από το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο, ενώ λόγω του αυταρχικού-μονοκομματικού καθεστώτος δεν γίνονται εκλογές όπως στις λοιπές φιλελεύθερες δημοκρατίες της Ασίας π.χ. στη Νότιο Κορέα και στην Ιαπωνία. Ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος εκλέγονται έμμεσα από το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο για πενταετή θητεία (χωρίς όρια), ενώ ο πρωθυπουργός που ορίζεται από τον πρόεδρο, επιβεβαιώνεται από το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο.

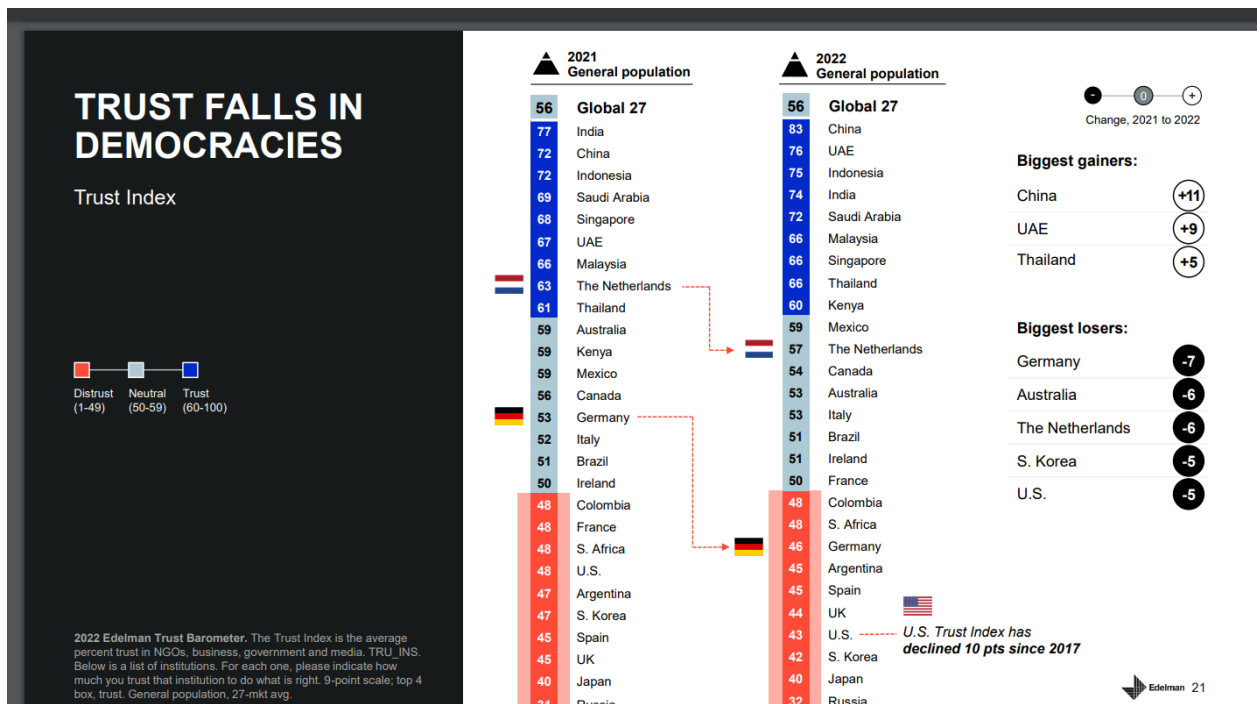
Ένας από τους κύριους πολιτικούς παράγοντες που επηρεάζουν την κινεζική αγορά είναι οι κυβερνητικοί κανονισμοί της, δηλαδή η πραγματοποίηση αλλαγών στις ρυθμιστικές πολιτικές αίφνης επηρεάζοντας τόσο τους εγχώριους όσο και τους αλλοδαπούς εμπόρους. Καθίσταται έτσι δυσχερής η πραγματοποίηση ενός μακροπρόθεσμου επιχειρηματικού σχεδιασμού στην Κίνα.

Η ισχυρή παρουσία του Κομμουνιστικού Κόμματος αποτελεί άλλον έναν ανασταλτικό παράγοντα μιας που εάν οποιοδήποτε προϊόν ή υπηρεσία θεωρείται αντίθετο με τα ιδανικά του Κομμουνιστικού Κόμματος, τότε απαγορεύεται αυστηρά (Economy, 2018). Έτσι, όλες οι διαφημίσεις και οι στρατηγικές μάρκετινγκ πρέπει να αναθεωρηθούν αναλόγως κατά την αντιμετώπιση της κινεζικής αγοράς. Ο τελευταίος πολιτικός παράγοντας που επηρεάζει την κινεζική αγορά είναι οι διεθνείς πολιτικές της κυβέρνησης. Ο πρόσφατος εμπορικός πόλεμος με τις ΗΠΑ είχε βαθιές επιπτώσεις στην κινεζική αγορά και τους αμερικανούς εμπόρους που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η στρατηγική της Κίνας σε πολιτικό επίπεδο κρίσιμη είναι η ανάδειξη του τραυματικού για τους Κινέζους «Αιώνα της Ταπείνωσης» (19<sup>ος</sup> αι- πόλεμοι του Οπίου), (百年国耻, Bǎinián guóchǐ). Η εσωστρέφεια της δυναστείας των Qing και η τεχνολογική υστέρηση είναι αυτή που επέτρεψε στις δυτικές δυνάμεις να επιβάλλουν μέσω σκληρής ισχύος τις «Ανισες Συνθήκες». Εξ αυτού η παρούσα κινεζική πολιτική έχει θέσει ως ζωτικό στόχο την τεχνολογική πρωτοπορία και την εξωστρέφεια. Δεν υπάρχει τίποτα

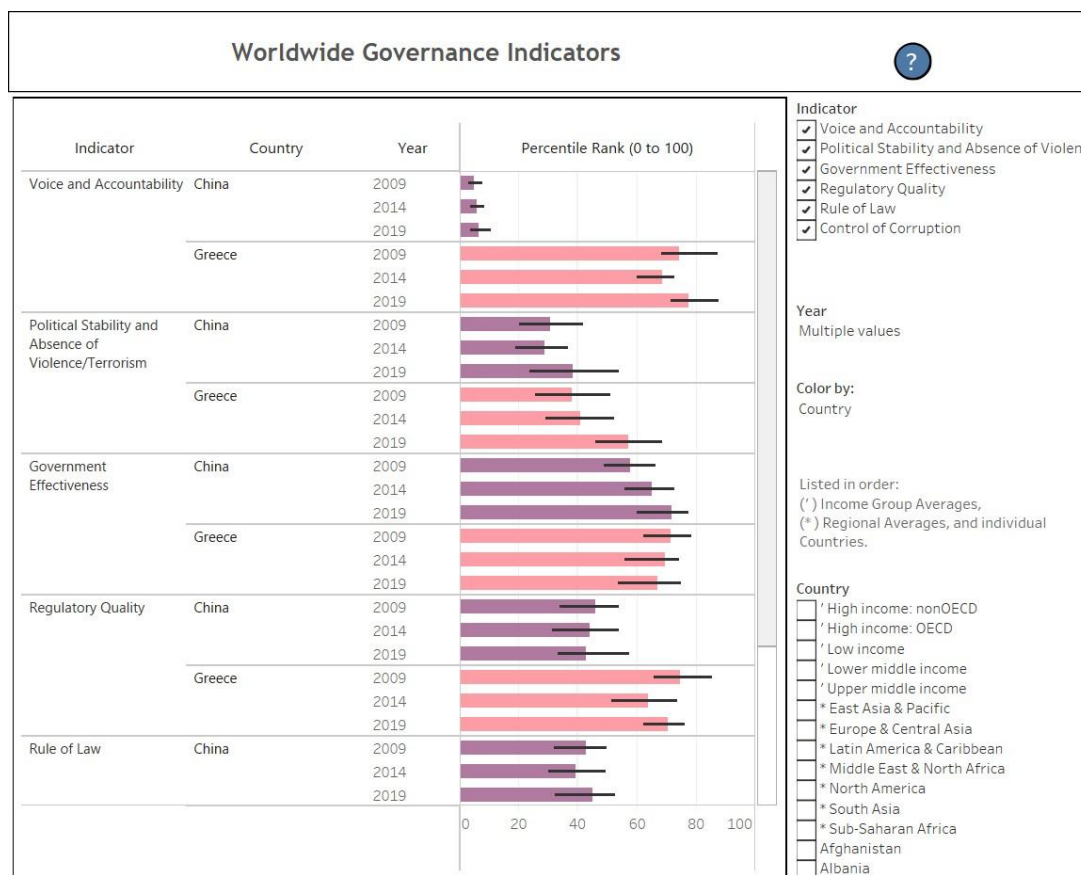
χειρότερο για το κινεζικό συλλογικό της πολιτικής κουλτούρας από τον φόβο του χάους, luàn (亂) (Mahbubani, 2020, σ. 136). Στην μακρά κινεζική ιστορία, οι δυναστείες των Τανγκ (618-907 μ.Χ.), των Μίνγκ (1368- 1644 μ.Χ.) και των Τσίνγκ (1644- 1912 μ.Χ) είχαν συγκεντρώσει την κεντρική εξουσία σε τέτοιο βαθμό που δεν εξέλιπε ο φόβος του χάους και των επαναστάσεων, ωστόσο αυτή η σταθερότητα απειλείται και ο αυτοκράτορας δύναται να χάσει την ουράνια εντολή, έτσι κατά την πτώση των δυνασθειών των Γιουάν (1271- 1368 μ.Χ.), την μετάβαση από τους Μίνγκ στους Τσίνγκ και την κατάρρευση της δυναστείας των Τσίνγκ που ακολούθησε ο εμφύλιος πόλεμος στην Κίνα και η ιαπωνική κατοχή, διαπιστώνονται ιστοριογραφικά σκηνές χάους και καταστροφής (Παπασωτηρίου, 2013). Με την επικράτηση του Μάο και ειδικότερα μετά τον θάνατο του και το τέλος της αιματηρής Πολιτιστικής Επανάστασης (1966- 1976), αρχίζει μέσα και από τις εργώσεις μεταρρυθμίσεις του Deng Xiaoping και την προσέγγιση με τις ΗΠΑ μια περίοδος ανάπτυξης και ευημερίας (Mahbubani, 2020). Η ευημερία αυτή που πραγματώνεται από το 1979 ως σήμερα αποτελεί το νομιμοποιητικό παράγοντα της ισχυρής παρουσίας του ΚΚΚ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ότι ενώ το 1981 ένας στους δύο Κινέζους ζούσε κάτω από τα όρια της φτώχειας, σήμερα λιγότερο από 5% (Mahbubani, 2020, σ. 154).. Η παρούσα κινεζική ηγεσία έθεσε ως όραμα το «Κινεζικό Όνειρο» (中國夢, Zhōngguó mèng), ήτοι την ανάδειξη της Κίνας σε περιφερειακό ηγεμόνα της Ασίας και την πρώτη οικονομική δύναμη παγκοσμίως με ορίζοντα το 2049, όπου συμπληρώνονται τα 100 χρόνια από την ανάδειξη του ΚΚΚ στην εξουσία (Mahbubani, 2020)(Schortgen, 2018, σ. 19-20).

Εικόνα 1 Δείκτης εμπιστοσύνης κυβερνήσεων. Πηγή: Edelman Trust Barometer 2022.



Η αυξημένη εμπιστοσύνη που παρατηρείται, ερμηνεύεται εν πολλοίς από τις επιδόσεις στην οικονομία και την διαχείριση της πανδημίας. Σύμφωνα με κάποιους σινολόγους το πολιτικό σύστημα της Κίνας, σήμερα χαρακτηρίζεται ως αξιοκρατικό (meritocracy), σε αντιδιαστολή με τα δημοκρατικά πολιτικά συστήματα της Δύσης και των άλλων χωρών της Άπω Ανατολής, προσλαμβάνοντας υπαλλήλους βάσει αυστηρών διαγωνισμών και εγγράφοντας ως μέλη του κόμματος μόνο άτομα υψηλών δεξιοτήτων και IQ (Mahbubani, 2020, σ. 169) (Jacques, 2012) (Zhang, 2012). Βέβαια η ανέλιξη σχετίζεται και με πολλούς άλλους παράγοντες, ενώ θα πρέπει επισημανθεί πώς ελλείπει δημοκρατικών διαδικασιών, ελεύθερων γενικών εκλογών και ορίου θητειών στην Προεδρία της χώρας, μια τέτοια εκτίμηση όπως η ανωτέρω ελέγχεται για την εγκυρότητα της. Η ανάδειξη του Προέδρου Χί στον πυρήνα της πολιτικής και κομματικής ηγεσίας, hé xīn (核心) μετέβαλε το πρότυπο ηγεσίας από συλλογικό σε μονοπρόσωπο (Economy, 2018, σ. 24). Συν τοις άλλοις η προσήλωση στο πρόσωπο του ηγέτη περιλαμβάνει νέες μορφές όπως η δημιουργία ενός app «Μελέτησε το Μεγάλο Έθνος», xuéxí qiángguó (学习强国) που περιέχει άρθρα της πολιτικής σκέψης του Προέδρου Χί (Economy, 2018, σ. 25). Ευρύτερα οι κοινωνίες της Άπω Ανατολής αρέσκονται σε κυβερνητική σταθερότητα (με την εξαίρεση της Νοτίου Κορέας). Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι περιπτώσεις της Ιαπωνίας όπου το Φιλελεύθερο Δημοκρατικό Κόμμα ασκεί την εξουσία επί πενήντα έτη (με διαλείμματα 1993-1994 και 2009- 2012) και της Σιγκαπούρης όπου από το 1959 ασκεί την εξουσία το Κόμμα Λαϊκής Δράσης του Lee Kuan Yew (Mahbubani, 2020, σ. 177).

Εικόνα 2 Σύγκριση Ελλάδος και Κίνας σε πτυχές της Καλής Διακυβέρνησης. Πηγή: Παγκόσμια Τράπεζα.



Source: Kaufmann D., A. Kraay, and M. Mastruzzi (2010), *The Worldwide Governance Indicators: Methodology and Analytical Issues* - [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1682130](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1682130)

The Worldwide Governance Indicators are available at: <http://info.worldbank.org/governance/wgi/index.aspx#home>  
 Note: The Worldwide Governance Indicators (WGI) are a research dataset summarizing the views on the quality of governance provided by a large number of enterprise, citizen and expert survey respondents in industrial and developing countries. These data are gathered from a number of survey institutes, think tanks, non-governmental organizations, international organizations, and private sector firms. The WGI do not reflect the official views of the World Bank, its Executive Directors, or the countries they represent. The WGI are not used by the World Bank Group to allocate resources.

## II.ii. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:

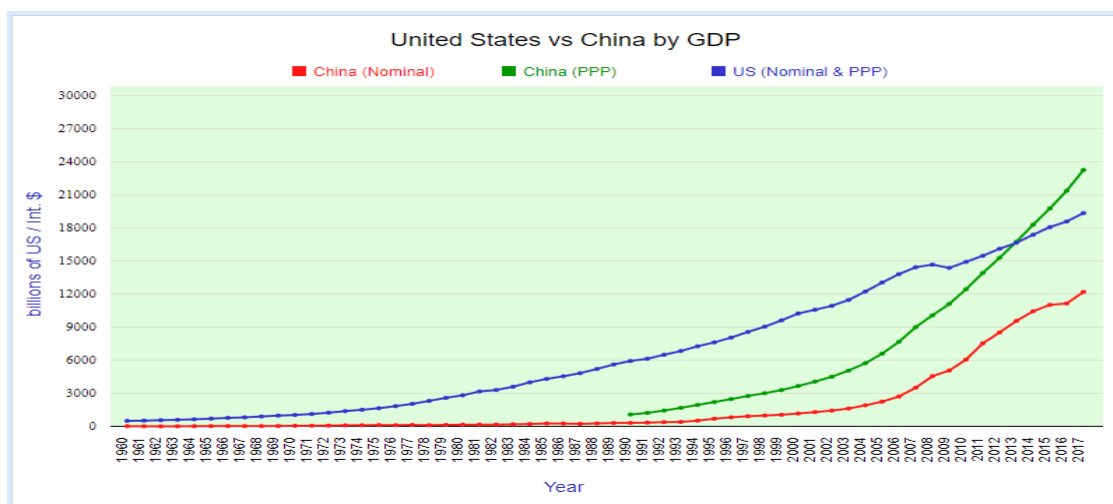
Η ανοιχτή Κίνα στον έξω κόσμο στην προ-νεωτερική εποχή σύμφωνα με τον Braudel πέτυχε μέσω του εμπορίου του δρόμου του μεταξιού υψηλά επίπεδα οικονομικής ευημερίας (Braudel, 2020<sup>10</sup>). Ακολούθησε όμως μια περίοδος τεχνολογικής οπισθοδρόμησης και εσωστρέφειας, όταν οι προσπάθειες του συστήματος logistics προς τα έξω μέσα από την έρημο Τάκλα Μακάν και δια θαλάσσης στη Νότια και στην Ανατολική Σινική Θάλασσα δεν ήταν πλέον ανοιχτές λόγω του ανταγωνισμού των μεγάλων δυνάμεων Ρωσίας, Βρετανίας και Ιαπωνίας. Διαχρονικά η κινεζική οικονομία παρουσιάζει παραγωγή εντάσεως εργασίας, το οποίο κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα συντέλεσε στην καθυστέρηση της ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών και την ανάπτυξη της βιομηχανίας.

Εικόνα 3 Οι ρυθμοί ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας από το 1980- 2009. Πηγή: Παγκόσμια Τράπεζα.



Η οικονομία της Κίνας παρουσιάζει σημαντικό ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ από το 1980 και μετά. Τόσο η παραγωγή εντάσεως εργασίας με άφθονο και σταδιακά εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό (Acemoglu & Robinson, 2020) αλλά και η εξωστρέφεια της οικονομίας της συνδυαστικά με την υψηλή αποταμίευση συντελούν προς την συνεχή μεγέθυνση της οικονομίας της.

Εικόνα 4 Σύγκριση ΗΠΑ- Κίνας σε επίπεδο ονομαστικού ΑΕΠ και σε επίπεδο Purchasing Power Parity Πηγή: Statistics Times.



Η εξωστρέφεια της κινεζικής οικονομίας ακόμα και σε επίπεδο ΜμΕ φέρει αισθητό αντίκτυπο στο ΑΕΠ, δεδομένου ότι αυξάνεται η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών εντός της Κίνας μέσω και των trickledown economics. (Kroeber, 2016) Το κόστος εργασίας στην Κίνα παραμένει εξαιρετικά χαμηλό, για αυτό το λόγο κορυφαίες εταιρείες (πχ. Apple) έχουν μεγάλα κομμάτια της παραγωγής τους στην χώρα. Ο ρυθμός ανάπτυξης παραμένει μεν εντυπωσιακός, ωστόσο ελλοχεύουν μια σειρά από παράγοντες επιβράδυνσης όπως τα υψηλά επίπεδα του πληθωρισμού και οι υψηλές τιμές των ακινήτων.

Η χώρα παραμένει μεγάλος κόμβος Logistics και χρηματοδοτεί projects υποδομών σε αρκετές χώρες που συμμετέχουν στα πλαίσια του Belt and Road Initiative. Πρόκειται για την επίτευξη συνδεσιμότητας σε επίπεδο μεταφορών μέσω της χερσαίας Οικονομικής Ζώνης του Δρόμου του Μεταξιού, που αποτελείται από έξι αναπτυξιακούς διαδρόμους και τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού του 21<sup>ου</sup> αιώνα (Macaes, 2019). Το φιλόδοξο αυτό project αποσκοπεί στην

προώθηση της συνδεσιμότητας των ασιατικών, ευρωπαϊκών και αφρικανικών ηπείρων και των παρακείμενων θαλασσών τους, στην δημιουργία και ενίσχυση των εταιρικών σχέσεων μεταξύ των χωρών κατά μήκος της ζώνης Belt and Road, καθώς και στη δημιουργία πολυδιάστατων και σύνθετων δικτύων (Macaes, 2019).

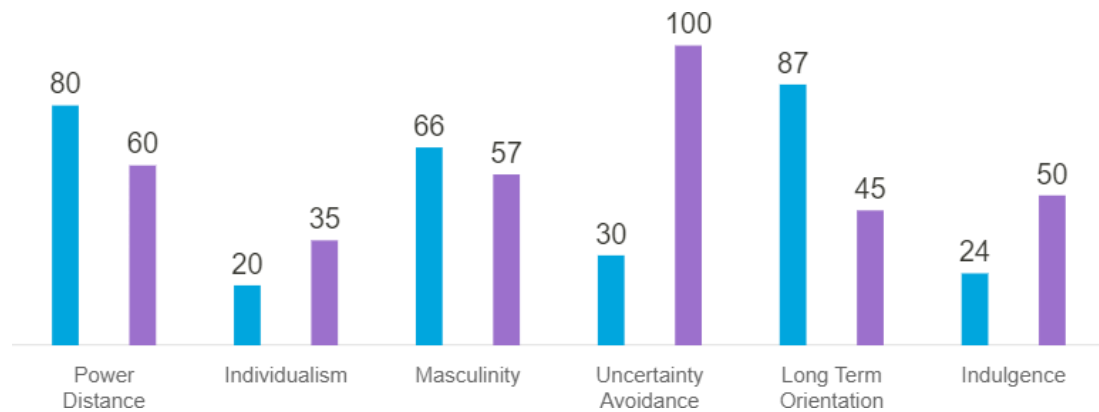
Εικόνα 5 Belt and Road Initiative. Πηγή: BRI.



## II. iii. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:

Η κοινωνία της Κίνας ιστορικά συγκροτείται σε ένα πολλαπλό κοινωνικό πλέγμα με τη συνύπαρξη των κρατικών λειτουργιών (σέ), των αγροτών (νόνγκ), των τεχνιτών (κόνγκ) και των εμπόρων (σάνγκ) (Braudel, 2020<sup>10</sup>). Η βάση θρησκευτικά αποτελείται από ένα θρησκευτικό-φιλοσοφικό μωσαϊκό συνύπαρξης του ταοϊσμού, του κομφουκιανισμού και του βουδισμού. Ο κομφουκιανισμός αποτελεί μια φιλοσοφική στάση συμβατή με μια θρησκευτικότητα και επέτεινε τον θρησκευτικό συγκρητισμό στην Κίνα σύμφωνα με τον Braudel. Θεράποντες του κομφουκιανισμού και της εκκοσμίκευσης υπήρξαν διαχρονικά οι κρατικοί λειτουργοί, ήτοι οι μανδαρίνοι.

Εικόνα 6 Σύγκριση Ελλήνων – Κινέζων, με μωβ οι Έλληνες, με μπλε οι Κινέζοι. Πηγή: Hofstede



Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλοί άνθρωποι στην Κίνα, όπως οι πολίτες άλλων αναδυόμενων οικονομιών, επιθυμούν σύμβολα κατάστασης όπως πολυτελή αυτοκίνητα, πιο πρόσφατα έξυπνα τηλέφωνα και ρούχα σχεδιαστών προκειμένου να αναδειχθούν. Δίχως αμφιβολία η αύξηση των καταναλωτικών δαπανών παρέχει μεγάλες ευκαιρίες τόσο για εγχώριες όσο και για ξένες εταιρείες. Αν και η Κίνα έχει σημειώσει πολύ καλή πρόοδο στην εξάλειψη της ακραίας φτώχειας, υπάρχουν ορισμένες κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα, όπως η γήρανση του πληθυσμού. Πολλοί αναλυτές θεωρούν ως απειλές για τη βιωσιμότητα του κινεζικού μοντέλου το χάσμα του πλούτου, τη κακή υγειονομική περίθαλψη και το αυξανόμενο κόστος στέγασης.

Το ποσοστό αλφαριθμητισμού στην Κίνα αγγίζει το 96,4%, ενώ η χώρα έχει σημειώσει επίσης εκπληκτική πρόοδο στη μείωση της φτώχειας. Πάνω από 100 εκατομμύρια πολίτες εξήλθαν από την ακραία φτώχεια τη τελευταία δεκαετία, η οποία ορίζεται σε λιγότερα από \$620 ετησίως (BBC, 2021).

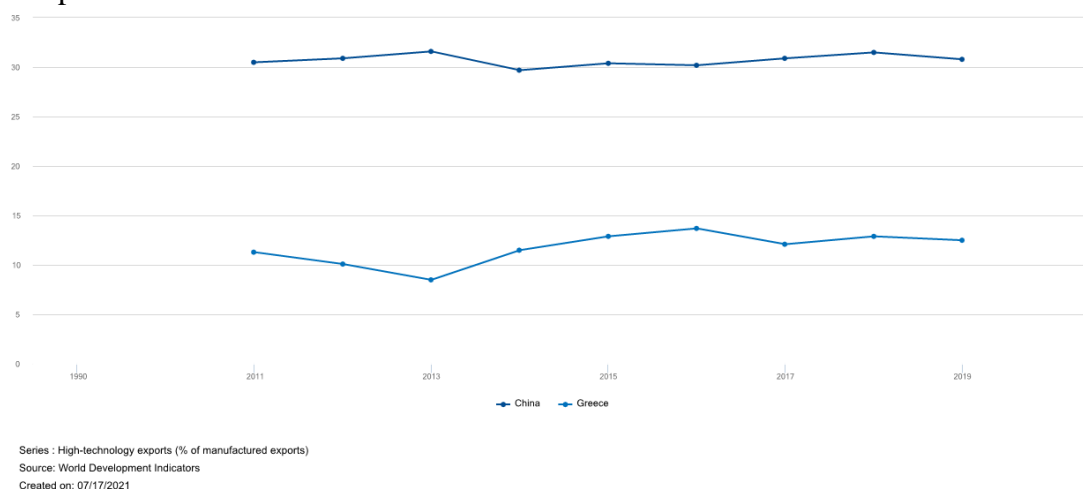
#### **II.iv. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:**

Τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανιστεί μεγάλοι τεχνολογικοί γίγαντες όπως η Baidu, η Alibaba, η Huawei, η Xiaomi και η Tencent. Είναι ενδεικτική η προσήλωση της Κίνας στην καινοτομία, ενώ ταυτόχρονα κατηγορείται από τις ΗΠΑ για αντιγραφή και παραβίαση πνευματικών δικαιωμάτων. Στα πλαίσια και του εμπορικού πολέμου ΗΠΑ- Κίνας και την επιβολή εκατέρωθεν κυρώσεων και τον ανταγωνισμό σε επίπεδο τηλεπικοινωνιών και 5G καθίσταται αντιληπτή η ανάπτυξη ανταγωνιστικών τεχνο-οικονομικών συστημάτων Artificial Intelligence, Blockchain και Internet of Things. Ήδη το 2016 ο Πρωθυπουργός Li Keqiang



ανακοίνωσε αύξηση από 2,05 σε 2,5% του προγράμματος Έρευνας και Ανάπτυξης για σημαντικούς τομείς όπως οι καθαρότερες μορφές ενέργειας, τα big data, η εθνική ασφάλεια κυβερνοχώρου, η χρήση κβαντομηχανικής και η έρευνα εγκεφάλου καθώς και η δημιουργία κέντρου ερευνών του Αρκτικού Ωκεανού. Επιπλέον το 2017 κινεζικές εταιρείες επένδυσαν \$ 40 δις σε τομείς Έρευνας και Ανάπτυξης (Economy, 2018, σ. 123). Οι κινεζικές προτεραιότητες στην προώθηση της καινοτομίας ασχολούνται με την μείωση του κόστους την απλοποίηση των διαδικασιών, την καινοτομία στην εφοδιαστική αλυσίδα και στην δημιουργία νέων ευκαιριών για πρόσβαση σε νέες αγορές και καταναλωτικά κοινά (Economy, 2018, σ. 125) (Yip, 2014). Ενδεικτικά η Xiaomi χρησιμοποιεί πελατοκεντρικές πρακτικές καινοτομίας, ήτοι επανασχεδιάζει συσκευές και λογισμικό βάσει της διαδικτυακής ανατροφοδότησης (Roth, Seong, & Woetzel, 2015), κάνοντας χρήση του καταναλωτικού κοινού της Κίνας και των επιθυμιών του, στο πλαίσιο της ιδέας “design as you build” (Brebbins, 2014) (Mc Kinsey Global Institute, 2015). Η προώθηση της καινοτομίας περιλαμβάνει και στροφή στην ηλεκτροκίνηση και μάλιστα για το λόγο αυτό η κινεζική κυβέρνηση επιδότησε τις εταιρείες για E& A με \$15 δις. Πέρα από τις πολλές δυτικές αυτοκινητοβιομηχανίες που έχουν την παραγωγική τους βάση στην Κίνα, ήδη μια κινεζική η BYD (Bi Ya Di ή Build your dreams) (Economy, 2018, σ. 128) έχει ξεκινήσει μαζικά την παραγωγή, ενώ υπάρχει και η αμερικανική Tesla που κατασκευάζει ήδη ηλεκτρικά οχήματα και αποτελεί πρωτοπόρο στον ανταγωνισμό. Για την τόνωση της κατανάλωσης ηλεκτρονικών οχημάτων η κινεζική κυβέρνηση επιδότησε κάθε καταναλωτή με \$ 8000 για την αγορά ενός οχήματος και εγκατέστησε φορτιστές ηλεκτρονικών αυτοκινήτων σε πολλά σημεία στις πόλεις κλειδιά, Πεκίνο, Σανγκάη και Τσιαντσίν (Bradsher) (Economy, 2018, σ. 128).

Εικόνα 7 Εξαγωγές προϊόντων υψηλής τεχνολογίας σε Ελλάδα και Κίνα. Πηγή: World Development Indicators.

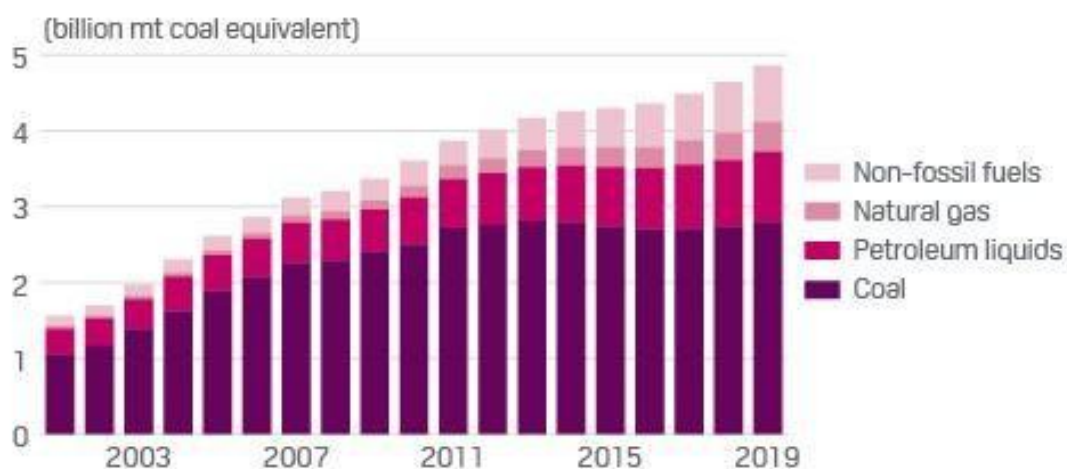


## II.v. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:

Η Κίνα είναι σήμερα μια από τις πιο επιβαρυνμένες περιβαλλοντικά χώρες. Ως αποτέλεσμα αυτού, πολλές βιομηχανίες οφείλουν να δαπανήσουν επιπλέον κεφάλαια για την εξασφάλιση περιβαλλοντικών προτύπων παραγωγής. Αυτό με τη σειρά του αυξάνει το κόστος παραγωγής και μειώνει τα περιθώρια συνεισφοράς της επιχείρησης. Άρα, η Κίνα όπως και οι υπόλοιπες χώρες οφείλουν καταστήσουν εαυτόν περιβαλλοντικά ουδέτερο. Η Κίνα έχει δεσμευτεί για κλιματική ουδετερότητα το 2060, ενώ πχ η Σουηδία το 2045.

Εικόνα 8 Ενεργειακό μείγμα της Κίνας. Πηγή: National Bureau of Statistics.

### CHINA'S CHANGING ENERGY MIX

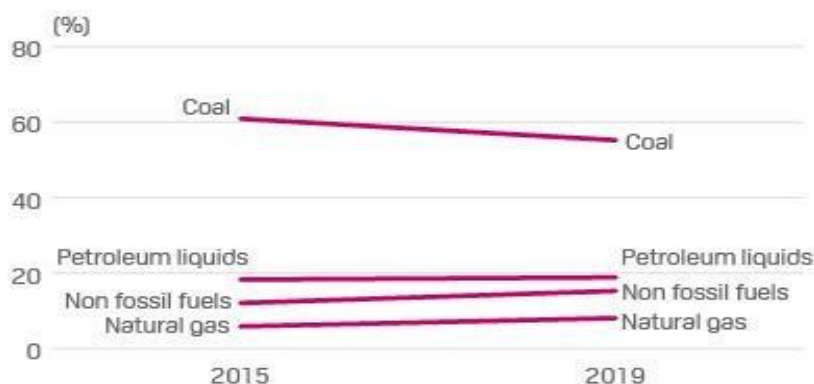


Source: National Bureau of Statistics

Εκτός από αυτό, η Κίνα στοχεύει να εισέλθει στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, η οποία θα βοηθήσει επίσης στη μείωση των επιπέδων ρύπανσης στις αστικές περιοχές . Πιο συγκεκριμένα το 2017 το 60% του ενεργειακού μείγματος αποτελούνταν από CO<sub>2</sub>, ενώ προβλέπεται πώς μέχρι το 2040 θα κατέχει μερίδιο της τάξης του 22% της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας (Economy, 2018, σ. 154- 157). Παρουσιάζει μείωση μετά το 2030 στις στατιστικές προβλέψεις, ωστόσο λόγω της οικονομικής της ισχύος, κρίνεται σημαντικό το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα να βελτιωθεί αισθητά και να ωριμάσει το αναμενόμενου περι κλιματικής ουδετερότητας το 2060.

Εικόνα 9 Εξέλιξη του ενεργειακού μείγματος της Κίνας στην πενταετία 2015- 2019. Πηγή: National Bureau of Statistics.

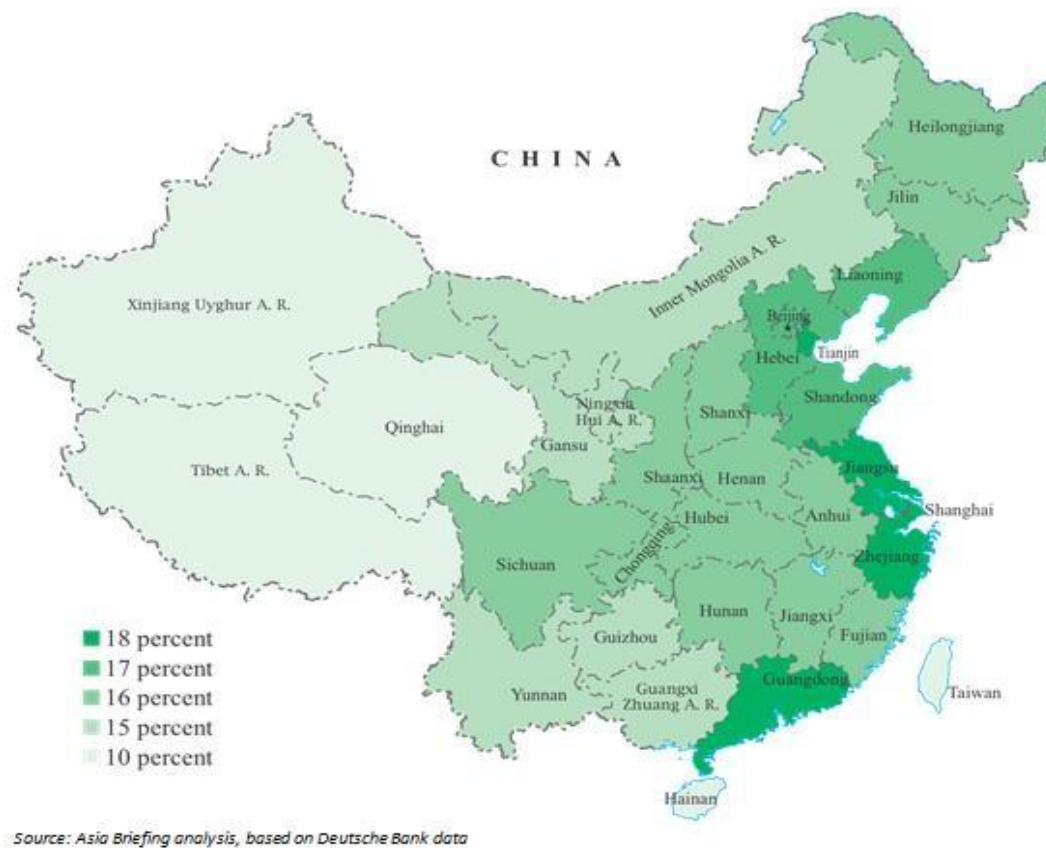
#### CHINA'S PRIMARY ENERGY MIX NEAR END OF 5-YEAR PLANS



Source: National Bureau of Statistics

Στη παρακάτω εικόνα διακρίνονται τα ποσοστά πράσινης ανανεώσιμης ενέργειας στην Κίνα ανά διοικητική περιοχή. Λόγω της βιομηχανικής δραστηριότητας και της κλιματικής αλλαγής τα ποσοστά αυτά είναι σε θετική κατεύθυνση αλλά απέχουν αισθητά από ένα περιβαλλοντικά φιλικό για το περιβάλλον ενεργειακό μείγμα.

Εικόνα 10 Πράσινη Ενέργεια στη Κίνα. Πηγή: Asia Briefing Analysis.



## II.vi. ΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:

Υπάρχουν εμπόδια νομικής φύσης που αντιμετωπίζουν οι αλλοδαποί επενδυτές από τις κινεζικές Αρχές. Η κινεζική πολιτεία επικαλείται ζητήματα εθνικής ασφάλειας και προστασίας στρατηγικών πόρων της χώρας, οδηγώντας σε πάγωμα των διμερών διαπραγματεύσεων για την υπογραφή Συμφωνίας Αμοιβαίας Προστασίας και Προώθησης Επενδύσεων με την Ελλάδα. Το περίπλοκο νομικό και κανονιστικό σύστημα φέρει πληθώρα αντιφατικών διατάξεων που επιτείνουν το αίσθημα αδιαφάνειας, και έλλειψης αποτελεσματικής προστασίας δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Υπάρχουν αρκετοί νόμοι που ρυθμίζουν τις επιχειρηματικές και εργασιακές πρακτικές στην Κίνα. Εν προκειμένω τα εργασιακά πρότυπα, οι αποδοχές και οι παροχές των εργαζομένων, οι εργασιακές διαφορές και άλλα σχετικά ζητήματα ρυθμίζονται από τον Νόμο Εργασίας ΛΔΚ 1995, τον Νόμο περί Συμβάσεων Εργασίας της ΛΔΚ 2007 και διάφορους διοικητικούς κανονισμούς (Chen, 2020). Όσον αφορά τις επενδύσεις

υπάρχουν τομείς που οι ΑΞΕ επιτρέπονται και τομείς που απαγορεύονται. Η παραγωγή γεωργικών μηχανημάτων και η παραγωγή ποτών φρούτων και λαχανικών π.χ. ανήκουν στις επιτρεπτές μορφές ΑΞΕ, ενώ η κατασκευή και λειτουργία ηλεκτρικών δικτύων, τραπεζών και εταιρειών κινητών αξιών επιτρέπεται υπό αυστηρές προϋποθέσεις. 28 Οικονομικοί κλάδοι μεταξύ των οποίων ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, οι ταχυδρομικές εταιρείες και η εγχώρια ταχεία παράδοση επιστολών απαγορεύονται (Chen, 2020).

### III. BELT AND ROAD INITIATIVE

Το project Belt and Road Initiative εγκαινιάστηκε το 2013 υπό την πρωτοβουλία του κινεζικού κράτους το 2013 από τον Πρόεδρο Xi. Περιλαμβάνονται 60 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα έχοντας πέντε μείζονες κατευθύνσεις: α) διευκόλυνση εμπορίου και επενδύσεων, β) ανάπτυξη υποδομών και συνδεσιμότητας, γ) συντονισμός των πολιτικών των κρατών, δ) χρηματοοικονομικός συντονισμός και ενσωμάτωση και ε) ανάπτυξη διαπροσωπικών δεσμών μεταξύ λαών (people-to-people ties) και ενσωμάτωση (Panibratov, et al., 2022, σ.82). Το BRI συνδέει χώρες μεταξύ τους που αντιστοιχούν στο 60% του παγκόσμιου πληθυσμού καθώς και στο 30% του παγκοσμίου εμπορίου (Panibratov, et al., 2022, σ.83). Οι κινεζικές επενδύσεις ανέρχονται σε 100 δις \$ ΗΠΑ το 2013, ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις θα αγγίξουν το 1 τρις \$ ΗΠΑ μέσα στα επόμενα χρόνια (Panibratov, et al., 2022, σ.83) Η χρηματοδότηση του έργου προκύπτει από την δημιουργία της Asian Infrastructure and Investment Bank (AIIB), ενώ οι πόροι για τα τοπικά έργα στο πλαίσιο του BRI, επι παραδείγματι η κατασκευή του Διαδρόμου Κίνας- Πακιστάν χρηματοδοτούνται από κεφάλαια και δανεισμό μέσω της China Development Bank της Asian Development Bank<sup>1</sup>, αλλά και από πόρους της Παγκόσμιας Τράπεζας (Huang, 2016, σ. 315).

---

<sup>1</sup> AIIB: Η AIIB θα παρέχει χρηματοδότηση σε υποστήριξη επενδύσεων σε υποδομές σε ολόκληρη την Ασία, κυρίως με τη μορφή δάνεια, αλλά συμπεριλαμβανομένης της ανάληψης θέσεων μετοχικού κεφαλαίου. Η AIIB αποτελείται από 80 κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων πολλών δυτικών κρατών που συνδέονται στενά με τις ΗΠΑ. Αυτή η κοινοπραξία κρατών συμφώνησε να δεσμεύσει 100 δισεκατομμύρια δολάρια για τραπεζικό κεφάλαιο. Οι χρηματοδοτικές ρυθμίσεις της AIIB είναι παράλληλες με αυτές άλλων πολυμερών αναπτυξιακών τραπεζών, καθώς θα δανείζεται στις παγκόσμιες αγορές έναντι των εξασφαλίσεων των κρατών μελών για τα κεφάλαια που απαιτούνται για τη χορήγηση δανείων. Λειτουργικά, αυτό όχι μόνο απαιτεί μια θετική διαφορά μεταξύ του κόστους δανεισμού και αποδόσεις, αλλά επίσης ενσωματώνει βαθιά την AIIB στην παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. (Lairson, 2018, σ.46)

Πίνακας 1. Έργα εντός του BRI (Huang, 2016, σ. 319)

Σιδηρόδρομοι Ταχύτητας	Υψηλής	Αγωγοί Φυσικού Αερίου	Πετρελαίου- και Ηλεκτρική Σύνδεση
Ευρασιατικός Σιδηρόδρομος Ταχύτητας από το Λονδίνο, μέσω Παρισιού, Βερολίνου, Βαρσοβίας, Κίεβου, μέχρι τη Μόσχα, όπου θα χωριστεί σε δύο κλάδους, το ένα στο Καζακστάν και το άλλο στην Άπω Ανατολή της Ρωσίας και στη συνέχεια στη Βορειοανατολική Περιοχή στην Κίνα ) Σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας Κεντρικής Ασίας (Ξεκινώντας από Urumqi, μέσω Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν, Ιράν και Τουρκία και φθάνοντας στη Γερμανία) Πανασιατικός σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας (ξεκινώντας από το Kunming προς Μιανμάρ, Λάος, Βιετνάμ, Καμπότζη, Μαλαισία και φθάνοντας σε Σιγκαπούρη, μια άλλη γραμμή μέσω της Ταϊλάνδης)	Υψηλής (Ξεκινώντας μέχρι θα και και στη Περιοχή ) ταχύτητας Ασίας (Ξεκινώντας από Urumqi, μέσω Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν, Ιράν και Τουρκία και φθάνοντας στη Γερμανία)	Γραμμή αγωγού φυσικού αερίου Κεντρικής Ασίας (που διέρχεται από την Κίνα, το Καζακστάν, το Ουζμπεκιστάν, κ.λπ.) Γραμμή φυσικού αερίου Κίνας-Ανατολικής Ρωσίας	Διασυνοριακές γραμμές επικοινωνίας Κίνα- Μιανμάρ, Κίνα- Τατζικιστάν, Κίνα- Πακιστάν Γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας και επικοινωνίας Κίνας-Ρωσίας

Μέσα από την κατασκευή υπερσύγχρονων οδικών και σιδηροδρομικών αρτηριών αλλά και την συνδεσιμότητα των λιμένων Πειραιά, Τριέστε, Σρι Λανκα, Στενών της Μάλακκα και Σαγκάης- Χόνγκ Κόνγκ- Καντόνας επιχειρείται αφενός μεν η αύξηση των κινεζικών εξαγωγών σε όλο το μήκος της Ευρασίας, αφετέρου η αναβάθμιση της εφοδιαστικής αλυσίδας των κρατών μελών. (China's Belt and Road Initiative: Views from the ground, 2020) Σε κάθε περίπτωση η ολοκλήρωση του project συνεπάγεται αύξηση της κινεζικής ήπιας ισχύος αλλά και της επιρροής της Κίνας σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο στις χώρες- δέκτες των κινεζικών επενδύσεων. Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού ΗΠΑ- Κίνας υπογραμμίζεται από την άλλη όχθη του Ατλαντικού ο κίνδυνος που ελλοχεύει αναφορικά με τον περιορισμό της οικονομικής κυριαρχίας των συμμετεχουσών χωρών κατά το παράδειγμα του Πακιστάν ή της Σρι Λάνκα όπου δημιουργήθηκε η λεγόμενη παγίδα χρέους (Li, Bin, & Qian, 2019, σ.351). Η κριτική εναντίον της Κίνας εστιάζεται επίσης στην παραβίαση των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων που παρατηρείται στην Αυτόνομη Περιοχή της Xijiang (Ουίγούροι), η οποία περιοχή αποτελεί κομβικό σημείο για τη διασύνδεση της Κίνας με την Κεντρική Ασία (Li, Bin, & Qian, 2019 σ. 351-352). Το Urumqi θεωρείται logistics hub για την ευρύτερη περιοχή Κίνας-Κεντρικής Ασίας και η ανάπτυξη της περιοχής, αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για το Πεκίνο.

Στις 20 Ιουνίου 2017, ο Πρόεδρος Xi Jinping ανακοίνωσε το όραμα της Κίνας για την θαλάσσια συνεργασία, παρουσιάζοντας το σκέλος του Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού (Maritime Silk Road, MSR ή Maritime Road). Έμφαση δίνεται πρωτίστως στη βιώσιμη ανάπτυξη, στην αξιοποίηση των υδάτινων πόρων, τη βιομηχανική συνεργασία (ήτοι κατασκευή βιομηχανικών πάρκων για ναυτιλιακούς τομείς και ζώνες οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας), θαλάσσια συνδεσιμότητα (κατασκευή δικτύων ναυτιλιακών υπηρεσιών και ναυτιλιακών κέντρων), διευκόλυνση των μεταφορών (αμοιβαία αναγνώριση των τελωνειακών κανονισμών) και συνδεσιμότητα πληροφοριών (με τη δημιουργία πληροφοριών δικτύων και ανταλλαγών, και εξασφάλιση ασφάλειας και κάλυψης). (Yang, Lewis, Roddy, & Moise, 2018, σ.62)

Τα τρία «γαλάζια οικονομικά περάσματα» είναι

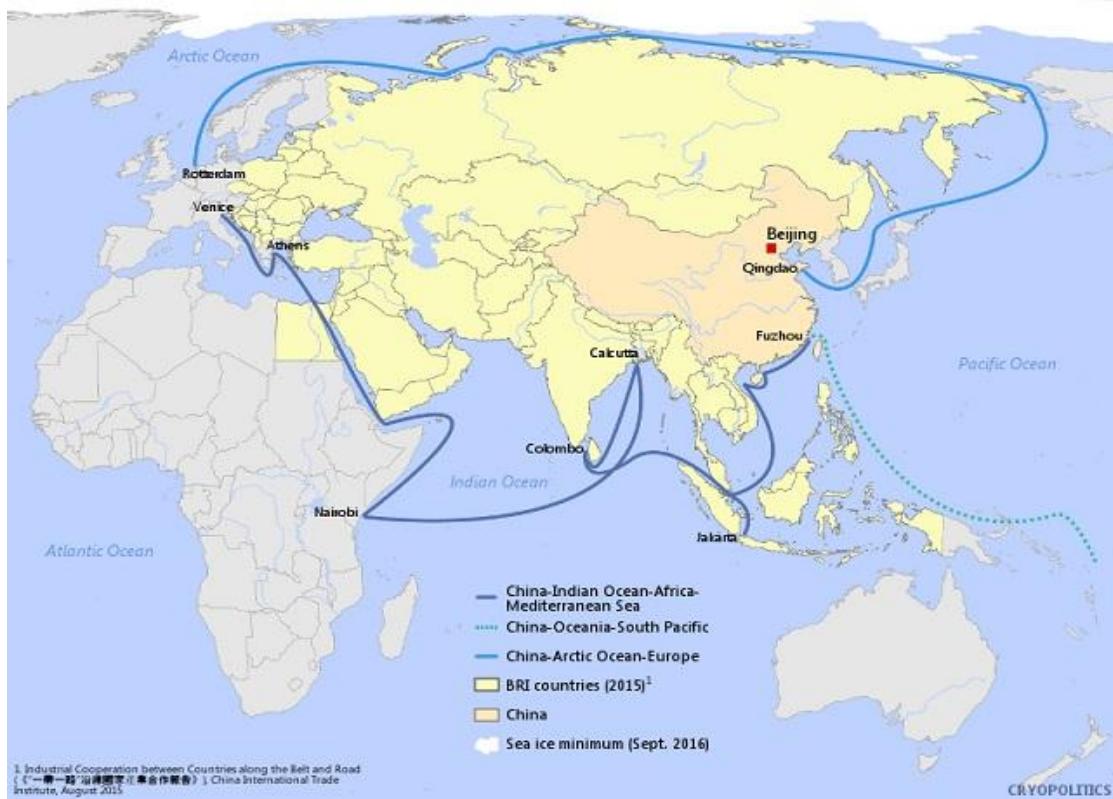
(1) η Κίνα – Ινδικός Ωκεανός – Αφρική – Μεσόγειος Θάλασσα Γαλάζιο Οικονομικό Πέρασμα, που συνδέει τον Οικονομικό Διάδρομο Κίνας – Πακιστάν (CPEC)

και τον Οικονομικό Διάδρομο Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας – Μιανμάρ·

(2)το Γαλάζιο Οικονομικό Πέρασμα Κίνας – Ωκεανίας – Νότιου Ειρηνικού, ξεκινώντας από στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και συνεχίζοντας στον Ειρηνικό Ωκεανό. Και

(3) Το Πέρασμα που φτάνει στην Ευρώπη μέσω του Αρκτικού Ωκεανού.<sup>2</sup> (Yang, Lewis, Roddy, & Moise, 2018, ό.π.)

Εικόνα 11 Το Όραμα για τη Θαλάσσια Συνεργασία εντός του BRI. Πηγή: The Maritime Executive



Η ΑΙΙΒ χρηματοδοτεί τη συνδεσιμότητα μεταξύ των χωρών μέσω των θαλάσσιων διαδρομών ιδιαίτερα στη Νότια και τη Νοτιοανατολική Ασία και Μέση Ανατολή. Αξίζει να τονιστεί ότι η Κίνα έχει ανακοινώσει επενδυτικό σχέδιο 57

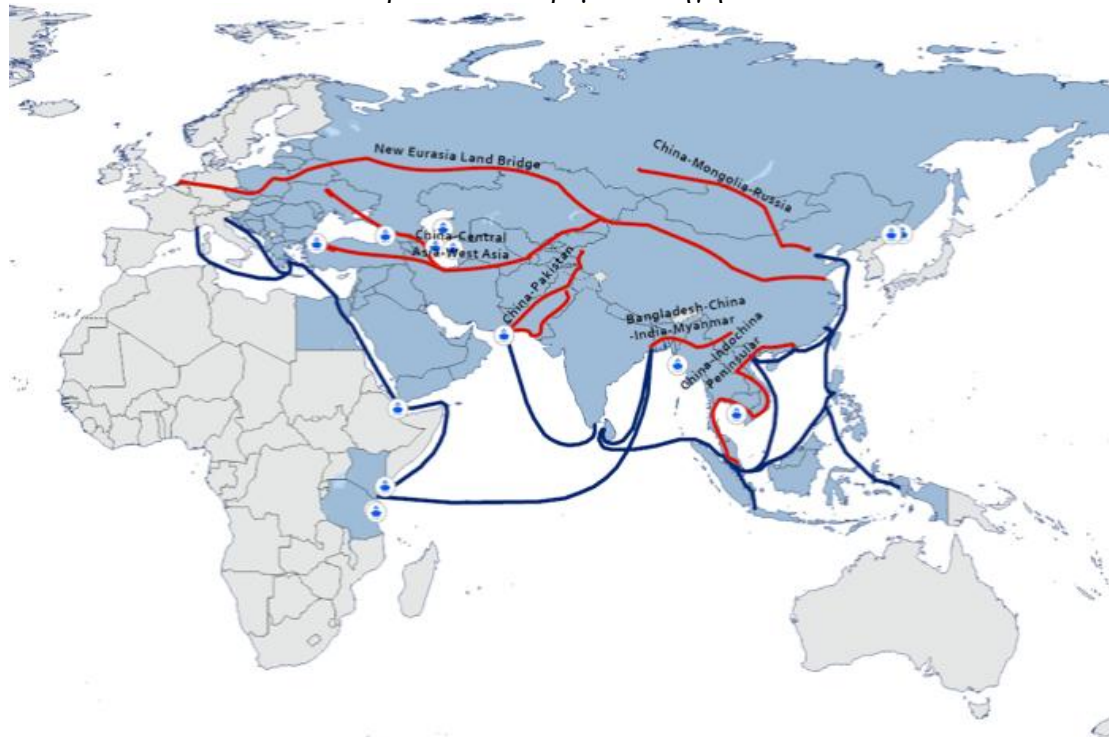
<sup>2</sup> Η αρκτική πολιτική της Κίνας συνίσταται στην εδραίωση ολοκληρωμένων διμερών σχέσεων με όλα τα κράτη της περιοχής με επακόλουθη αύξηση της επιρροής της στο Αρκτικό Συμβούλιο και στο Συμβούλιο Βορείων Χωρών. Το Πεκίνο έχει ήδη δικό του ερευνητικό σταθμό στην Αρκτική από το 2004, τον Κίτρινο Ποταμό. Επιπλέον λειτουργεί σταθμός στο Svalbard στη Νορβηγία, από την κινεζική Διοίκηση Αρκτικής και Ανταρκτικής. Η Κίνα επιθυμεί να δημιουργήσει πρόσθετους κινεζικούς ερευνητικούς σταθμούς στην Αρκτική, για παράδειγμα, στη Γροιλανδία, όπου υπογράφηκε τον Μάιο του 2016 Μνημόνιο Κατανόησης για στενότερη ερευνητική συνεργασία στην Αρκτική μεταξύ Γροιλανδίας και Κίνας, ειδικότερα με την ίδρυση κινεζικού ερευνητικού σταθμού στην Γροιλανδία. Η κινεζική πλευρά διατηρεί το Αστεροσκοπείο Aurora στο Kárhóll της Ισλανδίας, χρηματοδοτούμενο από το Polar Research Institute China. Σύμφωνα με δηλώσεις αξιωματούχων του Polar Research Institute China οι Κινέζοι επιδιώκουν τη δημιουργία ενός κινεζικού ερευνητικού σταθμού στη Γροιλανδία. Μια κινεζική παρουσία στη Γροιλανδία προκαλεί αυξημένη ανησυχία τόσο στις ΗΠΑ, όσο και στη Δανία, της οποίας η Γροιλανδία αποτελεί αυτοδιοικούμενη περιοχή. (Sørensen, 2018, σ. 99)



δισεκατομμυρίων δολαρίων για το λιμάνι Gwadar και την ελεύθερη ζώνη του, το οποίο και αποτελεί βασικό εμπορικό κόμβο για την CPEC (Οικονομικός Διάδρομος Κίνας- Πακιστάν) (Yang, Lewis, Roddy, & Moise, 2018, π.63). Τα Ηνωμένα Έθνη Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ αναγνώρισε το BRI, και ειδικότερα το CPEC, σε ψήφισμα του Μαρτίου 2017 (S/RES/2344 2017: σ. 35) (Yang, Lewis, Roddy, & Moise, 2018, ό.π.).

Η Κεντρική Ασία διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο. Πιο συγκεκριμένα ο διάδρομος Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας σκοπεύει να συνδέει το σιδηροδρομικό δίκτυο Κίνας-Καζακστάν προς Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν και Ιράν. Ο έτερος οικονομικός διάδρομος της Ευρασιατικής χερσαίας γέφυρας θα περιλαμβάνει τη Ρωσία συνδέοντας την Κίνα με την Ευρώπη μέσω Καζακστάν και Ρωσίας. Επιπλέον, υπάρχει και ο Διάδρομος Κίνας- Μογγολίας- Ρωσίας που φτάνει εντός της πλούσιας σε αποθέματα φυσικού αερίου και ορυκτών Σιβηρίας.

Εικόνα 12 Το Σύνολο των Χερσαίων Διαδρόμων. Πηγή: The Maritime Executive.



Υπάρχει μια σειρά από μικρότερα έργα στο πλαίσιο των Διαδρόμων, υψηλής οικονομικής σημασίας όπως: α) ο σιδηρόδρομος Khorgos–Aktau, που συνδέει το λιμάνι του Καζακστάν στην Κασπία Θάλασσα προς την κύρια εμπορική πύλη BRI του Khorgos, β) ο σιδηρόδρομος Κίνας-Κιργιστάν-Ουζμπεκιστάν, που συνδέει το

δυτικές πόλεις της Xinjiang Kashgar/Kashi, μέσω της πόλης Osh, του Κιργιστάν στο Andijan στο ανατολικό Ουζμπεκιστάν και γ) ο αγωγός φυσικού αερίου Κίνας-Κεντρικής Ασίας, ο οποίος επί του παρόντος τροφοδοτείται κυρίως με καύσιμα από φυσικό αέριο του Τουρκμενιστάν (Indeo, 2018, σ. 137).

Η κινεζική παρουσία στην περιοχή βασίζεται σε έργα υποδομής και ενέργειας και δεν προϋποθέτει την εκχώρηση εθνικής κυριαρχίας, ούτε την ύπαρξη συγκεκριμένου πολιτικού συστήματος. Για αυτό το λόγο η εμπλοκή χωρών της Κεντρικής Ασίας στο BRI θεωρείται από μεριάς των πολιτικών ηγεσιών τους ότι τους εξασφαλίζει οικονομικά και πολιτικά οφέλη. Σε ένα δεύτερο επίπεδο κινείται το BRI ανταγωνιστικά των επιδιώξεων την Μόσχας για ένταξη των Δημοκρατιών της Κεντρικής Ασίας στην Ευρασιατική Οικονομική Ένωση, όπως και των επιδιώξεων των ΗΠΑ για περιορισμό της σινορωσικής επιρροής στην περιοχή αυτή (Indeo, 2018, ό.π.),

### **III.i. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΙΝΑΣ- ΧΩΡΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ (16+1)**

Οι Κινέζοι εγκαινίασαν την Πρωτοβουλία επί πρωθυπουργίας Wen Jiabao με τα «Δώδεκα Μέτρα για την Προώθηση της φιλικής συνεργασίας με τις Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης»<sup>3</sup>, κατά την επίσκεψη του πρώτου στη Βαρσοβία τον Απρίλιο του 2012 (Vangeli, 2018, σ. 675). Οι ετήσιες σύνοδοι κορυφής των G16 + 1 έλαβαν χώρα στο Βουκουρέστι, το Βελιγράδι, την Suzhou και τη Ρίγα. Η Τσεχία σύνηψε με την Κίνα μια συμφωνία στρατηγικής εταιρικής σχέσης τον Μάρτιο του 2016 και η Πολωνία μια ολοκληρωμένη συμφωνία εταιρικής σχέσης (Górski, 2018, σ.116-117).

---

<sup>3</sup> Τα Δώδεκα Μέτρα κάλυψαν θέματα όπως: η επέκταση πιστωτικής γραμμής 10 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ από κινεζικές κρατικές τράπεζες, τη σύσταση επενδυτικού ταμείου με στόχο τη συγκέντρωση τουλάχιστον 500 εκατομμυρίων \$ ΗΠΑ στην αρχική φάση λειτουργίας και διακανονισμούς σε τοπικό νόμισμα. Σύμφωνα με τα Δώδεκα Μέτρα, η Κίνα δεσμεύτηκε επίσης να συνεισφέρει 2 εκατομμύρια RMB ετησίως σε ένα ερευνητικό ταμείο που εστιάζει στην ΚΑΕ, για τη χορήγηση 5000 υποτροφιών σε πολίτες των ΧΚΑΕ και για το άνοιγμα γενικής γραμματείας G16 + 1 στο Πεκίνο. (Górski, 2018, p 117)

Ο ρόλος της 16 + 1 είναι να στρώσει τον δρόμο για την ανάπτυξη των υποδομών και της οικονομικής συνεργασίας της Χερσαίας Οικονομικής Ζώνης στο πλαίσιο του BRI. Οι σύνοδοι κορυφής G16 + 1 έχουν δημιουργήσει τις λεγόμενες κατευθυντήριες γραμμές δράσεων. Οι κατευθυντήριες γραμμές του Βουκουρεστίου δείχνουν τον κατάλογο προγραμματισμένων συμποσίων και εργαστηρίων μεταξύ των μερών, ενώ οι κατευθυντήριες γραμμές του Βελιγραδίου καλύπτουν το πεδίο των υποδομών, όπως η κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Βελιγραδίου- Βουδαπέστης. Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές Suzhou τονίζουν τη διευκόλυνση του εκτελωνισμού μεταξύ της Κίνας, Ουγγαρίας, Σερβία και Βόρειας Μακεδονίας τον Δεκέμβριο του 2015, αλλά και τη συμμετοχή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων των Χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης στην πρώτη φάση του Διασυννοριακού Διατραπεζικού Συστήματος Πληρωμών RMB. (Górski, 2018, ό.π.)

Ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε σημαντικά καθώς οι συνολικές εξαγωγές των Χωρών Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης προς την Κίνα αυξήθηκαν από 8,9 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2012 σε 12,3 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2019, που αντικατοπτρίζει ένα σύνθετο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 4,7%. Στον αντίποδα, οι εισαγωγές στις Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης από την Κίνα αυξήθηκαν από 55,2 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2012 σε 89,2 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2019, δείχνει μια σύνθετη ετήσια ανάπτυξη 7,1% σύμφωνα με το Διεθνές Κέντρο Εμπορίου. (Stanojevic, Qiu, & Chen, 2021, σ. 296)

Πίνακας 2 Εισαγωγών των 16 ΧΚΑΕ από την Κίνα και την ΕΕ 15 (εκατομμύρια \$ ΗΠΑ) Πηγή: International Trade Center (Stanojevic, Qiu, & Chen, 2021, σ. 301)

			2001	2012	2019
1	Αλβανία	Κίνα	26,9	310,2	498,6
		ΕΕ 15	989,1	2.697,7	3.119,9
2	Βόρεια Μακεδονία	Κίνα	18,7	374,9	544,9
		ΕΕ 15	716,4	2.865,0	4.326,1
3	Βοσνία Ερζεγοβίνη	Κίνα	60,6	536,2	829,6
		ΕΕ 15	1.237,6	3.201,1	4.081,2
4	Βουλγαρία	Κίνα	87,4	974,3	1.689,7
		ΕΕ 15	3.591,9	13.826,6	16.236,5
5	Εσθονία	Κίνα	380,8	1.413,0	1.512,7

		ΕΕ 15	1.590,2	8.327,7	7.671,3
6	Κροατία	Κίνα	144,3	1.487,9	804,1
		ΕΕ 15	5.224,7	9.764,0	14.045,9
7	Λετονία	Κίνα	27,1	447,5	570,7
		ΕΕ 15	1.842,0	5.919,2	6.537,5
8	Λιθουανία	Κίνα	125,1	681,6	1.040,0
		ΕΕ 15	2.794,8	11.188,5	14.926,3
9	Μαυροβούνιο	Κίνα	71,9	167,6	302,2
		ΕΕ 15	685,8	686,1	1.003,9
10	Ουγγαρία	Κίνα	1.333,6	5.412,3	7.154,5
		ΕΕ 15	19.464,7	49.105,0	61.219,8
11	Πολωνία	Κίνα	1.594,9	17.258,1	30.414,6
		ΕΕ 15	30.483,5	89.869,5	116.249,7
12	Ρουμανία	Κίνα	253,3	2.687,5	5.094,6
		ΕΕ 15	8.929,3	36.574,6	50.197,5
13	Σερβία	Κίνα	134,3	1.385,5	2.506,1
		ΕΕ 15	1.982,3	6.965,2	9.906,6
14	Σλοβακία	Κίνα	232,5	4.883,8	5.754,6
		ΕΕ 15	7.351,7	23.517,6	30.840,7
15	Σλοβενία	Κίνα	158,4	1.546,5	2.294,4
		ΕΕ 15	6.657,7	15.602,7	21.268,2
16	Τσεχία	Κίνα	1.068,1	15.672,8	28.254,8
		ΕΕ 15	22.547,8	66.431,5	80.957,7

Το 2019, η Ελλάδα εντάχθηκε στην Πρωτοβουλία και έτσι μετονομάστηκε σε Συνεργασία 17+ 1. Δύο χρόνια μετά το 2021 η Λιθουανία αποχώρησε από την Πρωτοβουλία, οπότε και έγινε 16 +1.

6 Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Πολωνία, Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Βουλγαρία) αντιπροσωπεύουν το 95% των επενδύσεων Πρωτοβουλίας 16 + 1 της Κίνας, ενώ τα υπόλοιπα μέλη έλαβαν μόνο το 5%. Η Κίνα έχει επικριθεί στην περιοχή επειδή χρησιμοποιεί κινεζικά δάνεια και εργατικό δυναμικό κυρίως από την Κίνα, προκαλώντας φόβους ότι οι χώρες υποδοχής θα

μπορούσαν να παγιδευτούν σε μια «παγίδα χρέους». Ο «κινεζικός αυτοκινητόδρομος προς το πουθενά», του Μαυροβουνίου ή Ευρωπαϊκός Αυτοκινητόδρομος XI συνδέει το λιμάνι του Μπαρ με τη Σερβία βελτιώνοντας σημαντικά την υποδομή του Μαυροβουνίου – project που από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίθηκε μη βιώσιμο. Ωστόσο η κυβέρνηση προχώρησε στην κατασκευή του. Μια κατασκευή που οδήγησε σε πρόβλημα χρέους για τη χώρα, αυξάνοντας το λόγο χρέους προς ΑΕΠ στο 80 % και αναγκάζοντας την κυβέρνηση να λάβει μέτρα λιτότητας (Brinza, 2019 σ. 217-220).

Έτερο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Σερβία. Η χώρα έλαβε μια σειρά από επενδύσεις σε υποδομές, βιομηχανία και ενέργεια. Πέραν του σιδηροδρόμου Βουδαπέστης-Βελιγραδίου, η Κίνα επένδυσε επίσης πολλά στη γέφυρα Zemun-Borca, η οποία ολοκληρώθηκε το 2014 και εγκαινιάστηκε από τον Κινέζο πρωθυπουργό Λι Κετσιάνγκ (Brinza, 2019, ό.π.). Η γέφυρα αυτή αποτελεί την μεγαλύτερη εκ του μηδενός επένδυση της Κίνας στην Ευρώπη με συνολικό κόστος 260 εκατομμύρια €. (Brinza, 2019, ό.π.) Το 85 % της επένδυσης προήλθε από δάνειο από την Export- Import Bank of China, και το υπόλοιπο 15 % χορηγήθηκε από την κυβέρνηση της Σερβίας. Από την εξέλιξη του έργου αυτού αλλά και από αντίστοιχα στην περιοχή Ειρηνικού- Ινδικού συμπεραίνεται ένα είδος *modus operandi* που εγείρει επιφυλάξεις, ήτοι δανεισμός από κάποια κινεζική τράπεζα (κίνδυνος παγίδας χρέους), συμμετοχή κινεζικών κατασκευαστικών εταιρειών, αλλά και κυρίως συμμετοχή εργατικού δυναμικού όπου ½ είναι Κινέζος (αν όχι το 100% όπως στις περιπτώσεις κινεζικών projects στην Αφρική).

## **IV.ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ**

### **IV.i. ΕΛΛΑΣ**

Η οικονομική διπλωματία της Κίνας στην Ελλάδα, κορυφώνεται το 2008 με τη μίσθωση του ημίσεως του λιμένα εμπορευματοκιβωτίων από τον ΟΛΠ στην κινεζική εταιρεία China Ocean Shipping Company (COSCO)<sup>4</sup> για μια χρονική περίοδο

---

<sup>4</sup> Οι κινεζικές εταιρείες: «Οι δημόσιες επιχειρήσεις εξακολουθούν να είναι οι πρώτες επιλογές για τις στρατηγικές OFDI (Overseas Foreign Direct Investments) της κινεζικής κυβέρνησης. Ωστόσο, η κυριολεκτική έννοια της «κρατικής ιδιοκτησίας» έχει αλλάξει σημαντικά κατά τις δεκαετίες της οικονομικής μεταρρύθμισης. Ο

35ετών, με δικαίωμα ανανέωσης 5 ετών ακόμα. Αρχικά αγοράστηκε για €678.000.000 και ακολούθησαν επενδύσεις σε υποδομές αξίας €230.000.000. Συν τοις άλλοις η COSCO Hellas, θυγατρική της μητρικής εταιρείας πέτυχε την αγορά του πλειοψηφικού πακέτου 51% των μετοχών στον ΟΛΠ το 2016 για την τιμή των €280.500.000. Η μετοχική σύνθεση του Οργανισμού περιλαμβάνει Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) με 23,4%, ενώ οι λοιποί επενδυτές 25,86%. Η συμφωνία της πώλησης ορίζει δυνατότητα αύξησης του μετοχικού μεριδίου σε 67% με την επίτευξη συγκεκριμένων επενδυτικών στόχων ύψους €300.000.000 (Παπαμαυρουδής, 2019). Ο ΟΛΠ έχει αυξήσει τη χωρητικότητα του σε όγκο εμπορευματοκιβωτίων σημαντικά ανεβαίνοντας από την 93<sup>η</sup> θέση το 2008 στην 37<sup>η</sup> το 2018. Σύμφωνα με τον ΟΛΠ, το λιμάνι πέτυχε κέρδη (προ φόρων) €42,3 εκ. το 2018 διπλασιάζοντας το ποσό από 21,2 εκατ. ευρώ το 2017 (Παπαμαυρουδής, 2019) (Qianqian & Davarinou, 2019, σ. 111-112).

Η επένδυση αυτή της COSCO, έφερε και την αεροπορική AIR CHINA σε απευθείας σύνδεση με τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος αλλά και με την ίδια την COSCO για αύξηση του όγκου Κινέζων επισκεπτών στην Ελλάδα, το 2017 Επιπλέον ήδη από το 2017 συνήφθη Μνημόνιο κατανόησης (MoU) μεταξύ της Κεντρικής Τράπεζας της Ελλάδας και της China Development Bank (CDB) για την προώθηση των διμερών τραπεζικών συναλλαγών (Παπαμαυρουδής, 2019). Στον κάτωθι πίνακα παρουσιάζονται οι κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα (Qianqian & Davarinou, 2019, σ. 111-113).

Πίνακας 3. Μεγάλες κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα από το 2009. Πηγή: (Θανασιάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020) (Παπαμαυρουδής, 2019)

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΟΜΕΑΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΔΙΣ €	ΦΥΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
2009	COSCO	ΟΛΠ	ΛΙΜΕΝΕΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	0,678	Concessions Contract
2014	CHINA DEVELOPMENT	COSTA MARE	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ	1,1	Official Lending

παλαιότερος όρος guoying qiye (国营企业) «επιχειρήσεις που διοικούνται από το κράτος» αντικαταστάθηκε από το guoyou qiye (国有企业) «Κρατικές επιχειρήσεις». Αυτή η αλλαγή επιβεβαιώνει ότι το κράτος δεν θεωρεί πλέον τον εαυτό του ως το μέρος που εμπλέκεται στην καθημερινή λειτουργία του τις κρατικές επιχειρήσεις, αλλά ως ιδιοκτήτης, ο οποίος αναθέτει τη διαχείριση σε επαγγελματίες διευθυντές» (Ma & Perevelli, 2019, σ. 60).

	BANK				
2014	EXPORT IMPORT BANK	THENAMARIS OCEAN BULK	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ	0,34	Shipping Infrastructure
2014	ICBC	LIBRA DIANA SHIPPING	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ	0,49	Shipping Infrastructure
2014	CHINA NATIONAL AERO-TECHNOLOGY	VERITAS SHIP MANAGEMEN T	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ	0,158	Shipping Logistics
2015	ICBC-SINOHYDRO	ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ	ΕΝΕΡΓΕΙΑ	0,88	Energy Generation
2016	COSCO	ΟΛΠ	ΛΙΜΕΝΕΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	0,28	Majority Shareholding
2017	STATE GRID CORPORATION OF CHINA	ΑΔΜΗΕ	ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ	0,32	24% Συμμετοχή με δικαίωμα εξαγοράς του 66%
ΣΥΝΟΛΟ				4,246	

Οι κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα εστιάζονται σε τομείς ιδιαίτερα νευραλγικούς, όπως οι μεταφορές και η εφοδιαστική αλυσίδα, οι επικοινωνίες και τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα. Διεθνείς εταιρείες κινεζικών συμφερόντων όπως η ZTE, και η HUAWEI διακινούν μέσω Πειραιά τα προϊόντα τους στην Ευρώπη, καθιστώντας τον Πειραιά κόμβο (Θανασάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020, σ. 58). Στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών η κινεζική παρουσία παραμένει εξίσου εμφανής. Η Huawei πέρα από τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, επενδύει στη δημιουργία Κέντρων Έρευνας & Ανάπτυξης με εφαρμογές υψηλής τεχνολογίας. Η εταιρεία συνεργάζεται ήδη με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου προσφέροντας τοπικό λογισμικό προγραμματισμού, ενώ προσφέρει υποτροφίες σε πολλά υποσχόμενους νέους ειδικούς (Tonchev & Davarinou, 2017, σ. 19) Ακολουθώντας η Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation (ZTE) παρέχει επίσης εξοπλισμό στην Ελλάδα καθώς και υποστήριξη διαχείρισης δικτύων και μεγάλων δεδομένων καθώς και υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας. Έχει υπογραφεί δε Συμφωνία Συνεργασίας με την Forthnet για την ανάπτυξη δικτύων νέας γενιάς (NGN) (Tonchev & Davarinou, 2017, ό.π.) Η Pacific Century CyberWorks (PCCW Global), θυγατρική της Hong Kong Telecom (HKT), που δραστηριοποιείται στους τομείς τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, διαχείρισης δικτύου κινητής τηλεφωνίας και διαχείρισης μεγάλων δεδομένων. εξαγόρασε τη νεοσύστατη ελληνική εταιρεία Crypteia Networks.

Επιπλέον η ίδια εταιρεία ενδιαφέρεται για συνεργασία με τον ΟΤΕ για την κατασκευή υποδομών ευρυζωνικών συνδέσεων στην Ελλάδα (Tonchev & Davarinou, 2017).

Ο τομέας των ακινήτων φαντάζει ιδιαίτερα ελκυστικός για τα κινεζικά οικονομικά συμφέροντα. Η Fosun International Ltd, συμμετέχει σε κοινοπραξία με την Lamda Development για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου Αθηνών στο Ελληνικό. Επιπλέον, περίπου 850 Κινέζοι πολίτες είναι γνωστό ότι έχουν αγοράσει ακίνητα στην Ελλάδα κάνοντας χρήση του λεγόμενου προγράμματος Golden Visa. Δεδομένου ότι ξοδεύουν για αγορά ακινήτων κατά μέσο όρο μεταξύ 550.000 € και 600.000 € έκαστος, συνάγεται ότι το σύνολο της αξίας των αγορών αυτών κυμαίνεται στα € 500 εκατ. (Tonchev & Davarinou, 2017, σ.20) Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία του Enterprise Greece, χορηγήθηκαν συνολικά 7.414 άδειες παραμονής, εκ των οποίων 5.352 σε Κινέζους (ποσοστό 72,2%) και 22.103 σε επενδυτές και μέλη των οικογενειών τους, εκ των οποίων 16.165 σε Κινέζους (ποσοστό 73,1%) (Θανασάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020).

Πίνακας 4. Άδειες Παραμονής 2014- 2020 Πηγή: (Θανασάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	ΜΑΡΤΙΟΣ 2020
ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ	364	781	1267	2226	4107	7187	7414
ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ- ΜΕΛΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ	723	1800	3144	5682	11430	21370	22103

Πίνακας 5. Καθαρές ΑΞΕ κινεζικής προέλευσης στην Ελλάδα 2002-2019 σε δις € Πηγή: (Θανασάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020).

	2002- 2019	ΣΥΝΘΕΣΗ	2016	2017	2018	2019
ΧΟΝΚ- ΚΟΝΓΚ	1221	67,1&%	317	26	314	434
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΚΙΝΑ	593	32,6%	29	48	215	184
ΜΑΚΑΟ	5	0,3%	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	1819	100%	347	75	530	619



Ο Όμιλος Κοπελούζου συνεργάζεται με δύο κινεζικές εταιρείες. Αφενός μεν με την China Energy Investment Corporation στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και στην παροχή συμβατικού ηλεκτρικού ρεύματος, αφετέρου δε με την Shenhua, το μεγαλύτερο παραγωγό άνθρακα της Κίνας για την απόκτηση του 75 τοις εκατό των μετοχών των τεσσάρων αιολικών πάρκων που αναπτύχθηκαν από τον Όμιλο Κοπελούζου (Qianqian & Davarinou, 2019, σ.113) (Tonchev & Davarinou, 2017). Σημαίνων για την εμβάθυνση των σχέσεων παραμένει ο ρόλος του Ινστιτούτου Κομπούκιος στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, που ενισχύει την σινομάθεια εξοπλίζοντας κατάλληλα Έλληνες ιδιώτες που δραστηριοποιούνται στον εμπορικό τομέα με κινεζικές εταιρείες (Bentis, Carulas, Mihalaris, & Papoutsas, 2018, σ. 23).

Παρόλα αυτά λόγω της πανδημίας COVID-19 και των γεωπολιτικών προκλήσεων τόσο στην Ανατολική Μεσόγειο, όσο και του πολέμου στην Ουκρανία, οι δύο χώρες έχουν μια διαφορετική οπτική σε ζητήματα που άπτονται πέραν από της πολιτικής και καθαυτής διπλωματίας και της οικονομικής σε επίπεδο κυρώσεων επί της Ρωσίας, δεδομένης της συμμετοχής της Ελλάδος στους Ευρω-Ατλαντικούς Θεσμούς και της συμμαχίας Κίνας –Ρωσίας λόγω και του Συμφώνου της Σαγκάης. Οι εξελίξεις αυτές δύνανται να περιορίσουν την αποτελεσματικότητα της στρατηγικής ήπιας ισχύος της Κίνας στην Ελλάδα (Tonchev & Bentis, 2021, σ.43-47).

#### **IV.ii. ΒΟΡΕΙΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ**

Το ενδιαφέρον του συνόλου των κινεζικών επενδύσεων επικεντρώνεται στη δημιουργία υλικοτεχνικών υποδομών. Τόσο οι οδικοί άξονες όσο και οι ενεργειακοί αγωγοί αλλά και το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελούν τις προτεραιότητες της κινεζικής οικονομικής παρουσίας στη γείτονα. Επί παραδείγματι η σιδηροδρομική σύνδεση Πειραιά- Βουδαπέστης περνά μέσα από το έδαφος της Βορείου Μακεδονίας (Bak, 2019, σ. 28 ). Συν τοις άλλοις το άνοιγμα του Ινστιτούτου Κομπούκιου στο Πανεπιστήμιο Αγίων Κυρίλλου και Μεθοδίου, δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους της Βορείου Μακεδονίας να μάθουν την κινεζική (Arežina, 2021, Σ.157-158). Η Συμφωνία Αμοιβαίας Συνεργασίας υπογράφηκε το 2007 και περιλαμβάνει μια σειρά από συνεργασίες, όπως τη συμμετοχή κινεζικών εταιρειών στην κατασκευή του υδροηλεκτρικού σταθμού Kozjak στο φαράγγι του ποταμού Treska, ενώ η κυβέρνηση της Γείτονος αγόρασε έξι επιβατικά τρένα από την China Railway Rolling Stock

Corporation (Arežina, 2021, ό.π.) Στον παρακάτω πίνακα ακολουθούν οι κινεζικές επενδύσεις.

Πίνακας 6. Κινεζικές Επενδύσεις στη Βόρεια Μακεδονία. Πηγή: (Παπαμαρουδής, 2019)

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΟΜΕΑΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ
2006	China International Water and Electric Corσ.	ΕΝΕΡΓΕΙΑ	87	TP Kozjak Hydro Power Plant
2010	Zhengzhou Yutong Group	ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	48	Supply of doubledecker buses for Skopje
2014	Sinohydro Corσ. Exim Bank	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ 110 KM	580	Lending / Construction Kicevo – Ohrid Miladinovci – Stip
2014	China Railway Rolling Stock Co	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	50 ΕΤΑΑ ΔΑΝΕΙΟ	Electrical trains Railway modernisatiov
2017	China Railway Rolling Stock Corσ.	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	8	Supplementary investment to 2014
ΣΥΝΟΛΟ			773	

Η κατασκευή της Εθνικής οδού Κίτσεβο-Οχρίδας (56,7 χλμ) στη Βόρεια Μακεδονία, πρωτοβουλίας του Ν. Γκρουέφσκι, περιλαμβάνει συμφωνία δανείου ύψους \$ 580 εκατομμυρίων, με επιτόκιο 2% και διάρκεια αποπληρωμής 25 έτη . Το δε έργο συνδέεται με τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 8, συνεχίζοντας με την Βουλγαρία προς τα δυτικά και την Αλβανία στα ανατολικά. Η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Miladinovci-Štip (53 χλμ) θα παρέχει στην πόλη του Štip πρόσβαση στον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 10, που συνδέει τη Βόρεια Μακεδονία με την Ελλάδα και τη Σερβία (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020, σ. 184-186).

Ο αυτοκινητόδρομος Κίτσεβο-Οχρίδα διασχίζει τον φυσικό βιότοπο του λύγκα των Βαλκανίων απειλούμενου είδους, ως εκ τούτου η ολοκλήρωση του έργου οφείλει να

λάβει υπόψιν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και της πανίδας. Επιπλέον η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Κίτσεβο-Οχρίδας βρίσκεται σε έδαφος απότομο και τραχύ, επιτείνοντας την διάβρωση του εδάφους. Οι καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου και ο μη συνυπολογισμός των επιπτώσεων στο φυσικό τοπίο οδήγησαν σε εκ νέου δανεισμό € 187 εκατομμυρίων από την China Exim, αυξάνοντας το συνολικό κόστος κατασκευής από € 411 εκατομμύρια σε 598 (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020). Το έργο της εθνικής οδού ανέλαβε η η Power Construction Corporation of China (Zuokui, 2019 σ. 91-92). Συνοψίζοντας, η υπόθεση του αυτοκινητόδρομου Κίτσεβο-Οχρίδα υπογραμμίζει τις ρυθμιστικές αδυναμίες που ενυπάρχουν σε διμερείς συμφωνίες δανείου προς κατασκευή που είναι τυπικές των κινεζικών κατασκευών στην περιοχή., όπως θα διαπιστωθεί και στο οικείο κεφάλαιο του Μαυροβουνίου (Jepson, 2021, σ. 1229).

#### **IV.iii. ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ**

Η Βουλγαρία είναι η δεύτερη χώρα στον κόσμο μετά την ΕΣΣΔ που αναγνώρισε επισήμως τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας το 1949. Η συμφωνία οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών υπεγράφη ήδη το 2006 στο Πεκίνο (Παπαμαυρουδής, 2019). Η θέρμη των Σινο-βουλγαρικών σχέσεων απεικονίζεται στην ίδρυση το 2006 στη Σόφια του πρώτου Ινστιτούτου Κομφούκιου στην κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (Arežina, 2021, p; 157-158). Η Βουλγαρία άλλωστε συμμετέχει στην Πρωτοβουλία 16+1. Η Κίνα ως εμπορικός εταίρος ως προς τις εισαγωγές από την Βουλγαρία βρίσκεται στην τέταρτη θέση πίσω και από την Ελλάδα, μέγεθος που βαίνει αυξημένο από το 2007 που ήταν στα €74,7 εκ. στα €720 εκ. το 2018 (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020, σ. 185). Εμπορικό ισοζύγιο που λογίζεται αρνητικό όπως και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Η Βουλγαρία προσέλκυσε την πλειονότητα των υφιστάμενων κινεζικών επενδύσεων (OFDI) μεταξύ 2011 και 2013, κάνοντας στροφή στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας το 2011 (Παπαμαυρουδής, 2019). Κινεζικοί όμιλοι προχώρησαν στην κατασκευή ηλιακών πάρκων ισχύος άνω των 150 MW κατέχοντας το 15% του συνόλου των ηλιακών εγκαταστάσεων στη χώρα. Επενδύσεις κινεζικών συμφερόντων ύψους €16.000.000 σε 20 000 στρέμματα έλαβαν χώρα επί βουλγαρικής γεωργικής γης στη

βορειοδυτική Βουλγαρία για τη δημιουργία μιας εγκατάστασης παραγωγής ζωοτροφών κοντά στο Ντόμπριτς (Dobrich) που σχεδιάζει να εξαγάγει το 90% της παραγωγής στην Κίνα (Παπαμαουρουδής, 2019) (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020). Ο μεγάλος πληθυσμός της Κίνας άλλωστε αυξάνει την ζήτηση για γεωργικά και ζωϊκά προϊόντα.

Η Great Wall Motors (GWM) προχώρησε σε μια κοινοπραξία με την βουλγαρικών συμφερόντων εταιρεία Litex Motors σε ένα εργοστάσιο συναρμολόγησης αυτοκινήτων κοντά στο Λόβετς (Lovech) (Παπαμαουρουδής, 2019). Εξέλιξη που επωφελείται από τα χαμηλά εργατικά και μη μισθολογικά κόστη στη Βουλγαρία. Στην περίπτωση της εν λόγω επένδυσης η βουλγαρική πλευρά αποτέλεσε τον βασικό επενδυτή, συνεισφέροντας το 90% του κεφαλαίου, ενώ η κινεζική GWM προσέφερε το 10% συν την τεχνογνωσία. Ωστόσο το 2016 η σύμπραξη αυτή διαλύθηκε ως μη βιώσιμη (Bielinski, Markiewicz, & Oziewicz, 2019). Ο κανόνας στην Βουλγαρία είναι ότι οι κινεζικές ΑΞΕ (OFDI) σχετίζονται με την εξαγορά υπαρχουσών υποδομών, κυρίως εργοστασίων ή και τραίνων από την CRRC στη Βουλγαρία (Bielinski, Markiewicz, & Oziewicz, 2019, σ. 16).

#### **IV.iv. ΣΕΡΒΙΑ**

Το μερίδιο των κινεζικών επενδύσεων προς τη Σερβία ανήλθε σε 3,1% το 2015 και αυξήθηκε σε 9,2% το 2016. Αύξηση που αποδίδεται κυρίως στην εξαγορά του χαλυβουργείου Zelezara Smederevo από την κινεζική He Steel Group για €46.000.000 το 2016. Άλλες brownfield επενδύσεις αφορούν ", το Coper Miner & Smelter "Bor", τη κατασκευή ενός εργοστασίου ελαστικών στο Zrenjanin, ενός εργοστασίου ανταλλακτικών αυτοκινήτων στη Loznica, ενός εργοστασίου φώτων αυτοκινήτων στη Νις και του βιομηχανικού πάρκου "Mihajlo Pupin" (Arežina, 2021) (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020). Επιπλέον η Τράπεζα της Κίνας (Bank of China) άνοιξε το νέο της υποκατάστημα στο Βελιγράδι, θυγατρική της Τράπεζα της Κίνας που βρίσκεται στην Ουγγαρία. Πλήθος σημαντικών έργων υποδομής λαμβάνει χώρα στην Σερβία. Τα κορυφαία είναι το Έργο Ανασυγκρότησης του Ούγγρο-σερβικού Σιδηροδρόμου, το οποίο θα πρέπει να αποτελεί μέρος της σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιώς-Θεσσαλονίκης-Σκοπίων- Βελιγραδίου-

Βουδαπέστης, των αυτοκινητοδρόμων Obrenovac-Ub, Lajkovac-Ljig, Surčin-Obrenovac, Preljina-Pozega, Pozega-Boljari και η κατασκευή της παράκαμψης πέριξ του Βελιγραδίου. Για την χρηματοδότηση των ανωτέρω η Σερβία έχει αποσύρει κεφάλαια ύψους €10 εκατομμυρίων από το Ταμείο της Πρωτοβουλίας 16+1, υπό μορφή δανεισμού από την EXIM (Arežina, 2021, σ.156). Επίσης, ένα επιπλέον Ινστιτούτο Κομφούκιου που βρίσκεται στο Νόβι Σαντ άνοιξε το 2014, πέραν αυτού του Βελιγραδίου. Στον αντίποδα η Σερβία εγκαινίασε ένα Σερβικό Πολιτιστικό Κέντρο στο Πεκίνο, ενώ η κατασκευή του Κινεζικού Πολιτιστικού Κέντρου Βελιγραδίου θα πραγματοποιηθεί στην ίδια τοποθεσία όπου υπήρχε η πρώην Πρεσβεία της Κίνας προτού καταστραφεί κατά τους βομβαρδισμούς του NATO το 1999.

Εικόνα 13. Ο σχεδιασμός της μέλλουσας σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιώς-Βουδαπέστης. Πηγή: πρώην OBOR, νυν BRI.



Στον τομέα των μεταφορών, παραδείγματα κινεζικών ΑΞΕ αποτελούν οι παρουσίες των China Communication Construction, και Shandong Gao-su στη Σερβία (Bielinski, Markiewicz, & Oziewicz, 2019, σ. 16). Η δημόσια εταιρεία κοινής ωφελείας της Σερβίας Elektroprivreda Srbije (EPS) κατασκευάζει ένα νέο λιγνιτικό εργοστάσιο στο Kostolac ισχύος 350 MW στα βορειοανατολικά της χώρας. Αυτή είναι η δεύτερη φάση ενός έργου που υλοποιείται από την China Machinery Engineering Corporation (CMEC) και χρηματοδοτείται από την Export-Import Bank (Arežina, 2021, σ. 154-156) (Tsimonis, Rogelja, Ciuta, & Frantzeskaki, 2020, σ. 179-182). Ο ενεργειακός τομέας φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στην δέσμευση της Σερβίας για βιωσιμότητα, επιτρέποντας ενεργειακά έργα που μεταφέρουν μη φιλικές ή ουδέτερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας. Το εργοστάσιο παραγωγής άνθρακα στο Kostolac της Σερβίας αποτελεί μια περίπτωση που δείχνει τη σημασία των σινο-σερβικών σχέσεων καθώς οι Κινέζοι επενδυτές αδιαφορούν για κριτήρια ESG (Environment, Society, Governance), ενώ απλώς χρηματοδοτούν έργα τα οποία είτε επιθυμεί η δανειολήπτρια χώρα, είτε αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της κινεζικής πολιτικής στην Ανατολική Ευρώπη. Επομένως υποβόσκει ο αντίκτυπος του κινεζικού κεφαλαίου στην καθυστέρηση της μετάβασης σε πιο φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας επιτρέποντας τη διαιώνιση παραγωγής ενέργειας με βάση τον άνθρακα.

#### **IV.v. ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ**

Υπάρχει εισροή κινεζικών OFDI στο Μαυροβούνιο μέσω προνομιακών δανείων από την Exim Bank της Κίνας. Η τελευταία χορήγησε προνομιακά δάνεια για την αγορά τεσσάρων πλοίων από τον Όμιλο Poly-Technologies Επίσης εγκρίθηκε το δάνειο για την κατασκευή ενός τμήματος του δρόμου από το Bar προς το Boljare (Smokovac-Mateševno) (Arežina, 2021) (Jepson, 2021). Ο οδικός άξονας προβλέπεται ως μέρος ενός πορθμείου/οδικού διαδρόμου που συνδέει το Μπάρι στην Ιταλία με Βουκουρέστι μέσω Βελιγραδίου. Σύμφωνα με ένα ενημερωτικό δελτίο ομολόγων του Μαυροβουνίου υπ' αριθμόν 201815, ένα δάνειο 944 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ συμφωνήθηκε με την EXIM το 2014 για να καλυφθεί έτσι το 85 % του κόστους κατασκευής για ένα τμήμα 41 χλμ δρόμος μεταξύ Smokovac και Mateševno (Arežina, 2021) (Jepson, 2021). Αυτή η έκταση θα είναι η πιο δαπανηρή του Μαυροβουνίου

τμήματος της διαδρομής καθώς διασχίζει ευμεγέθεις ορεινούς όγκους. Το κόστος επηρεάζεται λόγω των διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών έναντι των οποίων έγινε η χρηματοδότηση. Το δάνειο θεωρείται ευνοϊκό, έχοντας σταθερό επιτόκιο της τάξης του 2 % για διάρκεια 20 ετών αποπληρωμής και περίοδο χάριτος 6 ετών (ΔΝΤ, 2018β). Η κινεζική εταιρεία Road and Bridge Corporation είναι ο κύριος ανάδοχος, με το 30 % του έργου να έχει ανατεθεί σε εταιρείες του Μαυροβουνίου.

Η οικονομική βιωσιμότητα του έργου του αυτοκινητόδρομου είναι σίγουρα αμφισβητήσιμη. Δεδομένου ότι σύμφωνα με υπολογισμούς του ΔΝΤ δύναται η πλήρης ολοκλήρωση του έργου να επιφέρει κόστος υψηλό οδηγώντας σε αύξηση του λόγου Χρέους προς ΑΕΠ κατά 25% (Jepson, 2021). Το κόστος κατασκευής του οδικού άξονα ανέρχεται σε €911 εκατομμύρια. Η αντίδραση από την πλευρά των ΗΠΑ παραμένει οξεία, δεδομένου ότι 16 Γερουσιαστές των ΗΠΑ έστειλαν επιστολή διαμαρτυρίας στον τότε Υπουργό Εξωτερικών των ΗΠΑ, κο Mick Pompeo, όπου υπογράμμιζαν τον κίνδυνο αύξησης της κινεζικής επιρροής στη Βαλκανική και στη συγκεκριμένη χώρα, η οποία δύναται να υποπέσει στη λεγόμενη παγίδα χρέους (Zuokui, 2019). Χώρες όπως το Πακιστάν, η Σρι Λάνκα και το Τζιμπουτί αντιμετωπίζουν τη δαμόκλειο σπάθη του μη βιώσιμου χρέους προκληθέντος από κινεζικά δάνεια για κατασκευή έργων υποδομής. Ως συνέπεια έχουν προβεί σε παραχωρήσεις στρατηγικών τομέων της οικονομίας, παραχώρηση βάσεων (Τζιμπουτί) ή υποστήριξη κινεζικών θέσεων στον ΟΗΕ.

Η κρατική εταιρεία ηλεκτρισμού «Elektroprivreda» υπέγραψε σύμβαση με την Dongfang Electric Corp. για την οικολογική ανακατασκευή του TPP Pljevlje Επιπρόσθετα το Ινστιτούτο Κομφούκιος απέκτησε τις πρώτες του εγκαταστάσεις στο Πανεπιστήμιο του Μαυροβουνίου το 2015 ενώ τα Κινέζικα άρχισαν να διδάσκονται στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση και σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Jepson, 2021). Η χρηματοδότηση της Κίνας φαντάζει περισσότερο ελκυστική καθώς η Κίνα δανειοδοτεί δίχως κριτήρια βιωσιμότητα που απαιτούνται από τις Ευρωπαϊκές Τράπεζες. Στον αντίποδα η Κίνα λαμβάνει ένα υψηλό ρίσκο σε επενδυτικό επίπεδο που η ΕΕ δεν είναι διατεθειμένη να αναλάβει (Zuokui, 2019, σ. 99). Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί ο προαναφερθείς οδικός άξονας του Μαυροβουνίου, ο οποίος και όταν είχε εξεταστεί η χρηματοδότηση του έργου του αυτοκινητόδρομου από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς αξιολόγησης θεωρήθηκε μη βιώσιμος, δύσκολος και

πολυδάπανος στην κατασκευή με χαμηλό δείκτη απόδοση της επένδυσης οδηγώντας σε αποτυχία εξεύρεσης οικονομικής χρηματοδότησης εντός της Ευρώπης.

#### **IV.vi. ALBANIA**

Η Αλβανία διαχρονικά διατηρούσε εξαιρετικές σχέσεις με την Κίνα, λόγω της πολιτικής συγγένειας των δύο καθεστώτων Λαϊκής Δημοκρατίας μεταξύ Μάο και Ενβέρ Χότζα.. Στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, ήδη από το 2001, η Αλβανία και η Κίνα υπέγραψαν σειρά οικονομικών συμφωνιών. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της κινεζικής συμμετοχής στην κατασκευή του υδροηλεκτρικού σταθμού Bushat στη βόρεια Αλβανία (Arežina, 2021, σ. 158). Μετά την έναρξη της εφαρμογής του BRI, οι διμερείς επαφές μεταξύ Κινέζων και Αλβανών αξιωματούχων ελάμβαναν χώρα εντός του Μηχανισμού 17+1<sup>5</sup>. Το εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών βαίνει διαρκώς ογκούμενο, ενώ η Κίνα συγκαταλέγεται σήμερα μεταξύ των πέντε μεγαλύτερων της οικονομικών εταίρων της Αλβανίας. Συνολικά η αλβανική οικονομία λόγω της διαφθοράς και του κρατικού παρεμβατισμού εκλαμβάνεται ως χώρα με ημί-κλειστη οικονομία, κάτι που αποδεικνύεται από τους χαμηλούς δείκτες της συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο και της εισροής ΑΞΕ (Bak, 2019, σ. 28).

Η Κίνα προωθεί τη συνεργασία μεταξύ οικονομικών εταιρειών σε Brownfield επενδύσεις. Το κινεζικό σκεπτικό προτάσσει συνεργασίες αμοιβαίας επωφελούς συνεργασίας στα πρότυπα ενός win-win, σύμφωνα με την κινεζική οπτική. Για αυτό το λόγο γίνονται κοινοπραξίες με τη συμμετοχή ευρωπαϊκών ομίλων και κινεζικών για την μείωση του ρίσκου των επενδύσεων στην Αλβανία. Συγκεκριμένα το Διεθνές Αεροδρόμιο Albanian αν και εξαγοράστηκε από όμιλο κινεζικής κοινοπραξίας, απασχολεί μια διαχειριστική εταιρεία γερμανικών συμφερόντων, εξασφαλίζοντας τη βέλτιστη και αποδοτικότερη λειτουργία του (Zuokui, 2019, σ. 102).

Παρά τις επισκέψεις του Κινέζου Προέδρου Xi και του Πρωθυπουργού Keqiang στην Αλβανία, μόνο μικρός αριθμός επενδύσεων έχει ολοκληρωθεί ή συμφωνηθεί, που μέχρι στιγμής δεν υπερβαίνουν την αξία των \$800 εκατομμυρίων δολαρίων (Arežina, 2021, σ. 158). Ένα από τα πιο σημαντικά είναι η εξαγορά μιας εταιρείας πετρελαίου

---

<sup>5</sup> Πριν από την αποχώρηση της Λιθουανίας και την προσθήκη της Ελλάδος οπότε και από 17+1 έγινε 16+1.



της Canadian Banker's Petroleum, η οποία δραστηριοποιείται στην Αλβανία, συμπεριλαμβανομένων των κοιτασμάτων πετρελαίου Patos-Marinze και Kucova, από την κινεζική Geo-Jade Petroleum Corporation (Arežina, 2021, ό.π.). Επίσης, η κινεζική εταιρεία Everbright Limited απέκτησε το αεροδρόμιο Mother Teresa στα Τίρανα με παραχώρηση ως το 2027. Επιπλέον, η κινεζική εταιρεία Sinomine Resource Exploration έχει ιδρύσει θυγατρική εταιρεία στην Αλβανία, που εργάζεται για την κατασκευή ορυχείων και γεωλογικών δοκιμών σε συνεργασία με το Αλβανικό Γεωλογικό Ινστιτούτο (Arežina, 2021, ό.π.). Συν τοις άλλοις εν έτει 2017, η Κίνα χορήγησε δάνειο ύψους €1,5 εκατομμυρίου στην αλβανική κυβέρνηση για τον εκσυγχρονισμό του αγροτικού τομέα και \$2 εκατομμύρια για την ανοικοδόμηση του Εθνικού Θεάτρου Όπερας και Μπαλέτου (Arežina, 2021, ό.π.). Τέλος και η πολιτιστική διπλωματία έχει τον αντίκτυπό της στον τομέα της διμερούς οικονομικής συνεργασίας, μιας που το 2013 ιδρύθηκε το Ινστιτούτο Κομφούκιος στο Πανεπιστήμιο Τιράνων όπου το ευρύτερο κοινό μπορεί να μάθει κινέζικα, ενισχύοντας έτσι τον διαπολιτισμικό διάλογο μεταξύ ιδιωτών και επιχειρήσεων.

#### **IV.vii. ROYMANIA**

Από το 2000 και μετά, οι εμπορικές σχέσεις Κίνας-Ρουμανίας γνώρισαν ραγδαία αύξηση, η οποία οδήγησε σε μεγάλο εμπορικό έλλειμμα για τη ρουμανική πλευρά (Affairs, 2021). Σύμφωνα με το ρουμανικό υπουργείο Εξωτερικών, το 2020, η συνολική αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ρουμανίας και Κίνας ανήλθε σε \$6,68 δις (Affairs, 2021, ό.π.). Η συνολική αξία των ρουμανικών εισαγωγών ήταν \$5,74 δις, ενώ οι ρουμανικές εξαγωγές στην Κίνα ανήλθαν μόλις σε περίπου \$943 εκατομμύρια. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας συνόδου κορυφής των 16+1, η Ρουμανία υπέγραψε με την Κίνα περισσότερα από 10 μνημόνια κατανόησης για την κατασκευή έργων αξίας €8.500.000.000.30 Ωστόσο λόγω και της Ευρώ-ατλαντικής στροφής της παρούσας ρουμανικής κυβέρνησης πολλά από αυτά βρίσκονται ακόμη υπό διαπραγμάτευση (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021, σ.55).

Αρκετά σημαντικά έργα όπως το πυρηνικό εργοστάσιο Cernavodă, το εργοστάσιο ισχύος Rovinari, οι επενδύσεις της Huawei Ρουμανίας ή άλλων κινεζικών επενδύσεων στην πραγματικότητα έχουν ξεκινήσει ήδη από το 2013 (Arežina, 2021).

Οι κινεζικές επενδύσεις στη Ρουμανία αφορούν είτε Greenfield είτε Brownfield, Δηλαδή αφενός μεν εταιρείες που επένδυσαν απευθείας δημιουργώντας νέες βιομηχανικές και τεχνολογικές επενδύσεις (Greenfield), αφετέρου κινεζικές εταιρείες που εισήλθαν έμμεσα στη ρουμανική αγορά με την εξαγορά άλλων εταιρειών που διέθεταν ήδη παρουσία στην αγορά της χώρας στόχου μέσα από την ‘ύπαρξη θυγατρικών ή καταστημάτων. Στις Greenfield ανήκουν οι επενδύσεις των Huawei, ZTE, της China Tobacco International, της Eurosport, της Yuncheng Plate (βιομηχανικά πάρκα), της Honest General Trading της Contex Digital Electronic (Παπαμαυρουδής, 2019) (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021)

Στη δεύτερη κατηγορία, των Brownfield, διακρίνονται τρεις εταιρείες: η : Smithfield Romania, Pirelli Romania και η Rompetrol (Παπαμαυρουδής, 2019). Η πρώτη, ήτοι η Smithfield Romania, θυγατρική της αμερικανικής εταιρείας Smithfield Foods αγοράστηκε από την κινεζικών συμφερόντων Shuanghui. μετονομαζόμενη σε WH Group (Παπαμαυρουδής, 2019). Ακολούθως η Pirelli Romania θυγατρική του ιταλικού κολοσσού Pirelli, εξαγοράστηκε από την ChemChina, ενώ η Rompetrol, μέλος της KazMunayGas International, ρουμανικών και καζακικών συμφερόντων, πωλήθηκε στην CEFC ChinaEnergy (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021).

Η Ρουμανία διαθέτει τέσσερα ενεργά Ινστιτούτα Κομφούκιου, τα οποία πέρα από την διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων για την Κίνα και προσέφεραν υποτροφίες σε Ρουμάνους φοιτητές που σπουδάζουν την κινεζική γλώσσα<sup>6</sup>. Υπάρχουν επίσης τμήματα του Ινστιτούτου Κομφούκιου σε πόλεις όπως το Βουκουρέστι, το Ιάσιο, η Κωνσταντζα, η Ντέβα, το Μπακάου και το Πιτέστι (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021, σ. 55-58). Επιπλέον λαμβάνονται μια σειρά πρωτοβουλίες σε επίπεδο έρευνας και καινοτομίας. Ενδεικτικά αναφέρονται ένα κοινό πρόγραμμα Διοίκησης Επιχειρήσεων για Στελέχη MBA μεταξύ του Πανεπιστημίου Lucian Blaga του Σιμπίου και του Πανεπιστημίου Επιστήμης και Τεχνολογίας της Ανατολικής Κίνας με έδρα τη Σαγκάη, που ιδρύθηκε το 2018 ως Sibiu Sino-European International Business School (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021, σ. 55-58). Το 2019, οι δύο χώρες δημιούργησαν, επίσης, το Πάρκο Γεωργικής Επιστήμης και

---

<sup>6</sup> Τα τέσσερα Ινστιτούτα Κομφούκιου βρίσκονται στο: Πανεπιστήμιο του Βουκουρεστίου; Πανεπιστήμιο Lucian Blaga στο Sibiu; Πανεπιστήμιο της Τρανσυλβανίας στο Μπρασόβ; και το Πανεπιστήμιο Babeş-Bolyai στο Cluj-Napoca.

Τεχνολογίας Κίνας-Ρουμανίας (China-Romania Agricultural Science and Technology Park) στο Βουκουρέστι. (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021, σ. 55-58)

Συνολικά η Ρουμανία διατηρεί μια επαμφοτερίζουσα στάση ως προς τις κινεζικές επενδύσεις. Αφενός μεν επιζητεί διαρκώς την αύξηση των ΑΞΕ στην οικονομία της, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της λόγω του χαμηλού μισθολογικού και μη μισθολογικού κόστους, αφετέρου δε επιθυμεί να διατηρεί ισορροπίες ανάμεσα στις Ευρω-Ατλαντικές προτεραιότητες και την συμμετοχή της χώρας στο BRI. Η εσωτερική πολιτική της χώρας, η ύπαρξη υψηλού δείκτη διαφθοράς μεταβάλλει την στάση της ρουμανικής κυβέρνησης έναντι της Κίνας, άμα τη μεταβολή της κυβέρνησης. «Αυτές οι συχνές μεταβολές στις κυβερνήσεις της Ρουμανίας εμπόδισαν την ανάπτυξη στενότερων σχέσεων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του νέου Δρόμου του Μεταξιού» (Popescu & Brînză, 2018) (Brattberg, Le Corre, Stronski, & De Waal, 2021, σ. 60).

## **V. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ**

### **V.i. ΤΟΥΡΚΙΑ**

Στο λυκόφως του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι σινο-τουρκικές σχέσεις ενισχύθηκαν σε διμερές επίπεδο με επισκέψεις υψηλού συμβολισμού. Ωστόσο, λόγω της παραβίασης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων των Ουιγούρων στο Ανατολικό Τουρκεστάν της Χίνυανγκ στην Κίνα, οι σχέσεις Κίνας-Τουρκίας δοκιμάστηκαν μεταξύ 1991 και 2000. Μετά το 2010, οι σχέσεις προωθήθηκαν σε Επίπεδο «Στρατηγικής Εταιρικής Σχέσης», με το 2012 και το 2013 να έχουν χαρακτηριστεί ως «Χρονιά Κίνας και Τουρκίας» αντίστοιχα (Kulaksız, 2019, σ. 56-61).

Οι κινεζικές επενδύσεις στην Τουρκία περιλαμβάνουν μια σειρά από κατασκευή έργων υποδομής, εφοδιαστικής αλυσίδας και ενέργειας. Στον ενεργειακό τομέα το Μνημόνιο Συνεργασίας, υπογραφέν το 2010 περιλαμβάνει μια συμφωνία στον τομέα των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας:

- ενεργειακή ασφάλεια και παραγωγικότητα
- από κοινού επισκευή μετασχηματιστών και υδροηλεκτρικών σταθμών

- κατασκευή συστημάτων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας για την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- εξερεύνηση και παραγωγή υδρογονανθράκων
- τεχνολογίες εξόρυξης και βορίου
- παραγωγή εξοπλισμού ηλιακής ενέργειας
- θερμική ενέργεια (πετρέλαιο και φυσικό αέριο)
- υδροηλεκτρικούς σταθμούς
- πυρηνική ενέργεια (Sklias, Roukanas, & Pistikou, 2012, σ. 294)

Ειδικότερα, οι 8 συμφωνίες που υπογράφηκαν αφορούν:

- Συμφωνία για την ανάπτυξη διμερούς οικονομικής και εμπορικής εταιρικής σχέσης
- Μνημόνιο συμφωνίας για το μεσοπρόθεσμο και βραχυπρόθεσμο σχέδιο εμπορικής και οικονομικής συνεργασίας
- Μνημόνιο για την ανάληψη έργων υποδομής σε τρίτες χώρες
- Μνημόνιο για τη σύσταση κοινής ομάδας εργασίας που θα αποτελείται από το κινεζικό Υπουργείο Εμπορίου και την Τουρκική Γενική Γραμματεία Εξωτερικού Εμπορίου με αρμοδιότητα το BRI.
- Συμφωνία για πολιτιστικές ανταλλαγές
- Μνημόνιο συνεργασίας στον τομέα της πληροφορικής.
- Μνημόνιο συνεργασίας στους τομείς των έργων υποδομής ναυτιλίας και μεταφορών.
- Διακυβερνητική συμφωνία για εταιρική σχέση στον σιδηροδρομικό τομέα (Sklias, Roukanas, & Pistikou, 2012, σ. 294).

Τα έργα υποδομών περιλαμβάνουν το Τούνελ Ευρασίας, το Marmaray τον πρώτο υποθαλάσσιο σιδηρόδρομο στον κόσμο, την γέφυρα Yavuz Sultan Selim (η Τρίτη γέφυρα στο στενό του Βοσπόρου), το νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, καθώς και το προτεινόμενο έργο της Γέφυρας του Τσανάκκαλε (Sklias, Roukanas, & Pistikou, 2012, σ. 294) (Kulaksiz, 2019) (Yilmaz, Cooke, & Dellios, 2008, σ. 35) .

Η Τουρκία διαδραματίζει λόγω γεωγραφίας κομβικό ρόλο στη συνδεσιμότητα του BRI. Από τα σημαντικά έργα συνδεσιμότητας που περιλαμβάνονται ξεχωρίζουν:

- α) Η σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Άγκυρα – Κωνσταντινούπολης κατασκευάστηκε από κινεζική εταιρεία και ολοκληρώθηκε το 2014. Η γραμμή έχει

μήκος 533 km και τα τρένα υψηλής ταχύτητας τρέχουν έως και 250 km/h. Το έργο χρηματοδοτήθηκε από την Κίνα με δάνειο \$750 εκατομμυρίων (Kulaksiz, 2019).

β) Η σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας Αδριανούπολη-Καρς, το εκτιμώμενο κόστος της οποίας φθάνει τα \$30 δισεκατομμύρια (Kulaksiz, 2019)..

γ) Η σιδηροδρομική γραμμή Μπακού–Τιφλίδα–Καρς (BTK), η οποία βρίσκεται στο κέντρο του BRI. Αποτελεί μέρος του Διαδρόμου Μεταφορών Ευρώπης- Καυκάσου-Ασίας (TRACECA). Το συνολικό μήκος του σιδηροδρόμου είναι 838,6 km και το συνολικό κόστος ανέρχεται σε \$450 εκατομμύρια. Τα 76 χλμ. του σιδηροδρόμου διέρχονται από την Τουρκία,, τα 259 χλμ. μέσω Γεωργίας, και τα 503 χλμ. από το Αζερμπαϊτζάν. Η σιδηροδρομική γραμμή τέθηκε σε λειτουργία τον Νοέμβριο του 2017 (Kulaksiz, 2019). Το άλλο έργο στο πλαίσιο του BRI περιλαμβάνει την αναβάθμιση της εγκατάστασης αποθήκευσης αερίου της Αλυκής (Tuz Golu), τον σταθμό ηλιακής ενέργειας Csun και τον σταθμό ηλεκτροπαραγωγής με καύση άνθρακα 660 Mw. Στην Τουρκία, η κατανάλωση φυσικού αερίου αυξάνεται σταθερά κάθε χρόνο, λόγω του μεγέθους της παραγωγικής της βάσης που αποζητά ολόένα και περισσότερη ενέργεια για τις βιομηχανίες της (Kulaksiz, 2019).

Όσον αφορά τα έργα που άπτονται του σκέλους του Maritime Silk Road (MSR), οι κινεζικές εταιρείες έχουν αρχίσει να επενδύουν στα τουρκικά λιμάνια ήδη από το 2015. Η κοινοπραξία COSCO, China Merchants Holdings International και China Investment Corporation, δαπάνησε \$940 εκατομμύρια στον τερματικό σταθμό Kumport, που βρίσκεται στην περιφέρεια Κωνσταντινούπολης, για την απόκτηση του 65% των μετοχών της (Dünya, 2015) (Kulaksiz, 2019). Επιπλέον, δύο άλλα λιμάνια, που κατέχουν μεγαλύτερη δυνατότητα, εξετάζεται η αναβάθμιση ή η δημιουργία νέου θαλάσσιου κόμβου εντός του MSR. Τόσο το λιμάνι Çandarlı, βόρεια της Σμύρνης όσο και το λιμάνι της Μερσίνης στα ανατολικά της Τουρκίας. Επίσης, υπάρχουν έργα υψηλής τεχνολογίας όπως η εκτόξευση δορυφόρου παρατήρησης της Γης GK-2 με την τεχνική βοήθεια της Κίνας (Kulaksiz, 2019).

Η πολιτιστική συνεργασία περιλαμβάνει την ίδρυση Ινστιτούτων Κομφούκιου στην Τουρκία, το πρώτο στο Middle Eastern Technical University της Άγκυρας και το δεύτερο στην Κωνσταντινούπολη, στους κόλπους του Istanbul Okan University. Κατ' αντιστοιχία η Τουρκία προωθεί την ίδρυση των Πολιτιστικών Κέντρων Yunus Emre στην Κίνα (Sklias, Roukanas, & Pistikou, 2012) (Kulaksiz, 2019).

## V.ii. ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ο ρόλος της Αιγύπτου παραμένει πολυδιάστατος, καθώς για την κινεζική ηγεσία αποτελεί την πύλη της Αφρικής. Μέσω του BRI, η Κίνα και η Αίγυπτος, προωθούν μια σειρά από κοινές στρατηγικές φιλοδοξίες όπως η αξιοποίηση του Νείλου. Η Κίνα βρίσκεται στη διαδικασία κατασκευής σειράς εργοστασιακών μονάδων στην Αφρική, και ο Νείλος αποτελεί ένα βασικό σημείο μεταφοράς για τα εμπορεύματα προκειμένου αυτά να φτάσουν στην Κίνα μέσω του China Railway Express (CRE) (Elshamy, 2015, σ. 24-25) (Reda, Hatab, & Shoumann, 2012). Η Κίνα διαθέτει επίσης τεχνογνωσία για να προσφέρει στην Αίγυπτο και ευρύτερα στην Αφρική στον τομέα των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας: σχεδιασμός, κατασκευή και διαχείριση τους καθώς και λειτουργία κέντρων έρευνας και ανάπτυξης (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019).

Η Αίγυπτος ανοίγει τον δρόμο της Κίνας προς τον Αραβικό Κόσμο. Η Διώρυγα του Σουέζ συγκεντρώνει την κύρια πηγή κερδών συναλλάγματος της Αιγύπτου (Reda, Hatab, & Shoumann, 2012). Η Αίγυπτος έχει επίσης ξεκινήσει το έργο ανάπτυξης της περιοχής της διώρυγας του Σουέζ, σκοπεύοντας να οικοδομήσει την περιοχή των 7,6 km<sup>2</sup> κατά μήκος της ακτής σε λιμάνι παγκόσμιας κλάσης και κόμβο logistics (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019) (Elshamy, 2015). Εκατό νέα εργοστάσια λειτουργούν σε αυτόν τον τομέα, μεταξύ των οποίων εργοστάσια που δημιουργούν μηχανήματα για την επεξεργασία λαδιού, την ύφανση υφασμάτων και την παραγωγή ηλιακής ενέργειας (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019). Εργοστάσια έχουν αποφέρει 10.000 θέσεις εργασίας για Αιγύπτιους (Elshamy, 2015). Η διώρυγα του Σουέζ διαδραματίζει βασικό ρόλο στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων αγαθών μεταξύ πολλών χωρών —καθώς δέκα αφρικανικά κράτη έχουν υπογράψει ήδη τη συμμετοχή τους στο έργο BRI και το Σουέζ συνδέει την Αφρική, με τη Νότια Ευρώπη και τη Δυτική και Ανατολική Ασία (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019).

Η Αίγυπτος συνδέεται με την λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, ως εκ τούτου θεωρείται κομβική για το BRI και τη σύνδεση Suez- Πειραιά-Ευρώπης. Οι πολιτικές της Αιγύπτου σε σχέση με τη Μεσόγειο επικεντρώθηκαν επίσης στην ανακάλυψη φυσικού αερίου στην περιοχή (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019) (Elshamy, 2015).

Ένα μεγάλο κοίτασμα φυσικού αερίου μεταξύ Αιγύπτου και Κύπρου με το όνομα Αφροδίτη έχει αποδώσει 5 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια φυσικού αερίου και οι συμφωνίες έχουν ήδη υπογραφεί για τη θέσπιση θαλασσίων ζωνών (ΑΟΖ) μεταξύ της Αιγύπτου, της Ελλάδας και της Κύπρου (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019). Ένα άλλο πεδίο που ονομάζεται Zohr ανακαλύφθηκε στα αιγυπτιακά ύδατα, το μεγαλύτερο στην Μεσόγειο, καθώς στεγάζει 30 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια φυσικού αερίου (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019).

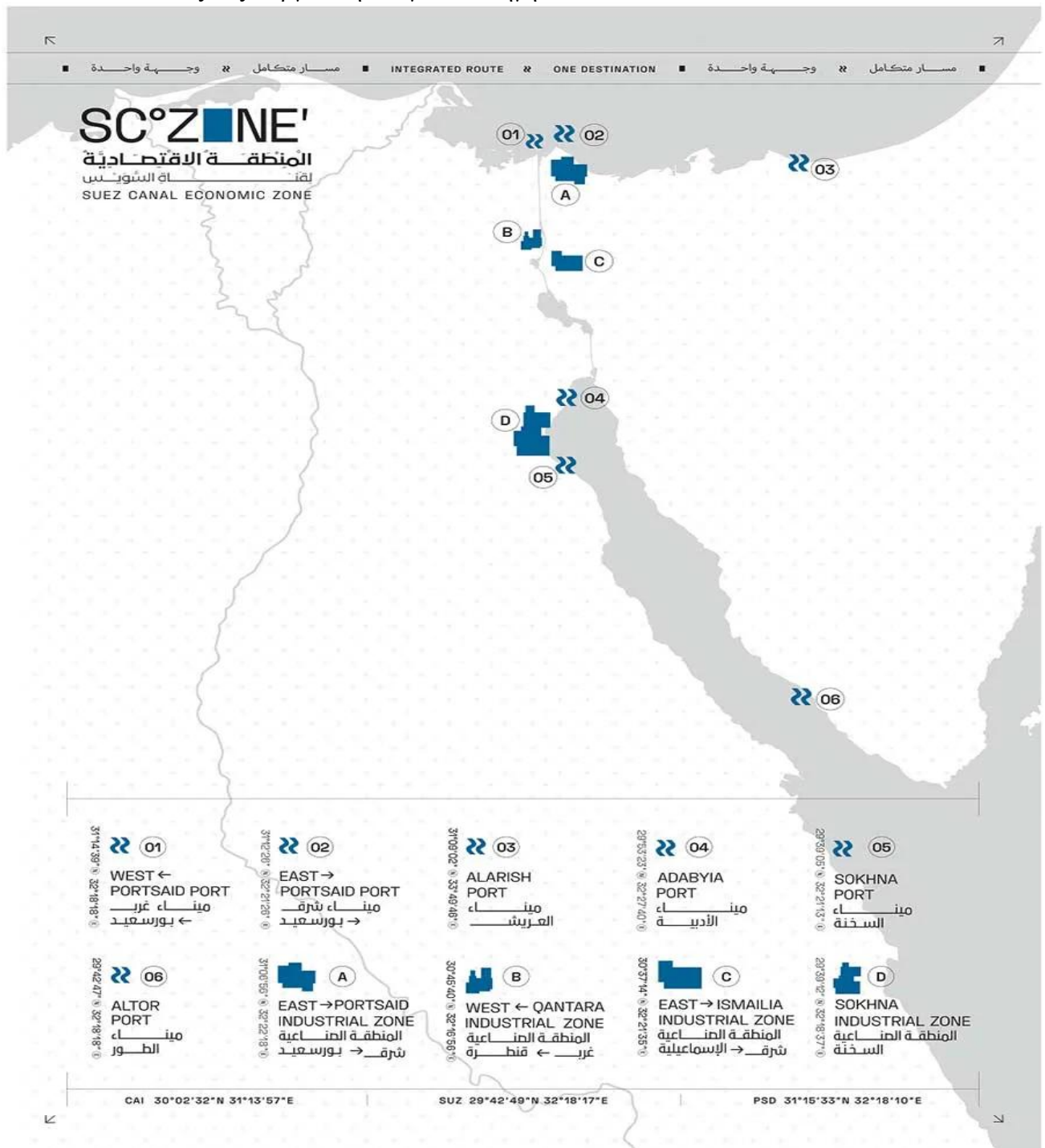
Πίνακας 7. Τα Συνεταιριστικά έργα υποδομής Κίνας- Αιγύπτου (Chen, 2018)

Τομείς	Ολοκληρωμένα	Υπό κατασκευή
Κατασκευές	Επέκταση του Καναλιού του Suez	-Σίνο-αιγυπτιακή ζώνη Καναλιού του Suez -Η κατασκευή του νέου Διοικητικού Κέντρου της Πρωτεύουσας εκτός Καΐρου
Ενέργεια	Egypt State Grid 500 kV transmission project in 2016	-the Ataqra Pumped-Storage Power Station - the Egyptian 6×1100MW Clean Coal-fired Project
Μεταφορές	Οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες συνδεδεμένοι με το Κανάλι του Suez	ένας ελαφρύς σιδηρόδρομος με το όνομα «η πόλη των 10 ημερών του Ραμαζανιού» μεταξύ του Καΐρου και του νέου διοικητικό κεφάλαιο

Η Κίνα και η Αίγυπτος έχουν μια Συμφωνία Διπλής Φορολογίας (Reda, Hatab, & Shoumann, 2012). Η Αίγυπτος μπορεί να επωφεληθεί από την Κίνα για την εισαγωγή σύγχρονων βιομηχανιών, ενώ η Κίνα μπορεί να επωφεληθεί από τις διαφορετικές συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών που έχει η Αίγυπτος με την Ευρωπαϊκή Ένωση, την Αφρική και τις αραβικές χώρες (Mohamed, Soliman, & Zhao, 2019). Φυσικό Αέριο, Ορυκτά καύσιμα και αργό πετρέλαιο αποτελούν τομείς στους οποίους η

Αίγυπτος μπορεί να αυξήσει την προσφορά της προς την Κίνα (Elshamy, 2015). Αντιθέτως τα βιομηχανικά αγαθά και ο εξοπλισμός μεταφοράς είναι τομείς στους οποίους μπορεί η Κίνα να προσφέρει πέρα από την τεχνογνωσία σε τομείς E & A (Reda, Hatab, & Shoumann, 2012).

Εικόνα 14. Τα εν εξελίξει έργα στην Αίγυπτο. Πηγή: Διαδίκτυο.





### V.iii. ΙΣΡΑΗΛ

Δεδομένου ότι οι διαδρομές BRI απαιτούν όχι μόνο λιμένες, αλλά και σιδηρόδρομους, κέντρα logistics, αποθήκες, αεροδρόμια, καθώς και ειδικό εξοπλισμό και λογισμικό για το σύστημα μεταφορών, οι ισραηλινές εταιρείες μπορούν να συνεισφέρουν στο BRI αναφορικά με την ανάπτυξη και την ενσωμάτωση τεχνολογιών μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας (Harutyunyan, 2020). Το Ισραήλ έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει έναν σταθμό στο MSR, που συνδέει τον Ινδικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο Θάλασσα μέσω του Κόλπου της Άκαμπα και του Καναλιού του Σουέζ. (Harutyunyan, 2020) Για να εξασφαλιστεί αξιόπιστη πρόσβαση για τις κινεζικές εμπορικές αποστολές από την Ερυθρά Θάλασσα προς τη Μεσόγειο, η Κίνα υιοθέτησε μια προσέγγιση διπλής τροχιάς από τον διάδρομο της Διώρυγας του Σουέζ στη χερσαία διαδρομή μέσω του Ισραήλ και του λιμένα της Χάιφας (Harutyunyan, 2020).

Εικόνα 15. Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού και το λιμάνι της Χάιφα. Πηγή: Διαδίκτυο.



Η China Harbour Engineering Co. Ltd ανέλαβε το 2014 την κατασκευή νέων τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Ashdod (40 χλμ. νότια του Τελ Αβίβ), αξίας \$3 δισεκατομμυρίων (Harutyunyan, 2020). Το Ashdod, στις ακτές

της Μεσογείου, είναι ο προορισμός του 90% της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας του Ισραήλ. Επιπλέον, το 2015 η Shanghai International Port Group (SIPG), που λειτουργεί το λιμάνι της Σαγκάης πλειοδότησε στην προσφορά για την επέκταση του ιδιωτικού λιμανιού της Χάιφα βαθέων υδάτων, έχοντας τα δικαιώματα λειτουργίας του τερματικού σταθμού για 25 χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας των εγκαταστάσεων το 2021 (Harutyunyan, 2020). Ένα άλλο μακροπρόθεσμο σχέδιο στο οποίο το Ισραήλ ελπίζει ότι θα μπορούσε να συμμετάσχει η Κίνα είναι η οικοδόμηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ του λιμανιού του Εϊλάτ (στο νοτιότερο σημείο του Ισραήλ την Ερυθρά Θάλασσα) και του λιμανιού του Ashdod, τον λεγόμενο «Red-Med Railway» (Harutyunyan, 2020) (Tzogopoulos, 2017). Θα συνδέσει έτσι την Ερυθρά Θάλασσα με την Μεσόγειο Θάλασσα, παρέχοντας έτσι μια ασφαλή εναλλακτική λύση στη Διώρυγα του Σουέζ, και τη δημιουργία κέντρου εσωτερικού εμπορίου και logistics για το κινεζικό εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης μέσω της Ερυθράς Θάλασσας (Harutyunyan, 2020) (Tzogopoulos, 2017). Από την ισραηλινή σκοπιά, το «Red-Med» θα αποφέρει οικονομικά οφέλη ως καταλύτης για την ανάπτυξη της νότιας περιοχής Negev, βελτιώνοντας παράλληλα την περιφερειακή του θέση έναντι της Αιγύπτου.

Η ελκυστικότητα του Ισραήλ για την Κίνα ως «Έθνος Start-Up» παραμένει σημαντικός παράγοντας για την κινεζική εμπλοκή σε επενδυτικά σχέδια στην χώρα του Δαβίδ. Οι Ισραηλινοί επιχειρηματίες είναι ιδιαίτερα περιζήτητοι στην Κίνα, κυρίως στους τομείς των τεχνολογιών κινητής τηλεφωνίας και του Διαδικτύου, των τηλεπικοινωνιών, των τυχερών παιχνιδιών, της έξυπνης γεωργίας και της ψηφιακής υγείας, τομείς που συμβαδίζουν με την Ισραηλινή τεχνογνωσία υψηλής τεχνολογίας (Harutyunyan, 2020) (Tzogopoulos, 2017). Το 2018, το 12% όλων των επενδύσεων σε ισραηλινές νεοφυείς επιχειρήσεις ήταν κινεζικές. Όσον αφορά τις μεγάλες επενδύσεις των οποίων το μέγεθος είναι άνω των \$25 εκατομμυρίων, το 25% όλων των επενδύσεων σε ισραηλινές νεοφυείς επιχειρήσεις είναι κινεζικής προέλευσης (Harutyunyan, 2020). Περισσότερες από 1.000 κινεζικές εταιρείες δραστηριοποιούνται στο Ισραήλ και αρκετές εκατοντάδες Ισραηλινοί στην Κίνα. Από όλες τις ξένες επενδύσεις στην ισραηλινή τεχνολογία υψηλής τεχνολογίας, το 20% είναι κινεζικών συμφερόντων (Harutyunyan, 2020).

Οι κινεζικές επενδύσεις στην χώρα προσανατολίζονται σε τομείς υψηλής τεχνολογίας ή αποδοτικότητας. Το 2011, έλαβε χώρα η συγχώνευση της Makhteshim-Agan με την Chem China, μια συμφωνία, αξίας περίπου \$2,4 δισεκατομμυρίων που ήταν η μεγαλύτερη ποτέ μεταξύ ισραηλινών και κινεζικών κρατικών εταιρειών (Harutyunyan, 2020). Επιπλέον, η Bright Food σύναψε συμφωνία για την αγορά του 60% της Tnuva, του δεύτερου μεγαλύτερου διανομέα τροφίμων του Ισραήλ (Harutyunyan, 2020). Στον τομέα των κατασκευών, ένα από τα σημαντικότερα έργα όπου συμμετείχε μια κινεζική εταιρεία ήταν οι «Carmel tunnels» στη Χάιφα, συμφωνία αξίας 400 εκατομμυρίων σέκελ με την China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) ήδη από το 2006 (Harutyunyan, 2020) (Tzogopoulos, 2017). Άλλο έργο ήταν η εκσκαφή σηράγγων στη γραμμή τρένου Akko-Karmiel, με κόστος 700 εκατομμυρίων σέκελ, που πραγματοποιήθηκε μέσω εταιρικής σχέσης μεταξύ Danya Cebus και CCECC (Harutyunyan, 2020) (Tzogopoulos, 2017).

Στη γεωργία η συνεργασία ξεκινά με διμερείς συμφωνίες όπως το Κοινό Σχέδιο Δράσης του 2015 για αύξηση του όγκου του αγροτικού εμπορίου στα \$450 εκατομμύρια με ορίζοντα ολοκλήρωσης που έχει ήδη επιτευχθεί το 2020 και επεκτείνεται στη μεταφορά τεχνολογίας καινοτομίας από την Κίνα στο Ισραήλ (Harutyunyan, 2020). Η διάχυση τεχνολογίας μεταξύ Κίνας και Ισραήλ επεκτείνεται και στον τομέα διαχείρισης πόσιμων υδάτων. Μία από τις πολλές κοινοπραξίες είναι αυτή του Βιομηχανικού Πάρκου Guangdong και της ισραηλινής εταιρείας IDE, για την κατασκευή της μεγαλύτερης μονάδας αφαλάτωσης της Κίνας στο Tienjin, παράγοντας 200.000 κυβικά μέτρα γλυκού νερού καθημερινά (Tzogopoulos, 2017)(Harutyunyan, 2020). Το Πανεπιστήμιο της Τσίγκουα υπέγραψε συμφωνία \$300 εκατομμυρίων για την έναρξη ενός ερευνητικού κέντρου ναυτοτεχνολογίας «XIN» με επέκταση της στην εφαρμογή της επιστήμης για ιατρικούς σκοπούς (Harutyunyan, 2020). Σε κάθε περίπτωση να σημειωθεί ότι η επιστημονικές συνεργασίες περιλαμβάνουν και την ίδρυση του Ινστιτούτου Κομφούκιος στο Εβραϊκό Πανεπιστήμιο της Ιερουσαλήμ.

## VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εικόνα της μεγάλης ηγεμονικής δύναμης που η Κίνα επιθυμεί να δημιουργήσει μέσω της οικονομικής της διπλωματίας στρέφει τα φώτα πάνω στις προτεραιότητες του Πεκίνου με τις χώρες με τις οποίες συνεργάζεται. Από την κινεζική οπτική η άνοδος της Κίνας σταδιακά μέσα στην επόμενη δεκαετία ως πρώτη οικονομικής δύναμης παγκοσμίως, απλώς αποκαθιστά την φυσική τάξη των πραγμάτων (Jacques, 2012)(Zhang, 2012). Για κάποιους στοχαστές μετατοπίζεται το κέντρο βάρους από τον Ατλαντικό στον Ινδικό- Ειρηνικό (Mearsheimer, 2001) (Allison, 2017), ενώ για άλλους ο 21<sup>ος</sup> αιώνας θα είναι ο αιώνας της Ασίας (Mahbubani, 2020). Τι συμβαίνει όμως πραγματικά; Πρόκειται απλώς για μια οικονομική άνοδο ενός powerhouse, σε έναν κόσμο που έχει διαμορφωθεί από τις φιλελεύθερες δημοκρατίες, το κράτος δικαίου, τον σεβασμό της διεθνούς έννομης τάξης, και της οικονομικής αλληλεπίδρασης, όπως διαμορφώθηκε από την Συναίνεση της Ουάσινγκτον. Άρα συμπεραίνει κανείς πώς ακόμη και εάν κατορθώσει η Κίνα να ξεπεράσει τις ΗΠΑ οικονομικά, η Διεθνής Κοινότητα έχει ήδη ενστερνιστεί κανόνες που δεν συνάδουν με μια μη καλόβουλη ηγεμονική δύναμη. Η Κίνα για αυτό το λόγο όπως εξηγήθηκε στα ανωτέρω κεφάλαια προβαίνει σε μια σειρά από επενδύσεις στα πλαίσια του BRI, με φιλοδοξία να δημιουργήσει το δικό της σχέδιο Μάρσαλ. Με μια διαφορά ότι το σχέδιο Μάρσαλ ανοικοδόμησε την Ευρώπη, ενώ τα άφθονα κινεζικά κεφάλαια εάν γίνει αλόγιστη χρήση, παγιδεύουν τις χώρες σε μια αέναη παγίδα χρέους, υποχρεώνοντας τις σε πολιτικά και γεωπολιτικά ανταλλάγματα υπέρ της Κίνας.

Η κινεζική πολιτική φιλοσοφία εδράζεται πάνω στις αξίες του κομφουκιανισμού που πέρα από την υπακοή στο κράτος και την γραφειοκρατία, ενστάλαξε την ιδέα της συμπόνιας και της αρωγής προς τον αδύναμο (Ntotsikas & Pontoropoulos, 2022). Ομοιάζει αρκετά με την θεωρία της ηγεμονικής σταθερότητας, ωστόσο ένα κράτος ως ζων οργανισμός με πολιτικές που διαχέονται στην οικονομία σε διακρατικό επίπεδο οφείλει να κριθεί από την πρακτική του. Η Κίνα μέσα από το BRI φιλοδοξεί να αναλάβει αυτόν τον ρόλο, όπως αναλύθηκε στα οικεία κεφάλαια της παρούσης εργασίας, μέσα από την κατασκευή πλήθους υποδομών στην Βαλκανική και ευρύτερα στην Μέση Ανατολή. Τα διαρκώς ογκούμενα συναλλαγματικά αποθέματα

της Κίνας και το θετικό της εμπορικό ισοζύγιο ενισχύουν την δυνατότητα της κινεζικής κυβέρνησης να διαθέσει πόρους για την ολοκλήρωση του BRI.

Η οικονομική διπλωματία έχει πράγματι προσφέρει ανθρωπιστική βοήθεια κυρίως στην Αφρική καθώς και αναπτυξιακά δάνεια για εκσυγχρονισμό υποδομών, ωστόσο η βοήθεια αυτή θεωρείται μη ικανοποιητική λόγω των αρνητικών επιπτώσεων στο λόγο χρέους ΑΕΠ των χωρών, ειδικά σε αναπτυσσόμενες οικονομίες της Αφρικής. Πλήττειται η οικονομική κυριαρχία των χωρών αυτών ενώ για κάθε μορφής υποστήριξη η Κίνα ζητά ανταλλάγματα σε επίπεδο φυσικών πόρων ή πολιτικής υποστήριξης στα διεθνή fora. Στην περίπτωση των Μαυροβουνίου, Βορείου Μακεδονίας, Αλβανίας και Σερβίας οι κινεζικές επενδύσεις δεν υπηρετούν μόνο ανάγκες υποδομών αλλά και πολιτικού βολонταρισμού των εκεί πολιτικών ιθυνόντων, αυξάνοντας τους μακροοικονομικούς κινδύνους. Αυτό συμβαίνει γιατί οι χώρες αυτές δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οπότε ο βαθμός αυθαιρεσίας των ηγεσιών τους και η αδιαφάνεια πολλές φορές που επικρατεί στη λήψη αποφάσεων επιβαρύνει την βιωσιμότητα των προτεινόμενων σχεδίων υποδομών. Λείπει δηλαδή το πολιτικό και οικονομικό αντίβαρο καθώς η κινεζική χρηματοδότηση δεν έχει προαπαιτούμενα ως προς τον σεβασμό των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ούτε επιζητά εμβριθείς και εμπειριστατωμένες μελέτες αναφορικά με την προστιθέμενη αξία του έργου. Η Τουρκία και η Αίγυπτος επιζητούν τον δικό τους πολιτικό και οικονομικό ρόλο στην Μεσόγειο και ως εκ τούτου λόγω του μεγάλου εργατικού δυναμικού των δύο χωρών επιζητούν αφειδώς επενδύσεις για περαιτέρω ανάπτυξη της παραγωγικής τους βάσης. Η δυτική παρουσία είναι εμφανής αλλά όχι κυρίαρχη μιας που δεν ανήκουν σε ευρωπαϊκό σχήμα, οπότε αποτελούν κομβικής σημασίας επιλογές για τα κινεζικά επενδυτικά κεφάλαια λόγω γεωγραφίας (Διώρυγα Suez, Στενά Βοσπόρου). Μέσο-μακροπρόθεσμα ίσως επιβαρυνθεί η μακροοικονομική τους κατάσταση, ωστόσο στην παρούσα φάση αποτελούν υποδοχείς αθρόων κινεζικών επενδύσεων. Η Βουλγαρία και η Ρουμανία όντας μέλη τόσο της ΕΕ, όσο και του ΝΑΤΟ και με το άγρυπνο μάτι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να παρατηρεί, βρίσκονται σε καλύτερη θέση από τις εκτός ΕΕ γειτονικές τους χώρες. Αφενός μεν γίνονται υποδοχείς ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, αφετέρου δε η κινεζική συμμετοχή σε επενδυτικά προγράμματα λαμβάνει χώρα αλλά όχι τόσο εκτεταμένα και ασύδοτα. Συν τοις άλλοις έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τώρα μόνο έργα τα οποία άπτονται ενεργειακού τομέα ή υποδομών με σχετικά ικανοποιητική αποδοτικότητα,

άρα απουσιάζει η εικόνα της εθνικής οδού του Μαυροβουνίου π.χ. Η πλέον επιτυχημένη χώρα τόσο στην προσέλκυση κινεζικών επενδύσεων, όσο και στον στρατηγικό σχεδιασμό και την βιωσιμότητα τους είναι το Ισραήλ. Χώρα τόσο εκτός ΕΕ, όσο και εκτός NATO, με άριστες σχέσεις με τις ΗΠΑ, ωστόσο παρόλα αυτά ανέπτυξε εξαιρετικές πρωτοβουλίες για αναβάθμιση των λιμένων του σε Ashdod και Χάιφα, κατασκευή κόμβων logistics, ενώ λειτουργεί ως εναλλακτική διαδρομή του BRI σε αυτήν της Αιγύπτου. Παράλληλα έγινε διάχυση τεχνογνωσίας του Ισραήλ στην Κίνα σε επίπεδο έξυπνης γεωργίας και καινοτομίας, ενώ η ίδια η Κίνα και οι ΗΠΑ επενδύουν στην καινοτομία στο Ισραήλ, καθιστώντας το τη δεύτερη σημαντικότερη κοιτίδα καινοτομίας μετά το Silicon Valley.

Έχοντας αναλύσει την οικονομική διπλωματία της Κίνας και τον μεικτό αντίκτυπό της ανάλογα στην οικονομία που απευθύνεται καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Κίνα αδυνατεί να ανταποκριθεί στην εικόνα του καλόβουλου ηγεμόνα εντός των πλαισίων της θεωρίας της ηγεμονικής σταθερότητας. Αντ' αυτού προβλέπεται ότι θα ανέλθει σε μια περιφερειακή δύναμη της Ασίας-Ειρηνικού η οποία θα συγκρουστεί οικονομικά με την έτερη περιφερειακή υπερδύναμη της περιοχής αλλά και του κόσμου τις ΗΠΑ. Η Κίνα άλλωστε έχει οικονομικά οφέλη από τις διμερείς συμφωνίες με τις αναπτυσσόμενες χώρες σε κυμαινόμενο βαθμό από εκμετάλλευση πόρων ως και την επιβολή της θέλησής της σε συγκεκριμένα για την ίδια φλέγοντα ζητήματα. Σε αντίθεση με τις Δυτικές χώρες που εγκρίνουν αναπτυξιακή βοήθεια εμβαθύνοντας παράλληλα την δημοκρατία σε συγκεκριμένες αναπτυσσόμενες οικονομίες, η ανθρωπιστική βοήθεια από την Κίνα, έρχεται μεν χωρίς προαπαιτούμενα αλλά καθίσταται τοξική υπερχρεώνοντας τα κράτη ή υποχρεώνοντας τα να ακολουθούν την γραμμή του Πεκίνου. Μόνον ώριμες οικονομίες μπορούν να απορροφήσουν τις κινεζικές επενδύσεις σε κρίσιμους για τις ίδιες τομείς ενισχύοντας πέρα από τις διμερείς οικονομικές σχέσεις και την ανταγωνιστικότητά τους.

## **VII. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ**

Η ελληνική στάση απέναντι στην Κίνα θα πρέπει να έχει γνώμονα το εθνικό συμφέρον, τις παραγωγικές ανάγκες της ελληνικής οικονομίας, και να διαπνέεται από πνεύμα εξωστρέφειας. Πρόταση του γράφοντος αποτελεί να ακολουθήσει το

παράδειγμα του Ισραήλ με αύξηση των κινεζικών επενδύσεων σε κρίσιμους για την ανάπτυξη τομείς. Παράλληλα η Ελλάδα οφείλει να ενισχύσει την παρουσία της οικονομικής διπλωματίας της χώρας μας στην Κίνα με άνοιγμα δύο νέων Γραφείων Ο.Ε.Υ. στην Καντόνα και το Χονγκ Κονγκ, πέραν των ήδη υπαρχόντων σε Πεκίνο και Σαγκάη. Η Κίνα θα συνεχίσει μια ραγδαία οικονομική άνοδο ωστόσο σε κάθε περίπτωση παραμένει μια αγορά μεγάλου αριθμού εκατομμυριούχων και βιώσιμη για μια σειρά ελληνικών προϊόντων, καθώς λόγω μεγέθους αποτελεί δέκτη εξαγωγών παγκοσμίως. Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου ειδικά μετά την περίοδο της πανδημίας στην Ελλάδα αποτελεί πρόκληση στην οποία η ελληνική επιχειρηματικότητα οφείλει να ανταπεξέλθει (Θανασάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020, σ. 56). Ήδη σειρά ελληνικών ομίλων όπως η Δωδώνη, ο Κορρές και η Αρίνιτα έχουν κάνει βήματα εισόδου στην κινεζική αγορά. Τα φυτικά προϊόντα καλλυντικών αποτελούν πρώτο στόχο για τους Κινέζους μιας που η γενιά του baby boom της Κίνας βρίσκεται ήδη στην Τρίτη ηλικία και οι νέοι (πλέον έχει σταματήσει η πολιτική του ενός παιδιού και αντικατασταθεί από την πολιτική των έως τριών παιδιών για δημογραφικούς λόγους) που απολαμβάνουν καλύτερα επίπεδα διαβίωσης και ταξιδεύουν στη Δύση προτιμούν προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας ή προϊόντα τροφίμων delicatessen. Για τις μεγάλες γαλακτοβιομηχανίες της Ελλάδος και τα τυροκομεία αποτελεί πρότυπο η είσοδος της Δωδώνης δεδομένου ότι βρέθηκε τρόπος «οι Κινέζοι να εντάξουν την φέτα στον τρόπο διατροφής τους». Η προοπτική της ραγδαίας αύξησης των Κινέζων τουριστών στη χώρα μας ευνοεί την αύξηση των ελληνικών εξαγωγών καθώς τούτοι θα καταστούν γνώστες των ελληνικών γεύσεων και προϊόντων. Για να επιτευχθεί ο προαναφερθείς στόχος πρέπει να υπάρξει συνέργεια μεταξύ των επιχειρήσεων HORECA, των Γραφείων του ΕΟΤ και των Γραφείων ΟΕΥ στην Κίνα. Σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραματίζουν τα πολιτιστικά έτη μεταξύ των δύο χωρών. Το 2021 υπήρξε έτος Ελλάδος- Κίνας και στην Αγορά των Αθηνών εγκαινιάστηκε σύγχρονο μνημείο που απεικονίζει τον Σωκράτη να συνομιλεί με τον Κομφούκιο.

Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να λάβει χώρα ένας στρατηγικός σχεδιασμός ανοίγματος Γραφείων ΟΕΥ σε οικονομίες της Ασίας ευρύτερα, ήτοι Ινδονησία, Βιετνάμ, Φιλιππίνες, Καζακστάν και αύξηση του αριθμού των Γραφείων στην Κίνα. Αυτή η εξέλιξη θα συνδράμει την περαιτέρω εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας και την προσέλκυση ΑΞΕ που τόσο έχει ανάγκη η χειμαζόμενη από την δεκαετή κρίση χώρα

μας. Για την προσέλκυση επενδύσεων στην Κίνα κρίνονται σημαντικές συγκεκριμένες κρατικές εταιρείες του κινεζικού κράτους οι οποίες είναι επιφορτισμένες προς τούτο. Η China Investment Corporation λειτουργεί ως φορέας διαφοροποίησης των κινεζικών επενδύσεων και περιουσιακών στοιχείων στο εξωτερικό και να εξασφαλίσει τη μέγιστη αποδοτικότητα για τους μετόχους της εντός αποδεκτού ρίσκου (Θανασιάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020, σ. 58). Οι δραστηριότητές της λαμβάνουν χώρα μέσω δύο θυγατρικών της οι οποίες λειτουργούν ως δύο διαφορετικές οντότητες, ήτοι την CIC International Co., Ltd. η οποία προβαίνει σε διεθνείς επενδύσεις και τις διαχειρίζεται και της Central Huijin Investment Ltd., η οποία έχει ως αντικείμενο τις επενδύσεις κεφαλαίων σε κρατικά ελεγχόμενους χρηματοδοτικούς οργανισμούς στη χώρα (Θανασιάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020, σ. 58). Επιπλέον η China Overseas Development Association (CODA), η οποία είναι ένας εθνικός, μη κερδοσκοπικός Οργανισμός εγκεκριμένος από το αρμόδιο κινεζικό Υπουργείο Εσωτερικών και παρέχει υπηρεσίες σε κινεζικές επιχειρήσεις για ανάπτυξή τους και επενδύσεις εκτός Κίνας και συμμετέχει ενεργά στην πολιτική της οικονομικής εξωστρέφειας που επιδιώκει η κινεζική κυβέρνηση μεσολαβώντας μεταξύ αυτής και των κινεζικών επιχειρήσεων ώστε να παράσχει σε αυτές υπηρεσίες για την ανάπτυξή τους (Θανασιάς, Χατζηπέτρος, Πιτσιδήμος, & Τσιρονίκος, 2020, σ.59).

Η Ελλάδα αντιμετωπίζει μια σειρά από προκλήσεις στην προσέλκυση επενδύσεων και καλείται μεταξύ άλλων να ισορροπήσει και ,μεταξύ γεωπολιτικών ανταγωνισμών (ΗΠΑ- Κίνα). Από την άλλη πλέον το τοπίο στις ΑΞΕ εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αλλάξει άρδην μετά την θέσπιση του Μηχανισμού FDI Screening της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τον οποίον και υιοθέτησαν τα κράτη μέλη για να ελέγχουν ΑΞΕ σε άλλο κράτος μέλος που πιθανόν να θίγουν ζητήματα ασφάλειας, κυβερνοασφάλειας, εθνικής άμυνας, και γενικότερα στρατηγικών τομέων. Έτσι πλέον μια χ επένδυση από κινεζικό όμιλο θα ελέγχεται και θα εναπόκειται στο βέτο τρίτης χώρας μέλους της ΕΕ. Άρα η πρόκληση παραμένει μεγάλη τόσο για το Υπουργείο Εξωτερικών που εποπτεύει του Μηχανισμού, όσο και για την ελληνική οικονομία εν συνόλω. Βέβαια μετά και τις εμπειρίες των κινεζικών ΑΞΕ σε βαλκανικές χώρες εκτός Ένωσης, μια τέτοια κίνηση από μεριάς Επιτροπής κρίνεται επιβεβλημένη, ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος παραβίασης προσωπικών δεδομένων από την ανάπτυξη 5G της Huawei επί παραδείγματι ή της απόκτησης στρατηγικής σημασίας για την Ένωση



υποδομών. Σε κάθε περίπτωση η Κίνα θα βρίσκει ως συνομιλητή την Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι μεμονωμένα κράτη μέλη, όπου η ανισορροπία οικονομικής ισχύος παραμένει δυσανάλογα μεγάλη υπέρ της Κίνας.

## VIII. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Acemoglu, D., & Robinson, J. A. (2020). *Ο Στενός Διάδρομος: Κράτη, Κοινωνίες και η Μοίρα της Ελευθερίας*. Αθήνα: Εκδοτικός Οίκος Α. Α. Λιβάνη.

Affairs, R. M. (2021, March). Republica Populară Chineză, <https://www.mae.ro/bilateral-relations/3121>.

Allison, G. (2017). *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* Boston: Houghton Mifflin Harcourt.

Arežina, S. (2021). The Sino-western Balkans relations within "Belt and Road" Initiative amidst the World's grappling with the Rise of China. Στο *TEME* (Τόμ. XLV, σσ. 145-164). Sofia.

Bak, M. (2019). Central and Eastern European Countries Toward the Belt and Road Initiative: The Role of 16+1 Initiative. Στο *Global Journal of Emerging Market Economies* (Τόμ. 11, σσ. 11- 36). Beijing: Emerging Markets Institute, Beijing Normal University.

Bentis, A., Carulas, C., Mihalaris, C., & Papoutsas, G. (2018). *China's Image in Greece 2008-2018*. Athens: Institute of International Economic Relations.

Berridge, G., & James, A. (2003). *Dictionary of Diplomacy*. Basingstoke: Palgrave-Macmillan.

Bielinski, T., Markiewicz, M., & Oziewicz, E. (2019). Do Central and Eastern Europe Countries Play a Role in the Belt and Road Initiative? The Case of Chinese OFDI into the CEE-16 Countries Comparative Economic Research. Στο *Central and Eastern Europe* (Τόμ. 22).

Bradsher. (n.d.). China Vies to Be World's Leader in Electric Cars.

Brattberg, E., Le Corre, Σ., Stronski, Σ., & De Waal, T. (2021, Οκτώβριος). Η κινεζική επιρροή στη Νοτιοανατολική, Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ευαλωτότητα και Ανθεκτικότητα. *Ο αντίκτυπος της Κίνας στις στρατηγικές σχέσεις*.

Braudel, F. (2020). *Η Γραμματική των Πολιτισμών*. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.

- Brebbins, D. (2014, September 18). Lessons from China: What Western Brands Can Learn from Chinese Smartphone Giant Xiaomi. *The Drum* .
- Brinza, A. (2019). The “17 + 1” Mechanism Caught Between China and the United States. Στο *China Quarterly of International Strategic Studies* (Τόμ. 5, σσ. 213- 231). World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies.
- Chen, J. (2018). Strategic Synergy between Egypt “Vision 2030” and China’s “Belt and Road” Initiative. Στο *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law* (Τόμ. 11, σσ. 219- 235).
- (2020). China’s Belt and Road Initiative: Views from the ground. Στο *Political Geography* (Τόμ. 82). Elsevier.
- Economy, E. C. (2018). *The Thrid Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*. London & New York: Oxford University Press.
- Eichengreen, B. (1996). *Hegemonic Stability Theory and Economic Analysis: Reflections on Financial Instability and the Need for an International Lender of Last Resort*. Center for International and Development Economics Research.
- Elshamy, H. M. (2015). The economic determinants of Chinese foreign direct investment in Egypt. Στο *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies* (Τόμ. 8, σσ. 20-26). Emerald Group Publishing Ltd.
- Górski, J. (2018). China’s Strategy Toward Central and Eastern Europe Within the Framework of 16 + 1 Group: The Case of Poland. Στο W. Zhang, I. Alon, & C. Lauttemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing the Rules of Globalization* (σσ. 115- 134). Palgrave Macmillan.
- Harutyunyan, A. (2020). China and Israel: Evolving Relationship within the Belt and Road Initiative. Στο *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies* (Τόμ. 14, σσ. 410-429).
- Heijmans, M., & Melissen, J. (2007). MFAs and the Rising Challenge of Consular Affairs. Στο K. S. Rana, & J. Kurbalija, *Foreign Ministries*. Malta and Geneva: DiploFoundation.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. Στο *China Economic Review* (Τόμ. 40, σσ. 314- 321). Beijing: Elsevier.
- Indeo, F. (2018). The Impact of the Belt and Road Initiative on Central Asia: Building New Relations in a Reshaped Geopolitical Scenario. Στο W. Zhang, I. Alon, & C.

- Lauttemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing the Rules of Globalization* (σσ. 135- 154). Palgrave Macmillan.
- Institute, M. K. (2015, July 16). The China Effect on Globalization. *Mc Kinsey & Company* .
- Jacques, M. (2012). *When China Rules the World: The End of the Western World and the Birth of a New Global Order*. London: Penguin.
- Jepson, N. (2021). Hidden in Plain Sight: Chinese Development Finance in Central and Eastern Europe. Στο *Development and Change* (Τόμ. 52, σσ. 1222- 1250). International Institute of Social Studies.
- Jiang, Y. (2011). Great Power Style' in China's Economic Diplomacy: Filling the Shoes of a Benign Hegemon? Στο *The Hague Journal of Diplomacy* (Τόμ. 6, σσ. 63-81). Martinus Nihoff Publisher.
- Kindleberger, C. (1975). *The World in Depression, 1929-1939* (Berkeley CA: University of California Press, 1975). Berkley: University of California Press.
- Kissinger, H. (2012). *On China*. New York: Penguin.
- Kroeber, A. R. (2016). *China's Economy: What Everyone Needs to Know*. London & New York: Oxford University Press.
- Kulaksız, S. (2019). Financial Integration via Belt and Road Initiative: China–Turkey Cooperation. Στο *Global Journal of Emerging Market Economies* (Τόμ. 11, σσ. 48-64). Emerging Markets Institute, Beijing Normal University.
- Lairson, T. D. (2018). The Global Strategic Environment of the BRI: Deep Interdependence and Structural Power. Στο W. Zhang, I. Alon, & C. Lattemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing the Rules of Globalization* (σσ. 35-54). Palgrave Macmillan.
- Li, J., Bin, L., & Qian, G. (2019). The belt and road initiative, cultural friction and ethnicity: Their effects on the export performance of SMEs in China. Στο *Journal of World Business* (Τόμ. 54, σσ. 350-359). Elsevier.
- Ma, Y., & Perevelli, Σ. J. (2019). Strategic decisions in Chinese state owned enterprises as outcome of the sensemaking of the CEO: the case of COSCO's emerging involvement in the Port of Piraeus. Στο *Transational Corporations Review* (Τόμ. 11, σσ. 50- 64).
- Macaes, B. (2019). *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst Publishers.
- Mahbubani, K. (2020). *Has China Won? The Chinese Challenge to American Supremacy*. New York: Public Affairs.

- Mastanduno, M. (1998). Economics and Security in Statecraft and Scholarship. Στο *International Organization at Fifty: Exploration and Contestation in the Study of World Politics* (Τόμ. 52, σσ. 825- 854). MIT Press.
- Mearsheimer, J. (2001). *The tragedy of great power politics*. New York: W.W.Norton & Company.
- Mohamed, M. A., Soliman, M., & Zhao, J. (2019). The Multiple Roles of Egypt in China's 'Belt and Road' Initiative. Στο *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies* (Τόμ. 13, σσ. 428- 444).
- Ntotsikas, E., & Pontoropoulos, A. (2022). *The idea of peace in classical greek and chinese philosophy*. Mid-Sweden University: Under Publication.
- Okano-Heijmans, M. (2011). Conceptualizing Economic Diplomacy: The Crossroads of International Relations, Economics, IPE and Diplomatic Studies. Στο *The Hague Journal of Diplomacy* (Τόμ. 6, σσ. 7- 36).
- Panibratov, A., Kalinin, A., Zhang, Y., Liubov, E., Korovkin, V., Nefedov, K., και συν. (2022). The belt and road initiative: a systematic literature review and future research agenda. Στο *Eurasian Geography and Economics* (Τόμ. 63, σσ. 82- 115). London & New York: Routledge Taylor and Francis Group.
- Popescu, L., & Brînză, A. (2018, December 3). Romania-China Relations. Political and Economic Challenges in the BRI Era. *Romanian Journal of European Affairs* , 18 (2).
- Putnam, R. D. (1988). 'Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-level Games', *International Organization*.
- Putnam, R. D., Evans, S. B., & Jacobson, H. K. (1993). *Double-Edged Diplomacy: International Bargaining and Domestic Politics*. Berkeley: University of California Press.
- Qianqian, L., & Davarinou, S. (2019). Sino-Greek Economic Cooperation: COSCO's Investment in the Port of Piraeus. Στο *The Belt and Road Initiative and the SDGs: Towards Equitable Sustainable Development* (Τόμ. 50, σσ. 109-124). *IDS Bulletin*.
- Reda, A., Hatab, A., & Shoumann, N. A. (2012). Exploring Egypt-China bilateral trade: dynamics and prospects. Στο *Journal of Economic Studies* (Τόμ. 39, σσ. 314- 326). Emerald Group Publishing Ltd.
- Roth, E., Seong, J., & Woetzel, J. (2015, October). Gauging the Strength of Chinese Innovation. *Mc Kinsey Quarterly* .

- Rudd, K. (2022). *The Avoidable War: The Dangers of a Catastrophic Conflict Between the US and Xi Jinping's China*. Hachette Australia.
- Schortgen, F. (2018). China and the Twenty-First-Century Silk Roads: A New Era of Global Economic Leadership? Στο W. Zhang, A. Ilan, & C. Lattemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing thwe Rules of Globalization* (σσ. 17-34). Palgrave Macmillan.
- Sklias, Σ., Roukanas, S., & Pistikou, V. (2012). China's Economic Diplomacy: A Comparative Approach to Sino-Greek and Sino Turkish relations. Στο T. S. Research, *International Journal of Business and Social Science* (Τόμ. 3, σσ. 286- 297). USA: Cetre for Promoting Ideas .
- Sørensen, C. T. (2018). Belt, Road, and Circle: The Arctic and Northern Europe in China's Belt and Road Initiative. Στο W. Zhang, I. Alon, & C. Lattemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing the Rules of Globalization* (σσ. 95-114). Palgrave Macmillan.
- Stanojevic, S., Qiu, B., & Chen, J. (2021). A Study on Trade between China and Central and Eastern European Countries: Does the 16+1 Cooperation Lead to Significant Trade Creation? Στο *Eastern European Economics* (Τόμ. 59, σσ. 295-316). Routledge Taylor & Francis Group.
- Stopford, J., Strange, S., & Henley, J. (1991). *Rival States, Rival Firms: Competition for World Market Shares*, Cambridge Studies in International Relations no. 18. Στο *Cambridge Studies in International Relatiосn* (Τόμ. 18). New York: Cambridge University Press.
- Tonchev, Σ., & Bentis, A. (2021). The thrill is gone: China's diminishing appeal in Greece. Στο T. Dams, M. Xiaoxue, & V. Kranenburg, *China's Soft Power in Europe Falling on hard Times* (σσ. 43-47). European Think-Tank Network on China.
- Tonchev, Σ., & Davarinou, Σ. (2017). *Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek Relations*. Athens: Institute of International Economic Relations.
- Tsimonis, K., Rogelja, I., Ciuta, I., & Frantzeskaki, A. (2020). A Synergy of Failures: Environmental Protection and Chinese Capital in Southeast Europe. Στο *Journal of Current Chinese Affairs* (Τόμ. 48, σσ. 171- 200). Sage.
- Tzogopoulos, G. N. (2017). Greece, Israel, and China's Belt and Road Initiative. Στο *Mideast Security and Policy Studies* (Τόμ. 139). The Begin-Sadat Centre for Strategic Studies.

- Vangeli, A. (2018). Global China and Symbolic Power: The Case of 16 + 1 Cooperation. Στο *Journal of Contemporary China* (Τόμ. 27, σσ. 674- 687). Routledge Taylor & Francis Group.
- Yang, X., Lewis, D. J., Roddy, S., & Moise, D. (2018). One Belt, One Road, One World: Where is US Business Connectivity? Στο W. Zhang, I. Alon, & C. Lattemann, *China's Belt and Road Initiative; Changing the Rules of Globalization* (σσ. 55- 72). Palgrave Macmillan.
- Yilmaz, N. K., Cooke, F. L., & Dellios, R. (2008). Turkey's FDI Policy and Chinese Foreign Direct Investments in Turkey: Some Economic and Management Implications. Στο *Global Business Review* (Τόμ. 9, σσ. 19- 44). Los Angeles, London, New Delhi: Sage.
- Yip, G. (2014, September 19). China's Many Types of Innovation. *Forbes* .
- Zhang, W. (2012). *The China Wave: Rise of a Civilizational State*. World Century.
- Zuokui, L. (2019). China's Investment in the Balkans under the Belt and Road Initiative: A Chinese Perspective. Στο *Insight Turkey* (Τόμ. 21, σσ. 91- 105).
- Θανασάς, Η., Χατζηπέτρος, Γ., Πιτσιδής, Δ., & Τσιρονίκος, Γ. (2020). *Έκθεση 2019*. Πεκίνο: Γραφείο Ο.Ε.Υ. Πρεσβείας Ελλάδος στο Πεκίνο.
- Παπαμαυρουδής, Π. (2019). *Η Οικονομική, Πολιτική και Πολιτιστική Επιρροή της Κίνας στα Βαλκάνια. Παρούσα Κατάσταση, Προοπτικές και Συνέπειες για την Ελληνική Ασφάλεια και Εξωτερική Πολιτική*. Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.
- Παπαστάμου, Α. Ν. (2018). *Οικονομική Διπλωματία, από την Θεωρία στην Πράξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Παπασωτηρίου, Χ. (2013). *Η Κίνα από την Ουράνια Αυτοκρατορία στην Ανερχόμενη Υπερδύναμη του 21ου αιώνα*. Αθήνα: Ποιότητα.

## IX. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Asia Briefing Analysis. Διαθέσιμο: <https://www.asiabriefing.com/>. Ανακτήθηκε: 18/5/2022.
- Belt and Road Initiative. Διαθέσιμο: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.
- Edelman Trust Barometer 2022. Διαθέσιμο: <https://www.edelman.com/trust/2022-trust-barometer>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

European Commission, 03.09.2022. Διαθέσιμο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0474&from=EN>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

Hofstede Insights. Διαθέσιμο: <https://www.hofstede-insights.com/fi/product/compare-countries/>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

National Bureau of Statistics. Διαθέσιμο: <http://www.stats.gov.cn/english/>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

Orykta. Διαθέσιμο: <https://www.orykta.gr/>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

Statistics Times. Διαθέσιμο: <https://statisticstimes.com/index.php>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

The Maritime Executive. Διαθέσιμο: <https://www.maritime-executive.com/>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

World Bank. Διαθέσιμο: <https://www.worldbank.org/en/home>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

World Development Indicators. Διαθέσιμο: <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>. Ανακτήθηκε: 18/05/2022.

## **X. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Σημείωμα για τα Κρίσιμα Ορυκτά (B7- Δ/νση)

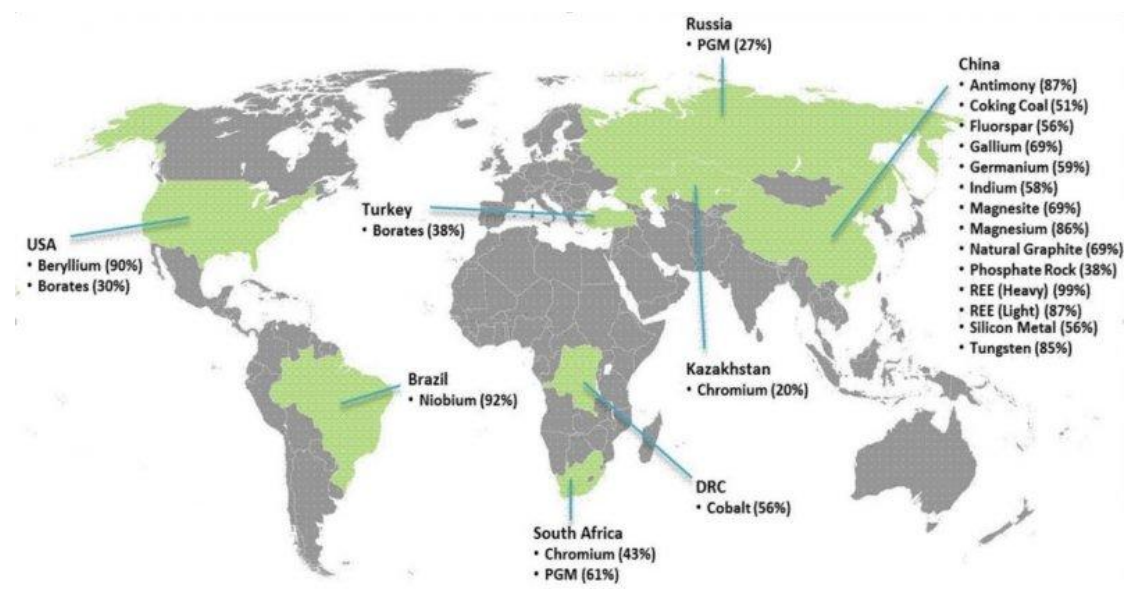
Ως κρίσιμα ορυκτά ορίζεται η κατηγορία συγκεκριμένων χημικών στοιχείων που φέρουν συγκεκριμένες κοινές ιδιότητες, όπως είναι η λάμψη, η υψηλή ηλεκτρική και θερμική αγωγιμότητα, η δυνατότητα σχηματισμού ελασμάτων (ελατά) και συρμάτων (όλκιμα). Όπως παρατηρείται και από την παρακάτω εικόνα 16 η συντριπτική πλειοψηφία των κρίσιμων ορυκτών και δη των σπάνιων γαιών συγκεντρώνονται στους κόλπους της Κίνας, καθιστώντας εαυτή σταδιακά αυτάρκη. Μια τάση που απειλεί την σταθερότητα του οικονομικού συστήματος και του τομέα της υψηλής τεχνολογίας των δυτικών και ιαπωνικών εταιρειών, συγκεκριμένα. (Τεχνητή Νοημοσύνη, 5G Δίκτυα κτλ). Ήδη οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ιαπωνία έχουν συγκροτήσει μια συμμαχία για την ισότητα όλων των οικονομιών

στην πρόσβαση στις σπάνιες γαίες. Κρίσιμα ορυκτά, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο του 2020<sup>7</sup>, θεωρούνται τα κάτωθι:

Πίνακας 8. Κρίσιμα Ορυκτά. Πηγή Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

<b>Τα 30 κρίσιμα μέταλλα και ορυκτά για την Ευρωπαϊκή Ένωση (2020)</b>			
Αντιμόνιο	Άφνιο	Φωσφόρος	Βαρίτης
Βαριές σπάνιες γαίες <sup>8</sup>	Σκάνδιο	Βισμούθιο	Ίνδιο
Βηρύλλιο	Ελαφρές σπάνιες γαίες <sup>9</sup>	Πυριτιούχο μέταλλο	Ταντάλιο
Βορικά άλατα	Μαγνήσιο	Βολφράμιο	Κοβάλτιο
Φυσικός γραφίτης	Βανάδιο	Άνθρακας οπτανθρακοποίησης	Φυσικό καουτσούκ
Βωξίτης	Αργυραδάμας	Νιόβιο	Λίθιο
Γάλλιο	Μέταλλα της ομάδας του λευκόχρυσου	Τιτάνιο	Γερμάνιο
Φωσφορίτης	Στρόντιο		

Εικόνα 16. Παγκόσμιος χάρτης στον οποίο φαίνονται οι χώρες στις οποίες παράγονται σχεδόν αποκλειστικά τα κρίσιμα για την ΕΕ ορυκτά και μέταλλα. Πηγή: Orykta.gr



<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0474&from=EN>

<sup>8</sup> Ως σπάνιες γαίες ορίζονται τα δεκαπέντε στοιχεία του περιοδικού πίνακα, ήτοι οι λανθανίδες. Οι βαριές σπάνιες γαίες (Heavy Rare Earth Elements. HREE) είναι οι: σκάνδιο, ύτριο, τέρβιο, δυσπρόσιο, όλμιο, έρβιο, θιούλιο, υτέρβιο, λουτέτιο. Πηγή: <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoar/dl/frontend/file/lib/default/data/2879173/theFile>

<sup>9</sup> Οι ελαφριές γαίες (Light Rare Earth Elements. LREE) θεωρούνται οι εξής: λαθάνιο, δημήτριο, πρασινώδιο, νεοδύμιο, προμήθειο, σαμάριο, ευρώπιο και γαδολίνιο.



Πίνακας 9 Πληροφορίες ανά ορυκτό, παραγωγό, προμηθευτή και χρήσεις στη βιομηχανία/οικονομία.<sup>10</sup>

Πρώτες ύλες	Στάδιο	Κυριότεροι παραγωγοί σε παγκόσμιο επίπεδο	Κυριότερες προμηθεύτριες 33 χώρες της ΕΕ	Εξάρτηση από τις εισαγωγές	Ο βαθμός εισροής από ανακύκλωση στο τέλος του κύκλου ζωής	Επιλεγμένες χρήσεις
Αντιμόνιο	Εξόρυξη	Κίνα (74 %) Τατζικιστάν (8 %) Ρωσία (4 %)	Τουρκία (62 %) Βολιβία (20 %) Γουατεμάλα (7 %)	100 %	28 %	·Επιβραδυντικά φλόγας ·Εφαρμογές αμυντικού χαρακτήρα ·Συσσωρευτές μολύβδου-οξέως
Βαρίτης	Εξόρυξη	Κίνα (38 %) Ινδία (12 %) Μαρόκο (10 %)	Κίνα (38 %) Μαρόκο (28 %) Άλλες χώρες της ΕΕ (15 %) Γερμανία (10 %) Νορβηγία (1 %)	70 %	1 %	·Ιατρικές εφαρμογές ·Προστασία από ακτινοβολίες ·Χημικές εφαρμογές
Βωξίτης	Εξόρυξη	Αυστραλία (28 %) Κίνα (20 %) Βραζιλία (13 %)	Γουινέα (64 %) Ελλάδα (12 %) Βραζιλία (10 %) Γαλλία (1 %)	87 %	0 %	·Παραγωγή αργιλίου
Βηρύλλιο	Εξόρυξη	Ηνωμένες Πολιτείες (88 %) Κίνα (8 %) Μαδαγασκάρη (2 %)	ά.α.	ά.α.	0 %	·Ηλεκτρονικός εξοπλισμός και εξοπλισμός επικοινωνιών ·εξαρτήματα αυτοκινητοβιομηχανίας, αεροδιαστημικής και αμυντικού εξοπλισμού
Βισμούθιο	Επεξεργασία	Κίνα (85 %) Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος (7 %) Μεξικό (4 %)	Κίνα (93 %)	100 %	0 %	·Φαρμακευτική βιομηχανία και βιομηχανία ζωοτροφών ·Ιατρικές εφαρμογές ·Κράματα χαμηλού σημείου τήξης
Βορικά άλατα	Εξόρυξη	Τουρκία (42 %) Ηνωμένες Πολιτείες (24 %) Χιλή (11 %)	Τουρκία (98 %)	100 %	1 %	·Γυαλί υψηλών επιδόσεων ·Λιπάσματα ·Μόνιμοι μαγνήτες
Κοβάλτιο	Εξόρυξη	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (59 %) Κίνα (7 %) Καναδάς (5 %)	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (68 %) Φινλανδία (14 %) Γαλλική Γουιάνα (5 %)	86 %	22 %	·Συσσωρευτές ·Υπερκράματα ·Καταλύτες ·Μαγνήτες
Άνθρακας οπτανθρακοποίησης	Εξόρυξη	Κίνα (55 %) Αυστραλία (16 %) Ρωσία (7 %)	Αυστραλία (24 %) Πολωνία (23 %) Ηνωμένες Πολιτείες (21 %) Τσεχία (8 %) Γερμανία (8 %)	62 %	0 %	·Οπτανθρακας για την παραγωγή χάλυβα ·Ίνες άνθρακα ·Ηλεκτρόδια συσσωρευτών
Αργυραδάμας	Εξόρυξη	Κίνα (65 %) Μεξικό (15 %) Μογγολία (5 %)	Μεξικό (25 %) Ισπανία (14 %) Νότια Αφρική (12 %) Βουλγαρία (10 %) Γερμανία (6 %)	66 %	1 %	·Παραγωγή χάλυβα και σιδήρου ·Ψύξη και κλιματισμός ·Παραγωγή αργιλίου και άλλες μεταλλουργικές

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0474&from=EN>

						δραστηριότητες
Γάλλιο	Επεξεργασία	Κίνα (80 %) Γερμανία (8 %) Ουκρανία (5 %)	Γερμανία (35 %) Ηνωμένο Βασίλειο (28 %) Κίνα (27 %) Ουγγαρία (2 %)	31 %	0 %	· Ημιαγωγοί · Φωτοβολταϊκά στοιχεία
Γερμάνιο	Επεξεργασία	Κίνα (80 %) Φινλανδία (10 %) Ρωσία (5 %)	Φινλανδία (51 %) Κίνα (17 %) Ηνωμένο Βασίλειο (11 %)	31 %	2 %	· Οπτικές ίνες και υπέρυθρα οπτικά συστήματα · Ηλιακές κυψέλες για δορυφόρους · Καταλύτες πολυμερισμού
Άφνιο	Επεξεργασία	Γαλλία (49 %) Ηνωμένες Πολιτείες (44 %) Ρωσία (3 %)	Γαλλία (84 %) Ηνωμένες Πολιτείες (5 %) Ηνωμένο Βασίλειο (4 %)	0 %	0 %	· Υπερκράματα · Ράβδοι ελέγχου για πυρηνικούς αντιδραστήρες · Πυρίμαχα κεραμικά
Ινδίο	Επεξεργασία	Κίνα (48 %) Δημοκρατία της Κορέας (21 %) Ιαπωνία (8 %)	Γαλλία (28 %) Βέλγιο (23 %) Ηνωμένο Βασίλειο (12 %) Γερμανία (10 %) Ιταλία (5 %)	0 %	0 %	· Επίπεδες οθόνες · Φωτοβολταϊκά στοιχεία και φωτονική · Συγκολλητικά κράματα
Λίθιο	Επεξεργασία	Χιλή (44 %) Κίνα (39 %) Αργεντινή (13 %)	Χιλή (78 %) Ηνωμένες Πολιτείες (8 %) Ρωσία (4 %)	100 %	0 %	· Συσσωρευτές · Υαλοουργία και κεραμοποιία · Μεταλλουργία χάλυβα και αργιλίου
Μαγνήσιο	Επεξεργασία	Κίνα (89 %) Ηνωμένες Πολιτείες (4 %)	Κίνα (93 %)	100 %	13 %	· Ελαφρά κράματα για την αυτοκινητοβιομηχανία, την ηλεκτρονική, τις συσκευασίες ή τον κατασκευαστικό κλάδο · Παράγοντας αποθείωσης στην παραγωγή χάλυβα
Φυσικός γραφίτης	Εξόρυξη	Κίνα (69 %) Ινδία (12 %) Βραζιλία (8 %)	Κίνα (47 %) Βραζιλία (12 %) Νορβηγία (8 %) Ρουμανία (2 %)	98 %	3 %	· Συσσωρευτές · Εμαγιέ για την παραγωγή χάλυβα
Φυσικό καουτσούκ	Εξόρυξη	Ταϊλάνδη (33 %) Ινδονησία (24 %) Βιετνάμ (7 %)	Ινδονησία (31 %) Ταϊλάνδη (18 %) Μαλαισία (16 %)	100 %	1 %	· Ελαστικά · Μέρη από καουτσούκ για μηχανήματα και είδη οικιακής χρήσης
Νιόβιο	Επεξεργασία	Βραζιλία (92 %) Καναδάς (8 %)	Βραζιλία (85 %) Καναδάς (13 %)	100 %	0 %	· Χάλυβας υψηλής αντοχής και υπερκράματα για τους τομείς των μεταφορών και των υποδομών · Εφαρμογές υψηλής τεχνολογίας (πυκνωτές, υπεραγωγίμοι μαγνήτες κ.λπ.)
Φωσφορίτης	Εξόρυξη	Κίνα (48 %) Μαρόκο (11 %) Ηνωμένες Πολιτείες (10 %)	Μαρόκο (24 %) Ρωσία (20 %) Φινλανδία (16 %)	84 %	17 %	· Ανόργανο λίπασμα · Φωσφορούχες ενώσεις
Φωσφόρος	Επεξεργασία	Κίνα (74 %) Καζαχστάν (9 %) Βιετνάμ (9 %)	Καζαχστάν (71 %) Βιετνάμ (18 %) Κίνα (9 %)	100 %	0 %	· Χημικές εφαρμογές · Εφαρμογές αμυντικού χαρακτήρα

Σκάνδιο	Επεξεργασί α	Κίνα (66 %) Ρωσία (26 %) Ουκρανία (7 %)	Ηνωμένο Βασίλειο (98 %) Ρωσία (1 %)	100 %	0 %	·Κυψέλες καυσίμου στερεού οξειδίου ·Ελαφρά κράματα
Πυρριτιούχο μέταλλο	Επεξεργασί α	Κίνα (66 %) Ηνωμένες Πολιτείες (8 %) Νορβηγία (6 %) Γαλλία (4 %)	Νορβηγία (30 %) Γαλλία (20 %) Κίνα (11 %) Γερμανία (6 %) Ισπανία (6 %)	63 %	0 %	·Ημιαγωγοί ·Φωτοβολταϊκά ·Ηλεκτρονικά εξαρτήματα ·Σιλικόνες
Στρόντιο	Εξόρυξη	Ισπανία (31 %) Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν (30 %) Κίνα (19 %)	Ισπανία (100 %)	0 %	0 %	·Κεραμικοί μαγνήτες ·Κράματα αργιλίου ·Ιατρικές εφαρμογές ·Αντικείμενα πυροτεχνικής
Ταντάλιο	Εξόρυξη	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (33 %) Ρουάντα (28 %) Βραζιλία (9 %)	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (36 %) Ρουάντα (30 %) Βραζιλία (13 %)	99 %	0 %	·Πυκνωτές για ηλεκτρονικές συσκευές ·Υπερκράματα
Τιτάνιο	Επεξεργασί α	Κίνα (45 %) Ρωσία (22 %) Ιαπωνία (22 %)	ά.α.	100 %	19 %	·Ελαφρά κράματα υψηλής αντοχής, για παράδειγμα για τους τομείς της αεροναυπηγικής, του διαστήματος και της άμυνας ·Ιατρικές εφαρμογές
Βολφράμιο	Επεξεργασί α	Κίνα (69 %) Βιετνάμ (7 %) Ηνωμένες Πολιτείες (6 %) Αυστρία (1 %) Γερμανία (1 %)	ά.α.	ά.α.	42 %	·Κράματα, για παράδειγμα για τους τομείς της αεροναυπηγικής, του διαστήματος, της άμυνας, της ηλεκτρικής τεχνολογίας ·Εργαλεία φρεζαρίσματος, κοπής και εξόρυξης
Βανάδιο	Επεξεργασί α	Κίνα (55 %) Νότια Αφρική (22 %) Ρωσία (19 %)	ά.α.	ά.α.	2 %	·Χάλυβες υψηλής αντοχής χαμηλής κραμάτωσης, για παράδειγμα για τους τομείς της αεροναυπηγικής και του διαστήματος και για πυρηνικούς αντιδραστήρες ·Χημικοί καταλύτες
Μέταλλα της ομάδας του λευκόχρυσου	Επεξεργασί α	Νότια Αφρική (84 %) - ιρίδιο, λευκόχρυσος, ρόδιο, ρουθίνιο Ρωσία (40 %) - παλλάδιο	ά.α.	100 %	21 %	·Χημικοί καταλύτες και καταλύτες για την αυτοκινητοβιομηχαν ία ·Κυψέλες καυσίμου ·Ηλεκτρονικές εφαρμογές
Βαριές σπάνιες γαιές	Επεξεργασί α	Κίνα (86 %) Αυστραλία (6 %) Ηνωμένες Πολιτείες (2 %)	Κίνα (98 %) Άλλες τρίτες χώρες (1 %) Ηνωμένο Βασίλειο (1 %)	100 %	8 %	·Μόνιμοι μαγνήτες για ηλεκτροκινητήρες και ηλεκτρογεννήτριες ·Φθορίζουσες ουσίες φωτισμού ·Καταλύτες ·Συσσωρευτές ·Υαλουργία και

						κεραμοποιία
Ελαφρές σπάνιες γαίες	Επεξεργασία	Κίνα (86 %) Αυστραλία (6 %) Ηνωμένες Πολιτείες (2 %)	Κίνα (99 %) Ηνωμένο Βασίλειο (1 %)	100 %	3 %	



Ε.Π.  
**ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ  
ΔΗΜΟΣΙΟΥ  
ΤΟΜΕΑ**  
LIFE



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α.)

Πειραιώς 211, ΤΚ 177 78, Τάρος  
τηλ: 2131306349 , fax: 2131306479

[www.ekdd.gr](http://www.ekdd.gr)