

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ:
«ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»

Τίτλος εργασίας:

Οι προοπτικές των οικονομικών διαδρόμων του «BRI» σε Ασία και
Ευρώπη

Μεταπτυχιακός Φοιτητής: Ψαλίδας Γεώργιος-Μιχαήλ
ΑΕΜ: MAD21040

Επιβλέπων Καθηγητής: Καθηγητής, Αριστείδης Μπιτζένης

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Φεβρουάριος 2023

«Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτήν την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάστηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα όποια δεν συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου»

Ημερομηνία 12/02/2023

Ο Δηλών

ΨΑΛΙΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

AEI	American Enterprise Institute
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
BCIMEC	Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor
BRI	Belt and Road Initiative
CCWAEC	China – Central Asia – West Asia Economic Corridor
CICPEC	China – Indochina Peninsula Economic Corridor
CMREC	China – Mongolia – Russia Economic Corridor
CPEC	China – Pakistan Economic Corridor
CSTO	Collective Security Treaty Organization
EAEU	Eurasian Economic Union
EB	European Bank
E.C.	European Commission
E.E.	Ευρωπαϊκή Ένωση
IC	Integrated Circuit
INSTC	International North South Transport Corridor
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΛΔΚ	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας

MoU	Memorandum of understanding
NELBEC	New Eurasian Land Bridge Economic Corridor
ΞΑΕ	Ξένες Άμεσες Επενδύσεις
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
SCO	Shanghai Cooperation Organization
ΣΕ	Σοβιετική Ένωση
TEU	Twenty-foot equivalent unit
WB	World Bank

Περίληψη

Τα τελευταία δέκα χρόνια μετά την πρώτη εξαγγελία του BRI στην Ασάνα το 2013 έχουν γραφτεί χιλιάδες μελέτες και άρθρα για την σημασία του και τις επιπτώσεις του. Εντούτοις οι δράσεις του συνεχίζονται παρά τη μείωση του ρυθμού εξάπλωσης του τα τελευταία χρόνια ιδίως μετά την έκρηξη της πανδημίας Covid-19 και τις επακόλουθες επιπτώσεις της στην κινεζική οικονομία και κοινωνία. Για αυτό τον λόγο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να μελετήσει τις πρόσφατες εξελίξεις ιδίως με τα νέα δεδομένα που διαμορφώνει η εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία, αλλά και τις επιπτώσεις των επενδυτικών δραστηριοτήτων της Κίνας όλα τα προηγούμενα χρόνια. Δεδομένου ότι οι δραστηριότητες του BRI έχουν μια διευρυμένη γεωγραφική κατανομή σε ολόκληρη την εμφύλιο για τις ανάγκες της εκπόνησης της παρούσας εργασίας η προσοχή μας θα στραφεί στους οικονομικούς διαδρόμους που διασχίζουν Ευρώπη και Ασία, τα κράτη που εντάσσονται σε αυτούς και την οικονομική, πολιτική σχέση αυτών με την Κίνα. Η παρακάτω εργασία ουσιαστικά κατανέμεται σε επτά κεφάλαια με το καθένα από αυτά να διαχωρίζεται σε μικρότερες θεματικές παραγράφους. Συγκεκριμένα σε κάθε κεφάλαιο γίνεται ανάλυση ενός από τους επτά οικονομικούς διαδρόμους του BRI που θα παρουσιάσω. Ενώ στο τέλος θα προσπαθήσω να παραθέσω ορισμένα συμπεράσματα που μπορούμε να διαπιστώσουμε βάση της ανάλυσης των επιπτώσεων που έχουν οι διάδρομοι.

Λέξεις Κλειδιά: BRI, σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμάνια, ενέργεια, επενδύσεις, χρέος

Abstract

In the last ten years since the BRI was first announced in Astana in 2013, thousands of studies and articles have been written about its significance and implications. Nevertheless, its actions continue despite the decline in the rate of spread in recent years, especially after the outbreak of the Covid-19 pandemic and its subsequent impact on the Chinese economy and society. For this reason, the purpose of this paper is to study the recent developments, especially with the new data that the Russian invasion of Ukraine is shaping, but also the impact of China's investment activities over the previous years. Since the activities of the BRI have an expanded geographical distribution across the entire planet for the needs of the preparation of this paper, our attention will be directed to the economic corridors crossing Europe and Asia, the states joining them and their economic, political relationship with China. The following paper is essentially divided into seven chapters with each one of them divided into smaller thematic paragraphs. In each chapter, an analysis is made of one of the seven economic corridors of BRI that I will present. While in the end I shall attempt to quote some conclusions which we can ascertain based on the analysis of the effects of the corridors.

Keywords: BRI, rail networks, ports, energy, investment, debt

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	01
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	04
Γενική ανασκόπηση και στόχοι της εργασίας.....	08
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	12
I) Θεωρίες Ξένων Άμεσων Επενδύσεων.....	12
II) Θεωρίες οικονομικής ισχύς και διεθνών σχέσεων.....	15
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	19
Εισαγωγή στο Belt and Road Initiative (BRI).....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: China–Mongolia–Russia Economic Corridor (CMREC)	27
I) Μογγολία	27
II) Ρωσία	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)	38
I) Καζακστάν	38
II) Λευκορωσία	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)	43
I) Κράτη Κεντρική Ασίας	43
II) Ιράν	48
III) Αζερμπαϊτζάν- Γεωργία	50
IV) Τουρκία.....	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : 21st century maritime silk road.....	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ : China – Pakistan Economic Corridor (CPEC).....	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ :Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIM).....	70
I) Εμπορικοί δεσμοί.....	70
II) Επενδύσεις.....	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ: : China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)	75
I) Εμπορικοί δεσμοί.....	75
II) Επενδύσεις.....	76
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	85

Γενική ανασκόπηση και στόχοι της εργασίας

I. Το αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι αρχικά να παρουσιάσει τις σημαντικότερες δραστηριότητες της Κίνας κατά την διαδρομή των οικονομικών διαδρόμων του BRI. Συγκεκριμένα για τις ανάγκες της εργασίας θα γίνει ανάλυση των διαδρόμων CMREC, NELBEC, CCWAEC, 21st century maritime silk road, CPEC, BCIMEC και CICPEC. Για τον σκοπό αυτό θα προβληθούν τα οφέλη και οι κίνδυνοι για τα κράτη τα οποία υποδέχονται τις κινέζικες επενδύσεις και κατασκευές. Επιπλέον θα αναλυθούν οι εμπορικές σχέσεις των κρατών που συμμετέχουν σε αυτούς τους οικονομικούς διαδρόμους με την Κίνα δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στα είδη των προϊόντων που εμπορεύονται. Ο λόγος για τον οποίο επέλεξα τους παραπάνω οικονομικούς διαδρόμους και τα κράτη ανήκουν σε αυτούς είναι η επιθυμία μου να δώσω έμφαση στα διαφορετικά πολιτικά και οικονομικά χαρακτηριστικά τους που δημιουργούν σημαντικές αντιθέσεις οι οποίες θα με βοηθήσουν στην ανάλυση μου.

II. Ερωτήματα της έρευνας

Κύριο ερώτημα της έρευνας είναι να αναζητήσει τις προοπτικές των υπό εξέταση οικονομικών διαδρόμων του BRI όπως αυτές διαμορφώνονται μετά από πρόσφατες σημαντικές εξελίξεις όπως η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, οι κοινωνικές αναταραχές στο Καζακστάν, Ιράν και Πακιστάν, το πραξικόπημα στην Μιανμάρ και η ολοένα και μεγαλύτερη αντιπαλότητα και ανταγωνισμός μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας. Επιπλέον καλείται να απαντήσει στο ποιο είναι το αποτύπωμα του BRI στις χώρες που θα εξετάσουμε όσο αφορά τον οικονομικό τομέα δηλαδή πόσο έχει συνεισφέρει ή όχι στην ανάπτυξη ορισμένων κρατών όπου έχει σημαντική επενδυτική δραστηριότητα, έχει όντως δημιουργήσει μη εξυπηρετίσιμο χρέος σε ορισμένα κράτη και εάν ναι ποια είναι η ευθύνη και ο τρόπος

αντιμετώπισης του από την Κίνα. Επιπρόσθετα σε τί βαθμό επηρεάζει η συμμετοχή των κρατών στο BRI την πολιτική και διπλωματική δραστηριότητα τους ως προς την Κίνα και ιδιαίτερα σε ψηφοφορίες σε όργανα του ΟΗΕ. Ακόμα θα απαντηθεί το ερώτημα για το ποιες είναι οι βασικές οικονομικές και πολιτικές επιδιώξεις της Κίνας από την αξιοποίηση των παραπάνω οικονομικών διαδρόμων. Τέλος οι κινεζικές επενδύσεις γίνονται κάτω από πολιτικά ή οικονομικά κίνητρα, συγκεκριμένα ποια αντίθεση που υπάρχει μεταξύ των επενδυτικών δραστηριοτήτων σε κράτη υπό κυρώσεις όπως της Ρωσίας, του Ιράν και της Μυανμάρ με άλλα πιο σταθερά πολιτικά και οικονομικά όπως τα κράτη της Ε.Ε. και της ASEAN.

III. Στόχοι της Διπλωματικής Εργασίας

Αρχικά στόχος της εργασίας είναι να διερευνήσει και να αναλύσει τα παραπάνω ερωτήματα όσο πιο διεξοδικά γίνεται. Επιπλέον να προσφέρει στον αναγνώστη μια πρόσφατη οπτική των εξελίξεων αλλά και να θέσει τα δεδομένα βάση των εκείνων μπορούμε να εκτιμήσουμε τις προοπτικές κάθε οικονομικού διαδρόμου του BRI. Ενώ με την παρουσίαση των εμπορικών και επενδυτικών δραστηριοτήτων ο αναγνώστης θα μπορεί να είναι σε θέση να καταλάβει τα βασικά οικονομικά και πολιτικά χαρακτηριστικά σε κάθε κράτος και περιοχή που θα εξεταστεί.

IV. Μεθοδολογία της έρευνας

Η μεθοδολογία για την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας βασίστηκε στην ανάλυση της βιβλιογραφίας όσο αφορά την παρουσίαση των αποτελεσμάτων των οικονομικών δραστηριοτήτων και των προοπτικών του BRI με κριτική οπτική προκειμένου να υπάρξουν τα ασφαλέστερα συμπεράσματα. Επιπλέον γίνεται ουσιαστικά μια μελέτη περιπτώσεων σχετικές με το αντικείμενο της εργασίας προκειμένου μέσω της επαγωγικής μεθόδου να εξαχθούν τα κατάλληλα συμπεράσματα. Ενώ για την θεωρητική διαμόρφωση της εργασίας βασίστηκε σε κεντρικές θεωρήσεις των διεθνών σχέσεων και της οικονομικής διαμόρφωσης του πλανήτη μας. Επιπρόσθετα η εργασία στηρίζεται σε πηγές ανοιχτών δεδομένων όπως του AEI, OEC, UN C.D. εκθέσεις τραπεζών της WB και της EB αλλά και δημοσιευμάτων στον ηλεκτρονικό τύπο προκειμένου να γίνει παρουσιασθούν σε μορφή γραφημάτων ορισμένα σημαντικά

οικονομικά στοιχεία που αφορούν το εμπόριο και τις επενδύσεις. Η χρονική διάρκεια της έρευνας δεν περιορίζεται από την έναρξη του BRI το 2013 αλλά ξεκινάει από τις αρχές της νέας χιλιετίας καθώς από αυτή την χρονική και μετά παρατηρείται η εξωστρέφεια των κινεζικών επενδύσεων ενώ οι επενδύσεις που έγιναν τότε επηρεάζουν την προοπτική κάθε οικονομικού διαδρόμου. Στα θετικά της μεθόδου που ακολούθησα είναι η επικαιροποίηση των στοιχείων που έχω βρει με αντίστοιχα που υπάρχουν στην ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία.

V. Δομή της διπλωματικής διατριβής

Η δομή της εργασίας αποτελείται από δέκα κεφάλαια ενώ στο τέλος υπάρχουν τα συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν βάση της ανάλυσης των δεδομένων που θα παρουσιαστούν.

Αρχικά θα γίνει μια βιβλιογραφική αναφορά σχετικά με τις θεωρίες ξένων άμεσων επενδύσεων αλλά και του ρόλου της οικονομικής ισχύς στις διεθνείς σχέσεις σύμφωνα με την ρεαλιστική, φιλελεύθερη και μαρξιστική θεώρηση.

Έπειτα θα γίνει μια σύντομη αλλά περιεκτική παρουσίαση των μεθόδων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πραγματοποίηση μιας έρευνας.

Ενώ στην συνέχεια θα αρχίσω με την παρουσίαση των στόχων και οι εξαγγελιών του BRI από την διακήρυξη του το 2013 μέχρι σήμερα και πώς αυτοί έχουν διαμορφωθεί κατά την πάροδο του χρόνου.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα αναλυθούν οι οικονομικές και εμπορικές σχέσεις της Κίνας με την Ρωσία και την Μογγολία δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στα γεγονότα που ακολούθησαν μετά τον Φεβρουάριο του 2022 αλλά και τα καινούργια δεδομένα που διαμορφώθηκαν για τον οικονομικό διάδρομο CMREC.

Στη συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο θα εξεταστούν οι σημαντικότερες επενδυτικές δραστηριότητες της Κίνας σε Καζακστάν και Λευκορωσία, η ανοδική πορεία των σιδηροδρομικών δικτύων που εντάσσονται στο διάδρομο NEBLEC αλλά και ποιες είναι οι επιπτώσεις του πολέμου για το μέλλον του.

Έπειτα στο τρίτο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα ίδια οικονομικά δεδομένα μεταξύ των υπό εξέταση κρατών και της Κίνας αλλά και οι θετικές προοπτικές που δημιουργούνται από την σύμπτυξη του CCWAEC με τον Middle Corridor.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα αναλυθούν οι επενδυτικές δραστηριότητες της Κίνας στην ΕΕ, οι διμερείς τους εμπορικές σχέσεις αλλά και κατά πόσο μπορούν να επηρεαστούν από το ολόένα και πιο πολωμένο διεθνές σύστημα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι επενδύσεις της Κίνας στο Πακιστάν, οι στρατηγικές επιδιώξεις των δύο κρατών αλλά και τα σοβαρά ζητήματα που αντιμετωπίζει αυτή η χώρα.

Στα επόμενα δύο κεφάλαια θα γίνει μια ανάλυση των οικονομικών δραστηριοτήτων της Κίνας στην Νοτιοανατολική Ασία και στο Μπαγκλαντές κατά μήκος των οικονομικών διαδρόμων BCIM και CICPEC, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις οικονομικές και πολιτικές προοπτικές που έχει για την Κίνα αυτή η περιοχή.

Τέλος με βάση τα παραπάνω δεδομένα θα παρουσιαστούν μια σειρά από συμπεράσματα που αφορούν τον οικονομικό, πολιτικό και περιβαλλοντικό αντίκτυπο του BRI στους υπό εξέταση οικονομικούς διαδρόμους.

Βιβλιογραφική ανασκόπηση

1. Θεωρίες Ξένων Άμεσων Επενδύσεων

Σε αυτό το κεφάλαιο θα επιχειρηθεί μια βιβλιογραφική ανάλυση των θεωρητικών βάσεων στις οποίες βασίζεται η εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας. Αρχικά θα παρουσιάσω τα οφέλη και τις δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσει μια εταιρεία όταν επιλέγει να επενδύσει σε ένα αναπτυσσόμενο ή υπό ανάπτυξη κράτος. Ξεκινώντας με τα αναπτυσσόμενα κράτη η εταιρεία μπορεί να ωφεληθεί έχοντας πρόσβαση σε ένα ισχυρό χρηματοπιστωτικό σύστημα, σε σταθερό πολιτικό περιβάλλον, κράτος δικαίου, μια οικονομία αρκετά διευρυμένη όπου η αγοραστική δύναμη των πολιτών της είναι αρκετά ισχυρή, ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, γεωγραφική εγγύτητα με άλλα αναπτυσσόμενα κράτη όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Ε.Ε. και της Βόρειας Αμερικής, πρόσβαση στην τεχνολογική καινοτομία των κρατών αυτών, αλλά και ένα ισχυρό σύστημα υποδομών μεταφοράς και ενέργειας (Busse & Hefeker 2007)(Carril-Caccia & Pavlova 2018). Ενώ στις δυσκολίες που θα πρέπει να αντιμετωπίσει είναι μεταξύ άλλων το υψηλότερο εργατικό κόστος που θα πρέπει να καταβάλει για το ειδικευμένο εργατικό προσωπικό της, τον ανταγωνισμό που θα αντιμετωπίσει από ήδη εδραιωμένες εταιρείες αλλά και τα μικρότερα περιθώρια κερδοφορίας εάν η φορολόγηση είναι αρκετά υψηλή. Αντίθετα οι λόγοι για τους οποίους μια εταιρεία ενδιαφέρεται για να επενδύσει σε μια αναπτυσσόμενη χώρα είναι για να εκμεταλλευτούν το φθινό και σε ορισμένες περιπτώσεις ειδικευμένο εργατικό προσωπικό, να εδραιωθούν σε μια νέα αγορά στην οποία ακόμα δεν υπάρχει ισχυρός ανταγωνισμός από ξένες και τοπικές εταιρείες (Carril-Caccia & Pavlova 2018). Επιπλέον προκειμένου να ωφεληθούν από την πιθανή αύξηση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών της (Μπιτζένης 2009). Ακόμα για να έχουν πρόσβαση σε φθηνές πρώτες ύλες χωρίς να έρχονται αντιμέτωπες με την ισχυρή περιβαλλοντική νομοθεσία των περισσότερων αναπτυσσόμενων κρατών (OECD 2002). Ενώ στις περιπτώσεις των τότε αναπτυσσόμενων κρατών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης η γεωγραφική τους εγγύτητα με την Ε.Ε. είχε σημαντικό ρόλο για την επιλογή τους (Μπιτζένης 2009). Στα εμπόδια που μπορεί να συναντήσουν σε αυτές τις χώρες συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων η πολιτική αστάθεια τους, η μη ισχυρή νομική προστασία των εταιρειών, η συχνές κυβερνητικές παρεμβάσεις στην

οικονομία, η σημαντική έλλειψη υποδομών μεταφοράς και ενέργειας, η εκτεταμένη διαφθορά και γραφειοκρατία αλλά και η μικρή αγοραστική δύναμη των πολιτών τους (Busse & Hefeker 2007) (Μπιτζένης 2009).

Ποια όμως είναι τα οφέλη και οι κίνδυνοι για τα κράτη που υποδέχονται μια ξένη άμεση επένδυση. Ξεκινώντας με τα οφέλη σε οικονομικό επίπεδο μπορούν να διευκολύνουν την οικονομική ανάπτυξη των κρατών ιδίως των αναπτυσσόμενων και σε λιγότερο επίπεδο των ανεπτυγμένων (OECD 2002). Επιπλέον μπορεί να βοηθήσει στην ενσωμάτωση της εθνικής οικονομίας στο σύστημα του παγκόσμιου εμπορίου βοηθώντας στις εξαγωγές του κράτους αυτού ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αφορούν στην εξαγωγή πρώτων υλών (OECD 2002). Επιπρόσθετα μια ξένη επένδυση μπορεί να θέσει σε κίνηση και εθνικά κεφάλαια για την ανάπτυξη ενός πεδίου της οικονομίας (Kurtishi-Kastrati 2013). Ένα από τα σημαντικότερα οφέλη για το κράτος που υποδέχεται την επένδυση είναι η δυνατότητα μεταφοράς τεχνολογίας προς αυτή την χώρα με χαρακτηριστικό παράδειγμα να είναι οι χώρες τις Νοτιοανατολικής Ασίας (OECD 2002). Ακόμα μπορεί να συνεισφέρει στην καλύτερευση του ανθρώπινου δυναμικού κάθε χώρας προσφέροντας καλύτερη επαγγελματική εξειδίκευση, εργασία για ανέργους και καλύτερη εκπαίδευση (Kurtishi-Kastrati 2013). Στα πλεονεκτήματα των επενδύσεων μπορεί να συγκαταλέγεται η δημιουργία ενός καλύτερου εργασιακού περιβάλλοντος αλλά και επενδύσεις φιλικές ή με σεβασμό προς το περιβάλλον (Carril-Caccia & Pavlova 2018). Τέλος μια ΞΑΕ μπορεί να συνεισφέρει στην ενίσχυση του εγχώριου ανταγωνισμού συμβάλλοντας έτσι σε μια υψηλότερη παραγωγικότητα και στην καλύτερη κατανομή των πόρων (OECD 2002).

Στους κινδύνους που μπορεί να έχει μια ΞΑΕ για το κράτος υποδοχής είναι μεταξύ άλλων η καταστροφή του περιβάλλοντος για τις ανάγκες εκμετάλλευσης ενός κοιτάσματος (OECD 2002). Σε εργασιακό επίπεδο η αναδιοργάνωση της αγοράς εργασίας μπορεί να φέρει αρνητικές επιπτώσεις σε ορισμένες κοινωνικές ομάδες αλλά και να χειροτερέψει σε ορισμένες περιπτώσεις τις εργασιακές συνθήκες (OECD 2002). Επιπλέον μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας καθώς η αρχική εκροή κεφαλαίων πρέπει να συνοδευτεί από μια επακόλουθη εκροή κερδών από την ξένη θυγατρική προς τη μητρική της εταιρεία (Kurtishi-Kastrati 2013). Ενώ το εμπορικό ισοζύγιο μπορεί να επηρεάζεται από τις εισαγωγές που πραγματοποιεί μια ΞΑΕ κατά το στάδιο παραγωγής ενός προϊόντος (Hill 2000). Επιπρόσθετα υπάρχει ο κίνδυνος οι τοπικές εταιρείες να μην μπορούν να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα να κλείσουν δημιουργώντας έτσι καθεστώς μονοπωλίου για τις ΞΑΕ (OECD 2002). Τέλος σε πολλές περιπτώσεις των επενδύσεων στα πλαίσια του BRI έχει

παρατηρηθεί το φαινόμενο της αύξησης του χρέους των κρατών που της υποδέχονται εξαιτίας της φύσης των επενδύσεων αυτών και των υψηλών δανείων που τις συνοδεύουν (Bandiera & Tsiropoulos 2019).

Τα παραπάνω στοιχεία έχουν οδηγήσει στην δημιουργία μια σειρά θεωριών ξένων άμεσων επενδύσεων όπως η OLI του Dunning η οποία εξηγεί το πώς διαλέγει μια εταιρεία να πραγματοποιήσει μια ΞΑΕ βάση τριών ομάδων παραγόντων οι οποίες είναι το πλεονέκτημα ιδιοκτησίας, τοποθεσίας και εσωτερίκευσης που διαθέτει κάθε κράτος (Μπιτζένης 2009). Επιπλέον ο M. Porter έχει προτείνει τέσσερις συν δύο καθοριστικούς παράγοντες που δίνουν πλεονέκτημα σε ένα κράτος για την προσέλκυση επενδύσεων όπως μεταξύ άλλων η ύπαρξη τοπικών αξιόπιστων προμηθευτών που μπορούν να προσφέρουν έγκαιρα φθηνές εισαγωγές, αλλά και το πολιτικό και διεθνές περιβάλλον σε μια χώρα. Ενώ μια σειρά από οικονομολόγους έχει παρατηρήσει ότι υπάρχει η τάση για γεωγραφική συγκέντρωση των ΞΑΕ προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας έτσι ώστε να ρίξουν το κόστος των προϊόντων τους και να αυξήσουν τα κέρδη τους (Hill 2021). Έπειτα ο Kojima με την έρευνα του έχει δείξει πώς εταιρίες από διαφορετικά κράτη όπως αυτό των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας μπορούν να διαφέρουν ως προς το προσανατολισμό εμπορικός ή μη αλλά και τον κλάδο που θα επιλέξουν να επενδύσουν δηλαδή εάν γίνεται σε κλάδους που τα κράτη που τις φιλοξενούν απολαμβάνουν ή όχι συγκριτικό εμπορικό πλεονέκτημα θέλοντας με αυτό τον τρόπο δείξει τις μακροοικονομικές εμπορικές επιδιώξεις της Ιαπωνίας αλλά και την κυριαρχία των μικροοικονομικών επιδιώξεων των εταιριών από τις ΗΠΑ (Kojima 1985). Η επόμενη θεωρία που σχετίζεται με την θέμα της συγκεκριμένης εργασίας είναι αυτή της διεθνοποίησης των μεγάλων επιχειρήσεων δηλαδή σύμφωνα με των Johanson και Wiedersheim το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις προτιμούν να διοχετεύουν τα κεφάλαια τους σταδιακά προς μια νέα ΞΑΕ αφού έχουν ερευνήσει τις δυνατότητες της αγοράς και όχι να διαθέσουν το μεγαλύτερο όγκο των κεφαλαίων τους εμπροσθοβαρώς (Johanson, & Wiedersheim 1975). Επιπλέον ο Knickerbocker με την θεωρία του περί ολιγοπωλιακής αντίδρασης υποστήριξε ότι οι ισχυρές επιχειρήσεις τείνουν να ακολουθούν ένα ανταγωνιστή τους όταν αυτός αποφασίζει να επενδύσει στο εξωτερικό (Knickerbocker 1973). Τέλος ο Dunning συνέδεσε το επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης κάθε κράτους με τις επενδύσεις που δέχεται έτσι στο πρώτο στάδιο ένα κράτος βρίσκεται στην προ-βιομηχανοποιημένη εποχή άρα το μόνο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχει είναι συνήθως οι φυσικοί του πόροι. Σε δεύτερο στάδιο όταν η χώρα καταφέρει να αναβαθμιστεί στην οικονομική κλίμακα αποκτώντας μεγαλύτερο μέγεθος αγοράς και ανθρώπινο δυναμικό μπορεί να προσελκύσει ΞΑΕ σε διάφορους τομείς εντάσεως

εργασίας, στην εκπαίδευση και στις υποδομές μεταφοράς, καταφέροντας έτσι να αντικαταστήσει κάποιες εισαγωγές αλλά και να εισάγει τεχνολογίες για την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της. Στο τρίτο στάδιο της αναπτυξιακής διαδικασίας οι εισροές ΞΑΕ μειώνονται και γίνονται πιο στοχευμένες αναζητώντας την καινοτομία και την αποδοτικότητα ενώ αντίθετα οι εκροές των ΞΑΕ αυξάνονται αναζητώντας την δημιουργία εξαγωγικών προορισμών. Σε τέταρτο στάδιο η οικονομία μιας χώρας έχει αναπτυχθεί σημαντικά έτσι ώστε οι εκροές ΞΑΕ να ξεπερνούν ή να είναι ίσες της εισροές καθώς οι τοπικές επιχειρήσεις έχουν ενισχυθεί σημαντικά και είναι σε θέση να ανταγωνιστούν και να επιβιώσουν τόσο στο εσωτερικό αλλά και στις νέες αγορές του εξωτερικού. Ενώ στο πέμπτο στάδιο η σχέση εκροών και εισροών ΞΑΕ παραμένει ίση με μικρές διακυμάνσεις ενώ παρατηρείται η ανεξάρτηση των εταιρειών από το στάδιο της μητρικής χώρας καθώς βασίζονται στην αποδοτικότητα των δομών τους και των στρατηγικών τους. Παράλληλα το εμπόριο της χώρας αυξάνεται με τα κράτη που εμπορεύονται παρόμοια προϊόντα ενώ αντίθετα μειώνεται με αυτά που έχει διαφορετικά (Μπιτζένης 2009).

II. Θεωρίες οικονομικής ισχύς και διεθνών σχέσεων

Η οικονομική δύναμη ενός κράτους θεωρείται από την εποχή ακόμα του Θουκυδίδη και την εξιστόρηση του Πελοποννησιακού πολέμου ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για τον καθορισμό της ισχύος του κάθε κράτους και της θέσης του στο διεθνές σύστημα. Ξεκινώντας με τους δύο σύγχρονους εκφραστές της ρεαλιστικής σχολής θεώρησης των διεθνών σχέσεων μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι για τον J. Mearsheimer οι οικονομικοί πόροι και ο πλούτος κάθε κράτους είναι απαραίτητο θεμέλιο για τον καθορισμό και της στρατιωτικής ισχύος καθώς εξαιτίας της βιομηχανοποίησης του πολέμου ο καθορισμός της έκβασης του πολλές φορές καθορίζεται από τις παραγωγικές δυνατότητες κάθε κράτους, όπως ακριβώς συνέβη κατά τον Β΄ΠΠ με την διαφορά που υπήρχε μεταξύ της παραγωγικής δυνατότητας των συμμάχων έναντι των δυνάμεων του άξονα. Επιπλέον υπογραμμίζει την σημασία της οικονομίας και της τεχνολογικής εξέλιξης για την επικράτηση των ΗΠΑ έναντι της Σοβιετικής Ένωσης κατά την διάρκεια του ψυχρού πολέμου αλλά και τον φόβο που δημιουργεί στις ΗΠΑ η διαρκής αύξηση της οικονομικής ισχύος της Κίνας (Mearsheimer 2007). Ενώ ο K. Waltz υπογραμμίζει την αναγκαιότητα των κρατών στα οποία το εμπόριο έχει ένα σημαντικό ποσοστό στη διαμόρφωση του ΑΕΠ τους άνω του 15% να εξασφαλίσουν νέες και κερδοφόρες

αγορές για τα προϊόντα τους έτσι ώστε να αυξήσουν ή να διατηρήσουν την οικονομική τους ισχύ. Επιπλέον τονίζει την ισχύ και επιρροή που προσφέρει σε κάποια χώρα όταν μπορεί να έχει μονοπωλιακά ποσοστά στις εξαγωγές κρίσιμων προϊόντων όπως στα τσιπ (IC), σε γεωργικά προϊόντα, πετρέλαιο και μεταλλεύματα καθώς μπορούν να επηρεάσουν την πολιτική δράση ενός κράτους ιδίως εάν αυτό είναι ευάλωτο και εξαρτάται από τις εισαγωγές αυτών των προϊόντων. Για να στηρίξει αυτό το επιχείρημα του, αναφέρει το πόσο οικονομικά ευάλωτα ήταν τα κράτη της Δυτικής Ευρώπης την δεκαετία του 1970 μετά την απόφαση των κρατών μελών του OPEC το 1973 για εμπάργκο πετρελαίου αλλά και το παράδειγμα της Ιαπωνίας η οποία μετά το εμπάργκο των ΗΠΑ το 1941 «εξωθήθηκε» στον πόλεμο προκειμένου να εξασφαλίσει τους απαραίτητους πόρους για την συνέχιση των επιθετικών της επιδιώξεων στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας. Επιπρόσθετα τονίζει την σημασία των επενδύσεων στο εξωτερικό για την διατήρηση της επιρροής των ΗΠΑ αλλά και την ανάγκη να είναι διασπαρμένες γεωγραφικά ανά τον κόσμο προκειμένου να αποφεύγουν κάθε κίνδυνο που μπορεί να προκύψει κατά των Αμερικανικών συμφερόντων ανά τον κόσμο εννοώντας φυσικά τις εθνικοποιήσεις επιχειρήσεων που γινόντουσαν κατά την διάρκεια του ψυχρού πολέμου όταν μια «επαναστατική» δύναμη καταλάμβανε την εξουσία όπως στην περίπτωση της Κούβας και πολλών άλλων κρατών στην Αφρική. Τέλος κάνει συσχετισμό της αρχής της αυτοβοήθειας των κρατών η οποία είναι από τα πιο δομικά σημεία της θεωρίας του, με την ανάγκη των μεγάλων δυνάμεων να εξασφαλίσουν την αυτάρκεια τους σε κρίσιμους τομείς της οικονομίας όπως της ενέργειας, της τεχνολογίας και κρίσιμων αγαθών και προϊόντων. Παρόλα αυτά τονίζει ότι αυτή η επιδίωξη αυτάρκειας δεν θα πρέπει να γίνεται σε τέτοιο βαθμό όπου θα επηρεάζει αρνητικά την οικονομική επιρροή τους ανά τον κόσμο όπως ακριβώς έπραξε η Σοβιετική Ένωση (Waltz 2011). Επομένως σε αυτή την σχολή μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι κυριαρχεί η θεώρηση των διεθνών οικονομικών σχέσεων ως ένα παιχνίδι μηδενικού παιγνίου ακόμα και όσο αναφορά τις οικονομικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κρατών (Κουσκουβέλης 2007).

Η άλλη σημαντική σχολή θεώρησης των διεθνών σχέσεων αυτή του φιλελευθερισμού ή πλουραλισμού προτάσσει κυρίως την αρχή της οικονομικής αλληλεξάρτησης μεταξύ των κρατών. Η αρχή αυτή σύμφωνα με τους υποστηρικτές της υποστηρίζει ότι όσο περισσότερο τα κράτη είναι αλληλεξαρτώμενα οικονομικά τόσο δυσκολότερα θα υπάρχουν πολεμικές συγκρούσεις μεταξύ τους (Mearsheimer 2007). Γεγονός που επιδέχεται κριτική καθώς από την μια πλευρά έχουμε το παράδειγμα της Ε.Ε. όπου η οικονομική αλληλεξάρτηση πράγματι βοήθησε στην ειρήνευση και οικονομική ευημερία των κρατών της από την άλλη όμως

υπάρχουν τα παραδείγματα του Α΄ΠΠ όπου η υψηλή οικονομική αλληλεξάρτηση των κρατών της Ευρώπης δεν μπόρεσε να αποτρέψει τον πόλεμο, αλλά και η πιο πρόσφατη περίπτωση των επιθετικών ενεργειών της Ρωσίας στην Ευρώπη από το 2014. Επιπλέον εξαιτίας της τεχνολογικής προόδου και της αύξησης της δυναμικής των μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων υποστηρίζουν ότι ο ρόλος του κράτους έχει μειωθεί καθώς όντας ενταγμένα στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι εξαρτημένα από αυτή με αποτέλεσμα να επιδιώκουν πλέον ολοένα και περισσότερο την οικονομική ευημερία των πολιτών τους (Κουσκουβέλης 2007). Με αποτέλεσμα τα πιο ισχυρά οικονομικά κράτη του διεθνούς συστήματος να έχουν μεγαλύτερη επιρροή στις διεθνείς εξελίξεις έναντι των κρατών που χρησιμοποιούν την στρατιωτική ισχύ για την επίτευξη των στόχων τους (Keohane & Nye 1987). Την θεώρηση αυτή την εξέλιξε περαιτέρω ο J. Nye με τον ορισμό της ήπιας ισχύος όπου υπογραμμίζει την σημασία της οικονομίας και της πολιτιστικής επιρροής στις διεθνείς σχέσεις και την δυνατότητα που μπορεί να δώσει σε ένα κράτος ώστε να προσελκύσει αντί να εξαναγκάσει (σκληρή ισχύς) ένα άλλο στο να πράξει σύμφωνα με τις επιδιώξεις του πρώτου (Nye 2004). Η θεωρία αυτή σίγουρα όσο αφορά την επίτευξη ενός στόχου χαμηλής πολιτικής μπορεί να προσδώσει σημαντικά αποτελέσματα αλλά καθώς κινούμαστε μακριά από την στιγμή του μονοπολικού κόσμου των ΗΠΑ προς ένα πολυπολικό κόσμο που προφυλάσσει πολλές συγκρούσεις η στρατιωτική ισχύς θα έχει την ίδια σημασία που είχε και κατά τον ψυχρό πόλεμο όπως φαίνεται και από την αδυναμία των κρατών της ΕΕ να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις που υπάρχουν στην περιφέρεια τους.

Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε και την μαρξιστική θεώρηση καθώς για τους υποστηρικτές της η δομή και η λειτουργία της οικονομίας έχουν τον πιο σημαντικό ρόλο στη θεώρηση τους. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την θεωρία του Λένιν περί ιμπεριαλισμού όπως η άρχουσα καπιταλιστική τάξη παλεύει στο εσωτερικό κάθε κράτους για την διασφάλιση της κερδοφορίας και στην κατοχή του μεγαλύτερου μέρους της αγοράς δημιουργώντας μονοπώλια έτσι και έξω από τα όρια του κράτους ανταγωνίζονται με άλλες καπιταλιστικές τάξεις για την διασφάλιση νέων πόρων και την κυριαρχία τους σε νέες αγορές, με αποτέλεσμα πολλές φορές των μεταξύ τους πόλεμο (Κουσκουβέλης 2007). Θεώρηση που συμβαδίζει με αυτή των ρεαλιστών περί ανταγωνισμού των μεγάλων δυνάμεων και την επιδίωξη για συνεχή αύξηση της ισχύος τους. Στην πράξη αυτή η θεωρία μπορεί να βασιστεί σε ιστορικά παραδείγματα δεδομένου ότι ένα από τα αίτια του Α΄ ΠΠ είναι ο ανταγωνισμός των μεγάλων δυνάμεων για την διασφάλιση νέων αποικιών σε Αφρική και Ασία που θα πρόσφεραν στις εταιρίες τους νέες αγορές αλλά και πρώτες ύλες.

Τέλος στις αποφάσεις που σχετίζονται με την σύναψη μια εμπορικής συνθήκης μεταξύ δύο κρατών ή οποιαδήποτε άλλης οικονομικής συμφωνίας οι θεωρίες λήψης αποφάσεων αποκτούν ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο. Συγκεκριμένα η θεωρία παιγνίων συναντάται συχνά για την ερμηνεία μιας οικονομικής συμφωνίας εξαιτίας των προϋποθέσεων που έχει όπως ορθολογικούς παίκτες, αλληλεξάρτηση των συμπεριφορών τους και γνώση των συνεπειών που θα έχει κάθε επιλογή τους (Κουσκουβέλης 2007). Η θεωρία βασίζεται σε τρεις κατηγορίες παιγνίων, αρχικά υπάρχει το παίγνιο των ανταρτών το οποίο είναι μηδενικού αθροίσματος καθώς τα κέρδη του ενός μεταφράζονται ως απώλειες του άλλου. Το συγκεκριμένο παίγνιο αναφέρεται πολύ συχνά όταν υπάρχουν ισχυρά εμπορικά πλεονάσματα σε κάποια διμερή εμπορική σχέση και μπορεί να οδηγήσει σε αποφάσεις εμπορικού προστατευτισμού. Το δεύτερο παίγνιο είναι αυτό της «κότας» όπου αναλύεται η επικείμενη σύγκρουση των συμφερόντων δύο παικτών με τις επιλογές τους να είναι να συγκρουστούν και να χάσουν και οι δύο σημαντικά ή να υποχωρήσει ο ένας από τους δύο και να υποστεί τις συνέπειες ή να υποχωρήσουν και οι δύο οδηγούμενοι είτε σε αμοιβαίες υποχωρήσεις είτε σε μια επανάληψη του παιγνίου. Το παίγνιο αυτό μπορεί να βρει εφαρμογή κατά την περίοδο διαπραγματεύσεων δύο μερών για την σύναψη μιας οικονομικής συμφωνίας όπου το μέρος με την μεγαλύτερη οικονομική ισχύ αναμένεται να επικρατήσει. Το τρίτο παίγνιο είναι αυτό του διλήμματος των φυλακισμένων το οποίο είναι μη μηδενικού αθροίσματος καθώς εάν οι δύο πλευρές επιλέξουν να συνεργαστούν θα έχουν και οι δύο κέρδη καθώς έχουν κοινά συμφέροντα. Το παίγνιο αυτό θεωρείται από τα καλύτερα για την ανάλυση μιας εμπορικής σχέσης ή μιας επένδυσης ειδικά στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και της περιφερειοποίησης της οικονομίας καθώς και τα δύο μέρη μπορούν να έχουν σημαντικά κέρδη εάν αποφασίσουν να συνεργαστούν.

Μεθοδολογία

I) Ποσοτική Ανάλυση

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει μια βιβλιογραφική ανάλυση των κυριότερων μεθοδολογιών για την πραγματοποίηση μιας έρευνας. Ξεκινώντας λοιπόν με την ποσοτική ανάλυση ορισμένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά είναι ότι βασίζεται στην ποσοτικοποίηση για την συλλογή και ανάλυση δεδομένων. Επιπλέον πραγματοποιεί μια παραγωγική προσέγγιση μεταξύ θεωρίας και έρευνας με την θεωρία να μπαίνει στο επίκεντρο του ελέγχου. Ακόμα προωθεί τα μοντέλα των θετικών επιστημών έχοντας ως στόχο την αντικειμενικότητα των ευρημάτων της. Από τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθοδολογίας είναι ότι εάν οι μετρήσεις πραγματοποιηθούν σωστά μπορεί να προσφέρει μια αξιοπιστία και εγκυρότητα στα ευρήματα. Αντίθετα στα αρνητικά είναι ότι η μέτρηση είναι δύσκολο να έχει αντικειμενικά δεδομένα όταν ασχολείται με κοινωνικά θέματα με αποτέλεσμα να γίνονται γενικεύσεις, μη σωστός προσδιορισμός της αιτιότητας ενώ η διαδικασία της επανάληψης των ευρημάτων είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί ιδίως όταν βασίζεται σε ερωτηματολόγια (Bryman 2017).

II) Ποιοτική Ανάλυση

Η ποιοτική ανάλυση σε αντίθεση με την ποσοτική έχει περισσότερο μια ερμηνειοκρατική προσέγγιση όπου το κέντρο βάρους δεν είναι τόσο η αποδοχή ή η απόρριψη μιας υπόθεσης αλλά χρησιμοποιώντας την επαγωγική ανάλυση επιδιώκουν στην διαμόρφωση θεωριών. Επιπλέον ενδιαφέρεται για τον τρόπο σκέψης των συμμετεχόντων στην έρευνα αλλά και για το περιβάλλον μέσα στο οποίο δρουν (Παπαναστασίου & Παπαναστασίου 2016). Παρότι η χρήση αυτής της μεθόδου είναι αρκετά χρήσιμη για την διεξαγωγή μια σειράς ερευνών όπως της μελέτης περίπτωσης, της εθνογραφικής και της νατουραλιστικής παρουσιάζει μια σειρά από προβληματισμούς που αφορούν την υψηλή υποκειμενικότητα των συμμετεχόντων στην

έρευνα, το πρόβλημα της λανθασμένης γενίκευσης που μπορεί να γίνει, την έλλειψη διαφάνειας στον τρόπο δράσης του ερευνητή αλλά και την δυσκολία επανάληψης της έρευνας (Bryman 2017).

III) Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

Η επόμενη μεθοδολογία που θα εξετάσουμε αφορά την βιβλιογραφική ανασκόπηση στην οποία βασίζεται και η παρούσα εργασία. Αρχικά αυτή η μέθοδος μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες όπου στην πρώτη γίνεται μια ανάλυση της βιβλιογραφίας που είναι σχετική με το υπό έρευνα θέμα ενώ η δεύτερη στοχεύει να ερευνήσει ενδεχόμενα κενά που μπορεί να υπάρχουν στην βιβλιογραφία ενός θέματος (Τσιπλητάρης & Μπαμπάλης 2011). Η χρησιμότητα της έγκειται στο γεγονός ότι μας επιτρέπει να έχουμε πρόσβαση σε βασικές ιδέες που έχουν ήδη γραφτεί για την έρευνα μας προκειμένου να μας καθοδηγήσουν. Επιπλέον στα προτερήματα της είναι μπορεί να λειτουργήσει ως βάση για την αιτιολόγηση μιας έρευνας για αυτό τον λόγο θεωρείται απαραίτητο στοιχείο για κάθε έρευνα. Παρόλα αυτά προσοχή θα πρέπει να δοθεί έτσι ώστε να παραθέτονται οι πηγές με κριτική θέση ύστερα από την κατανόηση τους και όχι η απλή επανάληψη της καθώς αυτό μπορεί να οδηγήσει στο φαινόμενο της λογοκλοπής (Bryman 2017).

IV) Δειγματοληψία - Ερωτηματολόγια

Οι δύο μέθοδοι αυτοί χρησιμοποιούνται και για την κατά την διάρκεια ποσοτικών και ποιοτικών αναλύσεων. Προκειμένου να έχουμε μια σωστή δειγματοληψία θα πρέπει να καθορίσουμε σωστά το απαραίτητο μέγεθος του δείγματος που χρειαζόμαστε βάση του διαθέσιμου χρόνου και πόρων που διαθέτουμε. Επιπλέον θα πρέπει το δείγμα μας να έχει την σωστή αντιπροσωπευτικότητα είτε αυτό γίνεται είναι τυχαίο είτε σκοπιμότητας. Ακόμα απαραίτητη είναι να υπάρχει η δυνατότητα για πρόσβαση στο δείγμα μας προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή επανάληψη της έρευνας μας (Cohen et al. 2008).

Όσο αφορά τα ερωτηματολόγια ατομικής συμπλήρωσης για την σωστή εφαρμογή τους είναι απαραίτητο να υπάρχει ένας σωστός σχεδιασμός τους έτσι ώστε να βοηθήσουν τους

ερωτώμενους στις απαντήσεις τους αλλά και να αποφεύγονται τα πιθανά σφάλματα. Συγκεκριμένα για αυτό τον σκοπό στο ερωτηματολόγιο θα πρέπει να υπάρχουν κλειστές και σύντομες ερωτήσεις προς τους ερωτώμενους με σαφείς και ευνόητες οδηγίες για την συμπλήρωση του. Στα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι η ταχύτερη εφαρμογή του χάρις το διαδίκτυο και των κινητών τηλεφώνων, το χαμηλότερο κόστος της, η έλλειψη της επίδρασης του συνεντευκτή αλλά και η ευκολία που προσφέρει στον ερωτώμενο. Ενώ στα μειονεκτήματα της είναι ότι δεν υπάρχει δυνατότητα διευκρινιστικών ερωτήσεων από τον συνεντευκτή για την αποσαφήνιση της απάντησης του. Ακόμα ότι υπάρχει ο κίνδυνος να κουραστεί ο ερωτώμενος εξαιτίας της έλλειψης ενδιαφέροντος του για μερικές ερωτήσεις. Επιπλέον παρότι η μέθοδος αυτή γίνεται στοχευμένα σε μία κοινωνική ομάδα δεν μπορούμε να ξέρουμε πάντα ποιος απαντά στις ερωτήσεις. Με αποτέλεσμα να κινδυνεύουμε να έχουμε λανθασμένα αποτελέσματα στην έρευνα μας (Bryman 2017).

V) Δομημένη Συνέντευξη

Η άλλη μέθοδος που θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε αντί για το ερωτηματολόγιο είναι αυτή της δομημένης συνέντευξης. Συγκεκριμένα η δομή της θυμίζει αυτή ενός ερωτηματολογίου καθώς όλοι οι ερωτηθέντες καλούνται να απαντήσουν στις ίδιες ερωτήσεις από τον συνεντευκτή. Το γεγονός ότι κατά την διάρκεια της απάντησης των ερωτήσεων είναι παρών και ο συνεντευκτή μπορεί να έχει θετικές αλλά και αρνητικές επιπτώσεις. Στα θετικά είναι ότι μπορούν να γίνουν διευκρινιστικές ερωτήσεις στον ερωτώμενο διασφαλίζοντας έτσι την ανταπόκριση τους σε όλες τις ερωτήσεις. Επιπλέον το δείγμα που επιλέγουμε είναι πιο στοχευμένο διασφαλίζοντας με την παρουσία μας ότι έχουμε τις απαντήσεις από τα άτομα που θέλουμε να απαντήσουν. Στα αρνητικά είναι ότι είναι πιο χρονοβόρο καθώς θα πρέπει εμείς να μεταφέρουμε τις απαντήσεις. Επιπλέον η παρουσία μας μπορεί να αποτρέψει τον ερωτώμενο από το να απαντήσει όπως θα ήθελε καθώς μπορεί να θελήσει να διασφαλίσει την κοινωνική αποδοχή γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει στο να υπάρχει μια ομοιόμορφη ανταπόκριση σε ορισμένες ερωτήσεις (Bryman 2017) .

VI) Μελέτη Περίπτωσης

Η επόμενη μέθοδος που θα παρουσιάσω είναι η μελέτη περίπτωσης, ο τρόπος που μπορεί να πραγματοποιηθεί είναι μέσα από την μελέτη ενός γεγονότος ή δεδομένων με μορφή παραδείγματος έτσι ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες αλληλεπιδράσεις και να εδραιωθούν αιτιακές σχέσεις μεταξύ της υπόθεσης ή της θεωρίας και της περίπτωσης που μελετάμε. Στα πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης μεθόδου είναι ότι επιτρέπει την δημιουργία γενικεύσεων προκειμένου να παραχθούν συμπεράσματα. Επιπλέον ότι τα αποτελέσματα της έρευνας γίνονται ευκολότερα κατανοητά σε ένα πιο ευρύ κοινό χωρίς να είναι απαραίτητη η ακαδημαϊκή τους μόρφωση. Ακόμα δίνει την δυνατότητα να γίνει εύκολη σύγκριση με άλλες παρόμοιες περιπτώσεις έτσι ώστε να μπορεί να εξαχθεί μια κοινή ερμηνεία ενός φαινομένου. Ενώ στα μειονεκτήματα συγκαταλέγονται στο γεγονός ότι μερικές φορές δεν είναι εύκολο να γίνει συγκριτικός έλεγχος με αποτέλεσμα να περιέχει την υποκειμενική άποψη του συντάκτη (Cohen et al. 2008).

VII) Πειράματα

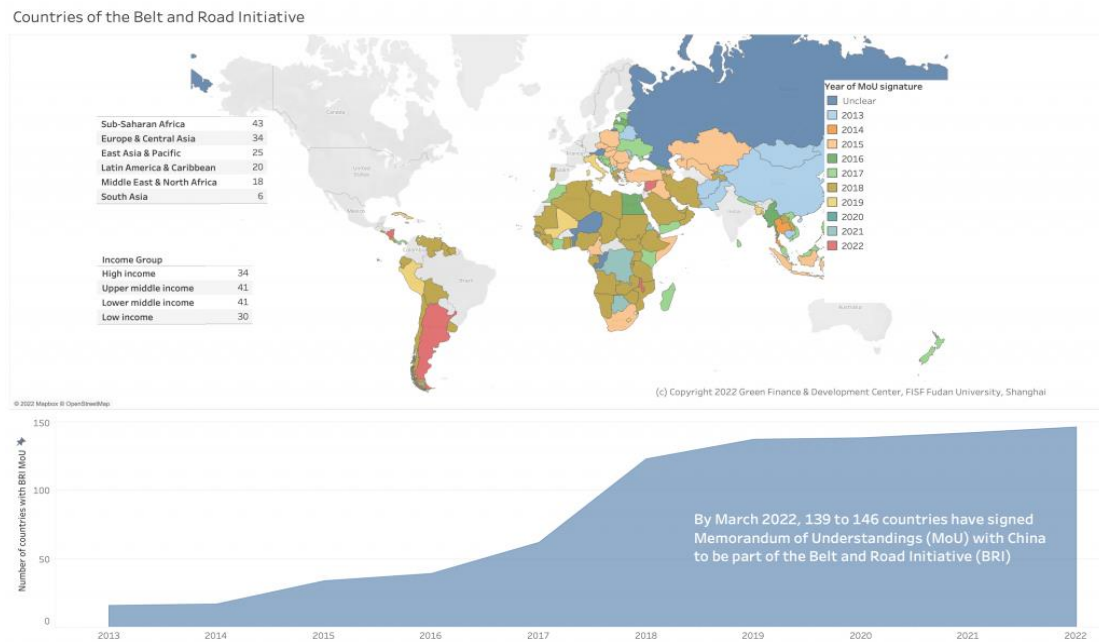
Κατά την εφαρμογή αυτής της μεθόδου οι ερευνητές ηθελημένα πραγματοποιούν την αλλαγή τιμής μιας μεταβλητή (ανεξάρτητη μεταβλητή) και παρατηρούν την επίδραση που θα έχει σε άλλες μεταβλητές (εξαρτημένες μεταβλητές). Επιπλέον σκοπός της μεθόδου «είναι να διατυπωθεί μια συγκεκριμένη αιτιότητα ώστε το μοντέλο που προκύπτει να μπορεί να εξηγήσει αποτελέσματα». Επομένως η χρησιμότητα της είναι για την επαλήθευση μιας θεωρίας που έχει διατυπωθεί σε προηγούμενη έρευνα (Cohen et al. 2008).

VIII) Οικονομετρία

Η τελευταία μέθοδος που θα αναλύσουμε είναι αυτή της οικονομετρίας, η οποία δρα βασιζόμενη στην οικονομική θεωρία, τα μαθηματικά και τα στατιστικά συμπεράσματα με στόχο να μετατρέψει τα οικονομικά μοντέλα σε εργαλεία χάραξης πολιτικής (Ouliaris 2007). Επιπλέον το σημαντικότερο εργαλείο της είναι το γραμμικό μοντέλο πολλαπλής

παλινδρόμησης το έχει χρησιμοποιηθεί σε μια σειρά από σημαντικές θεωρίες όπως ο νόμος του Okun , ο οποίος συσχετίζει την αύξηση του ΑΕΠ με το ποσοστό ανεργίας. Τέλος στα μειονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι ότι μπορεί να δημιουργηθεί μια ψεύτικη σχέση από δύο μεταβλητές που δεν σχετίζονται αιτιακά (Ouliaris 2007).

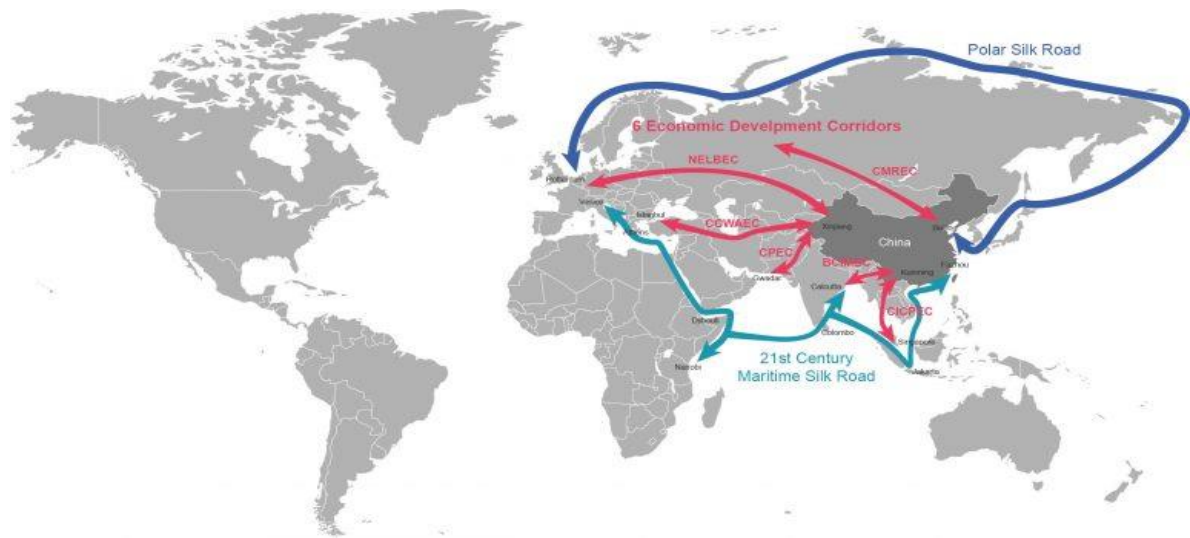
Εισαγωγή στο Belt and Road Initiative (BRI)



πηγή: greenfdc.org ανακτήθηκε από: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσω συνοπτικά τις εξαγγελίες και τους στόχους του BRI από την διακήρυξη του το 2013 μέχρι σήμερα αλλά και την γεωγραφική διαδρομή που ακολούθησαν οι οικονομικοί διάδρομοι που δημιουργήθηκαν. Αρχικά θα πρέπει να εξετάσουμε τις εξαγγελίες του BRI όπως αυτές διατυπώθηκαν κατά την πάροδο των χρόνων, καθώς όπως θα διαπιστώσουμε στη πορεία μπορεί να γίνει μια επιμέρους διαίρεση σε διαφορετικούς και συχνά μη συσχετιζόμενους στόχους, οι οποίοι έχουν προκαλέσει μια επιτηδευμένη ασάφεια γύρω από το πρόγραμμα. Η εξαγγελία του BRI έγινε τον Σεπτέμβριο του 2013 από τον πρόσφατα εκλεγμένο πρόεδρο της ΛΔΚ Σι Τζινπίνγκ στην Αστάνα πρωτεύουσα του Καζακστάν το οποίο μαζί με τα υπόλοιπα κράτη της Κεντρικής Ασίας θα

έχουν εξέχων ρόλο στην υλοποίηση του προγράμματος (Witte 2013). Συγκεκριμένα σε αυτή την πρώτη εξαγγελία του BRI παρατηρούνται διάφοροι στόχοι όπως η βελτίωση της οδικής και σιδηροδρομικής συνδεσιμότητας μεταξύ των κρατών μέσω επενδύσεων και δανείων από τις αναπτυξιακές τράπεζες της Κίνας. Με προοπτική να αυξηθούν οι εμπορικές ροές μεταξύ των κρατών της περιοχής αλλά και την τελική σύνδεση του Ειρηνικού Ωκεανού με τη Βαλτική Θάλασσα (Perlez 2013). Επιπλέον θα πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη προσοχή σε αυτές τις πρώτες δηλώσεις σχετικά με τον σεβασμό που απαιτεί η Κίνα στις εσωτερικές πολιτικές που ακολουθεί κάθε κράτος, αλλά και την προσπάθεια που κάνει προκειμένου να συνδέσει νοηματικά και πολιτιστικά το BRI με τον αρχαίο δρόμο του μεταξιού (Witte 2013). Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε στην ευρεία αναφορά που γίνεται σε διάφορες παράπλευρες δράσεις του προγράμματος όπως η πραγματοποίηση διάφορων πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εκπαιδευτικών προγραμμάτων μέσω των Ιδρυμάτων Κουμφούκιου και των προγραμμάτων ανταλλαγής φοιτητών. Ταυτόχρονα υποστηρίζει την ανάγκη για αύξηση της χρήσης των τοπικών νομισμάτων στις διμερείς τους εμπορικές συναλλαγές, ενώ γίνεται μια σύντομη αναφορά στην ανάγκη για σεβασμό και προστασία του περιβάλλοντος (Witte 2013). Τα τελευταία χρόνια το BRI έχει αναπροσαρμοστεί προβάλλοντας επιπρόσθετους στόχους όπως την ψηφιοποίηση της οικονομίας, προγράμματα επενδύσεων στον τομέα της υγείας αλλά και δράσεις για την κλιματική αλλαγή όπως το να σταματήσει κάθε νέα επένδυση της στην κατασκευή εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούν την καύση άνθρακα και την προσήλωση της σε επενδύσεις στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (Adachi et al. 2022). Επομένως ήδη από την πρώτη στιγμή μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η Κίνα προσπαθεί να προσδώσει στο πρόγραμμα της μια εικόνα μιας μεγάλης και πολύχρωμης βεντάλιας όπου σε κάθε χρώμα βλέπουμε και έναν διαφορετικό στόχο.



πηγή: beltroad-initiative.com

Ας δούμε τώρα το πώς έχει εξελιχθεί μέχρι σήμερα το BRI και τις περιοχές που κάλυψαν οι δράσεις του. Δεδομένου ότι 139 τουλάχιστον κράτη έχουν υπογράψει μέχρι τον Μάρτιο του 2022 MoU για την ένταξη τους στο BRI για τις ανάγκες αυτής της εργασίας θα επικεντρωθώ και θα αναλύσω την επιρροή του και την δράση του κατά την πορεία των έξι χερσαίων και δυο θαλασσίων διαδρόμων (Greenfdc 2022). Συγκεκριμένα όπως διαγράφονται στην παραπάνω εικόνα έξι χερσαίοι σχεδιαζόμενοι διάδρομοι είναι οι New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC), China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC), China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC), China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEIC), Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIMEC), China – Pakistan Economic Corridor (CPEC) ενώ οι θαλάσσιοι διάδρομοι είναι ο Θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού και το 2018 προτάθηκε ο Πολικός δρόμος του μεταξιού (BRI 2022).

Κεφάλαιο πρώτο: China–Mongolia–Russia Economic Corridor (CMREC)



I) Μογγολία

Ξεκινώντας λοιπόν από τον CMREC ας δούμε την γεωγραφική του σημασία αλλά και τις μέχρι τώρα επενδύσεις που έχουν γίνει κατά μήκος των κρατών που διασχίζει. Ο CMREC έχει ως αφετηρία της βορειοανατολικές επαρχίες της Κίνας όπως την Εσωτερική Μογγολία, την Λιαονίνγκ και το Πεκίνο πρώτου κατευθυνθεί είτε προς την Μογγολία είτε προς στις ανατολικές επαρχίες της Ρωσίας, έπειτα διασχίζοντας τον ποταμό Αμούρ και ακολουθώντας τον υπερσιβηρικό μπορούν να φτάσει στην Λευκορωσία και στην ΕΕ. Ο πρώτος σταθμός επομένως είναι η Μογγολία και το συνοριακό πέρασμα Erenhot (Κίνα)/ Zamyn Uud (Μογγολία) το οποίο έχει γνωρίσει μια αλματώδη αύξηση στις διελεύσεις τρένων καθώς από μόλις 349 το 2017 έφτασαν στα 2605 το 2021 μολονότι η συντριπτική πλειοψηφία αυτών δεν έχει προορισμό την Ευρώπη δείχνει μια σημαντική αύξηση στην χρήση των σιδηρόδρομων για την ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων των κρατών της περιοχής (Krechetova 2021)(Van Leijen 2022). Ως αποτέλεσμα το συνολικό διμερές τους εμπόριο έχει αυξηθεί από ~6 δις δολάρια το 2013 σε ~9 δις δολάρια το 2021 τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα της Μογγολίας είναι μεταλλεύματα όπως χαλκού και σιδήρου ενώ από το 2017 μέχρι και σήμερα η εξαγωγές

του άνθρακα έχουν πολλαπλασιαστεί εξαιτίας των αυξανόμενων αναγκών της Κίνας ιδίως μετά την εμπορική διαμάχη με την Αυστραλία (OEC 2020) (Bloomberg News 2022). Σημαντικές επενδύσεις της Κίνας εδράζουν ακριβώς στην διευκόλυνση της εξαγωγής αυτών των πρώτων υλών μέσα από την χρηματοδότηση έργων υποδομών μεταφοράς και εξορύξεων (Yeping 2022)(AEI 2022). Επιπρόσθετα έχουν γίνει αρκετές επενδύσεις για τη δημιουργία καινούργιων θερμικών εργοστασίων παραγωγής ενέργειας τα οποία χρησιμοποιούν άνθρακα θέτοντας σε ερώτημα τις περιβαλλοντικές δεσμεύσεις της Κίνας και τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο του BRI (Graceffo 2020).

Παρόλα αυτά και στην συγκεκριμένη χώρα υπάρχουν αντιδράσεις για την υλοποίηση ορισμένων επενδύσεων όπως για την κατασκευή του υδροηλεκτρικού φράγματος Erdeneburen εξαιτίας έντονων περιβαλλοντικών ανησυχιών και του μη σεβασμού των ιερών εδαφών ορισμένων κοινοτήτων (Lkhaajan 2022). Επιπλέον ανησυχίες έχουν εκφραστεί σχετικά με την βιωσιμότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της Μογγολίας αλλά και της μεγάλης εισροής κινέζων εργατών για την κατασκευή των έργων αυτών (Graceffo 2020). Παράλληλα θα πρέπει να ερευνηθεί στο κατά πόσο η συμμετοχή σε έργα του BRI έχουν επιβαρύνει στο εξωτερικό χρέος της Μογγολίας το οποίο τα τελευταία χρόνια διογκώνεται συνεχώς φτάνοντας το 70 % του ΑΕΠ της (Edwards 2022). Επιλογικά θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το BRI έχει ιδιαίτερη σημασία για την Μογγολία καθώς θα μπορούσε δυνητικά να αυξήσει τις εξαγωγές της και να κάνει προσβάσιμα τα προϊόντα του σε άλλα κράτη μέσω των κινεζικών λιμανιών. Ενώ την ίδια ώρα εάν καταφέρει να διατηρήσει την παρουσία της Ρωσίας στην περιοχή θα καταφέρει να αποφύγει την εξάρτηση της από την Κίνα.

II) Ρωσία

Το κράτος το οποίο έχει τον σημαντικότερο ρόλο και σε αυτό τον διάδρομο δεν είναι άλλο από την Ρωσία με δύο συνοριακούς κόμβους κατά μήκος του ποταμού Αμούρ ο Manzhouli (Κίνα)/ Zabaikalsk (Ρωσία) και ο Suifenhe (Κίνα)/ Grodekono (Ρωσία) και στα δύο αυτά περάσματα μπορούμε να παρατηρήσουμε μια αλματώδης αύξηση στις διελεύσεις εμπορικών αμαξοστοιχιών με τον πρώτο από μόλις 756 το 2017 σε 4,235 το 2021 ενώ ο δεύτερος από 27 το 2017 σε 549 το 2021 (Krechetova 2021)(Van Leijen 2022). Η ανάπτυξη καλών σχέσεων γειτονίας και η δυνατότητα για οικονομική πρόοδο μεταξύ των δύο κρατών είναι ένα σχετικό πρόσφατο κατόρθωμα για τα δύο κράτη. Συγκεκριμένα μετά την ψύχρανση των σχέσεων τους

την δεκαετία του 60 επί Σοβιετική Ένωσης οι σχέσεις των δύο κρατών παρέμεναν στην καλύτερη των περιπτώσεων ουδέτερες. Ωστόσο από τις αρχές της νέας χιλιετίας οι σχέσεις τους άρχισαν να βελτιώνονται σημαντικά και να συνεργάζονται σε διάφορους τομείς όπως η άμυνα, με την Κίνα να προμηθεύεται νέα οπλικά συστήματα με παράλληλη μεταφοράς τεχνογνωσίας τους. Επιπλέον συνεργάζονται στον τομέα της διαστημικής εξερεύνησης αλλά και σε μείζον ζητήματα εξωτερικής πολιτικής ειδικά στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ για θέματα όπως η διαχείριση της Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Κορέας, και κατά την διάρκεια του διαμελισμού της Γιουγκοσλαβίας. Η πραγματική τομή η οποία διευκόλυνε την αύξηση των εμπορικών τους και όχι μόνο σχέσεων έγινε το 2008 με την οριστική οριοθέτηση μεταξύ των δύο πλευρών των χερσαίων τους συνόρων (Hillman 2020). Αρχικά η Ρωσία ήταν αρκετά σκεπτική ως την εξαγγελία και τους στόχους του BRI φοβούμενη ότι θα υπέθαλπε τα στρατηγικά της συμφέροντα όπως της σχεδιαζόμενης τότε δημιουργίας της ΕΑΕU, της δυνατότητας να έχει πλεονεκτική πρόσβαση σε πρώτες ύλες από την Κεντρική Ασία ενώ παράλληλα μπορούσε να ασκήσει πολιτικό έλεγχο επί των κρατών αυτών αλλά και η υποβάθμιση της σημασίας του Υπερσιβηρικού Σιδηρόδρομου (Hillman 2020). Παρόλα αυτά οι ενδοιασμοί γρήγορα κάμφθηκαν εξαιτίας της ρωσικής εισβολής και παράνομης προσάρτησης της Κριμαίας το 2014, με την Ρωσία να βρίσκεται μετά τις επακόλουθες οικονομικές κυρώσεις χωρίς πολλούς πρόθυμους επενδυτές για την αξιοποίηση νέων κοιτασμάτων υδρογονανθράκων και την αναγκαία βελτίωση των υποδομών της (Bennett 2016). Επομένως οι διμερείς τους σχέσεις αρχίσαν να αναπτύσσονται ραγδαία με το μεταξύ τους εμπόριο να γνωρίζει μια αλματώδη άνοδο από 88 δις δολάρια το 2013 σε 136 δις το 2021 ενώ το 2022 ξεπέρασε τα 190 δις (UN C.D. 2022)(Reuters 2023). Το εμπορικό ισοζύγιο μεταξύ των δύο χωρών έχει μια σχετική ισορροπία με μια παράλληλη αύξηση στις εξαγωγές και εισαγωγές της Ρωσίας εκτός από το 2022 όπου εξαιτίας των υψηλών τιμών του πετρελαίου και της αύξησης της εισαγωγής του από την Κίνα υπάρχει ένα ισχυρό πλεόνασμα για την Ρωσία. Το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Ρωσίας είναι το αργό πετρέλαιο το οποίο έφτασε να αποτελεί έως και το 50 % της συνολικής αξίας των εξαγωγών της το 2020. Επιπλέον εξάγει άλλα ορυκτά καύσιμα όπως το φυσικό αέριο και άνθρακα αλλά και παράγωγα μεταλλευμάτων. Επιπρόσθετα εξάγει αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα ενώ εμφανική είναι η απουσία βιομηχανικών καταναλωτικών προϊόντων. Στον αντίποδα εισάγει αρκετά βιομηχανικά και υψηλής τεχνολογίας προϊόντα όπως ραδιοτηλεοπτικό εξοπλισμό, ηλεκτρονικούς υπολογιστές, οχήματα και προϊόντα ένδυσης δηλαδή τα αναγκαία προϊόντα για την λειτουργία μιας καταναλωτικής αγοράς (OEC 2020). Από τις πιο σημαντικές εισαγωγές της Ρωσίας είναι αυτή των τσιπ (IC) από κινεζικές εταιρίες το ποσοστό των οποίων στην ρωσική αγορά αυξήθηκε

από μόλις 2% τον Μάρτιο του 2022 σε 40% τον Οκτώβριο, οι ημιαγωγοί αυτοί παρότι δεν είναι από τους πιο προηγμένους τεχνολογικά σε σύγκριση με των δυτικών εταιρειών και της Ταϊβάν μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην παραγωγή πολεμικών και βιομηχανικών προϊόντων (Shen 2022). Μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία τον Φεβρουάριο του 2022 και τις επακόλουθες οικονομικές κυρώσεις των «δυτικών κρατών» θα πρέπει να εξετάσουμε πώς έχουν μεταβληθεί οι οικονομικές σχέσεις της Ρωσίας με την Κίνα. Συγκεκριμένα μετά από μια απότομη πτώση των κινεζικών εξαγωγών προς την Ρωσία τους πρώτους μήνες μετά την εισβολή από τον Μάιο και μετά παρατηρείται μια αλματώδης αύξηση σε σχέση με τα περυσινά επίπεδα, ιδίως στα ηλεκτρονικά προϊόντα και στα αυτοκίνητα, δεδομένα που έρχονται σε αντίθεση με την τάση των εξαγωγών της Κίνας στον υπόλοιπο κόσμο (Oxford economics 2022). Το γεγονός αυτό μπορεί να αποτυπωθεί στην αύξηση της χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων που συνδέουν την Ρωσική Άπω ανατολή και την Κίνα αλλά και μέσω του Καζακστάν και την χρήση του διαδρόμου NELBEC (New Silk Road Intermodal 2022). Ακόμα μπορεί να επιβεβαιωθεί και από τις αφίξεις των φορτίων κοντέινερ στα πιο σημαντικά εμπορικά λιμάνια της Ρωσίας δεδομένου το λιμάνι του Βλαδιβοστόκ στην Άπω Ανατολή έχει καταφέρει να επιστρέψει στα περυσινά επίπεδα και να έχει μια συνεχή αύξηση τους τελευταίους μήνες ενώ το λιμάνι του Νοβοροσίσκ στη Μαύρη Θάλασσα και της Αγίας Πετρούπολης έχουν μια μείωση έως 50% και 85% αντίστοιχα γεγονός που δείχνει την αυξημένη σημασία που έχει για την Ρωσία η αναγκαία στροφή προς νέες αγορές στην Ασία (IfW KIEL 2022). Παρόλα αυτά ο όγκος των εξαγωγών της Κίνας προς την Ρωσία αυτή την στιγμή δεν είναι ικανός να αντικαταστήσει της εισαγωγές που χάνει η Ρωσία από την ΕΕ που ήταν από τους πιο σημαντικούς εμπορικούς εταίρους της για αυτό τον λόγο στρέφει την προσοχή της σε σύναψη επιπρόσθετων εμπορικών συμφωνιών και με άλλα κράτη όπως της Ινδίας, Τουρκίας και του Ιράν (Romei & Arnold 2022)(Gamio & Swanson 2022).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ακόμα μια τάση για την αποφυγή χρησιμοποίησης του δολαρίου στο διμερές τους εμπόριο και της προώθησης της χρήσης των εθνικών τους νομισμάτων έτσι το 2021 το 19% των συναλλαγών τους γινόταν με γουάν ενώ το 49% με δολάρια (Fabrichnaya & Shen 2022). Το 2022 το γουάν έφτασε τα επίπεδα του δολαρίου στις διμερείς τους εμπορικές συναλλαγές γεγονός που έχει ακόμη μεγαλύτερη σημασία εάν αναλογιστούμε και την αύξηση που παρατηρήθηκε στην αξία των συναλλαγών τους (Oxford economics 2022). Συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην άνοδο κατά μισή μονάδα από 2% σε 2.5 % της χρήση του γουάν στο επίπεδο των παγκόσμιων συναλλαγματικών ροών (Fabrichnaya & Shen 2022). Επιπρόσθετα πολλές μεγάλες εταιρείες στην Ρωσία όπως Rusal,

Rosneft έχουν ήδη εκδώσει ομόλογα σε γουάν προκειμένου να αποφύγουν τις κυρώσεις και για να εξασφαλίσουν την αναγκαία χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους (Fabrichnaya & Shen 2022). Επιπλέον υπάρχει ενδιαφέρον για την απόκτηση γουάν από ιδιώτες με αποτέλεσμα το μερίδιο του στην αγορά συναλλάγματος από λιγότερο από 1% στην αρχή του έτους να φτάσει στο 40-45% το 2022 (Fabrichnaya & Shen 2022). Τέλος στρατηγική σημασία έχει για την Ρωσία το ποσοστό που έχουν φιλικά προς αυτή εθνικά νομίσματα στα αποθεματικά της Κεντρικής Τράπεζας καθώς από τα συνολικής αξίας 630 δις δολάρια που είχε τον Φεβρουάριο του 2022 τα 130 δις ήταν σε χρυσό και από τα υπόλοιπα 497 σε διεθνείς νομίσματα (CBR RU 2022). Εξαιτίας των παραπάνω δεδομένων κατά την διάρκεια του 2021 η CBR προσπαθούσε να προστατεύσει τα τραπεζικά της αποθέματα μειώνοντάς το ποσοστό των δολαρίων από 21.2% σε 10.9 % ενώ παράλληλα αύξησε το ποσοστό των γουάν από 12.8 σε 17.1 και των ευρώ από 29.2 σε 33.9 (Bloomberg News 2022). Το σχέδιο της βέβαια δεν απόδωσε πλήρως εξαιτίας της απόφασης της Ε.Ε. να «παγώσει» τα αποθεματικά της και σε ευρώ όπου σε συνδυασμό με τα δολάρια ισοδυναμούσαν σε περίπου 300 δις δολάρια δηλαδή η αξία των μισών συνολικών αποθεμάτων της Ρωσίας. Στο μέλλον η Ρωσία θα είναι αρκετά πιο εξαρτημένη στις διακυμάνσεις του γουάν το οποίο δεν είναι αρκετά ελκυστικό για την δημιουργία τραπεζικών αποθεμάτων εξαιτίας της μη σταθερότητας του και των συνεχών παρεμβάσεων για τον καθορισμό της αξίας του από το κινεζικό κράτος για τις δικές του αναπτυξιακές ανάγκες.

Το επίπεδο των επενδύσεων και των συμβολαίων της Κίνας στην Ρωσία είναι από τα πιο υψηλά στα πλαίσια του BRI ξεπερνώντας τα 34.7 και 24,6 δις δολάρια αντίστοιχα για την περίοδο 2005-2022 , σχεδόν η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων έχει διοχετευτεί σε τομείς της ενέργειας και εξόρυξης μετάλλων ενώ λιγότερα ποσά έχουν δοθεί για την κατασκευή εργοστασίων αυτοκινήτων και έργα υποδομών (ΑΕΙ). Παράλληλα η Ρωσία έχει δεχτεί δάνεια από την Κίνα ύψους 58 δις δολάρια για το χρονικό διάστημα 2008-2021 καθιστώντας έτσι την χώρα τον μεγαλύτερο δανειολήπτη της Κίνας (Rosario & Savage 2023). Ξεκινώντας με τον ενεργειακό τομέα όπου έχουν γίνει οι πιο σημαντικές επενδύσεις όπως η κατασκευή του πετρελαιοαγωγού ESPO το 2010 με την δανειοδότηση της Rosneft από την China Development Bank με 25 δις δολάρια, ο πετρελαιοαγωγός αυτός έχει την δυνατότητα να προμηθεύει στην Κίνα έως 35 MMt/y δηλαδή περίπου 700000 b/d, ο οποίος το 2022 είχε σημαντικό ρόλο για την διαφοροποίηση των εξαγωγών του αργού πετρελαίου της Ρωσίας (Zu 2022)(Bennett 2016). Επιπλέον η Ρωσία μπορεί να προμηθεύσει την Κίνα σε μικρότερες ποσότητες από το Καζακστάν μέσω της κοινής χρήσης του πετρελαιοαγωγού Atasu-Alashankou με ποσότητες έως

200000 b/d για τα επόμενα δέκα χρόνια βάση του συμβολαίου που υπέγραψαν οι δύο κρατικές πετρελαϊκές εταιρίες Rosneft και CNPC τον Φεβρουάριο (Zu 2022). Επομένως το περίπου 10% της συνολικής δυνατότητας της Ρωσίας για εξαγωγή αργού πετρελαίου (8,2 εκατ. b/d) μπορεί να γίνει μέσω αυτών των δύο αγωγών γεγονός που δείχνει την εξάρτηση της Ρωσίας από την Κίνα αλλά και την σημασία που έχει για την Κίνα οι σταθερές και αμετάβλητες ροές πετρελαίου προς αυτήν. Κατά την διάρκεια της Ουκρανικής κρίσης το 2014 η Κίνα έδειξε την στήριξη της προς την Ρωσία ανακοινώνοντας την δημιουργία του πρώτου αγωγού ρωσικού φυσικού αερίου ο οποίος θα είχε κατεύθυνση προς την Κίνα και τις ασιατικές αγορές. Ο αγωγός αυτός ονομάστηκε Power of Siberia 1 το κόστος κατασκευής της υπολογίζεται στα 35 με 40 δις δολάρια καθιστώντας έτσι ένα από τα μεγαλύτερα έργα στην Ρωσία μετά την κατάρρευση της Σ.Ε. η χρηματοδότηση του οποίου έγινε και από την Κίνα (Lukin 2021). Η οικονομική βιωσιμότητα του έργου τίθεται σε ερώτημα εξαιτίας των χαμηλών τιμών προμήθειας φυσικού αερίου που κατάφερε να έχει η Κίνα και του υψηλού κόστους για την κατασκευή του για αυτό τον λόγο αυτό πολλοί υποστηρίζουν ότι έχει περισσότερα γεωπολιτικά κίνητρα η κίνηση αυτή (Lukin 2021). Το 2021 μετέφερε 16.5 bcm φυσικού αερίου ακολουθώντας ανοδικές τάσεις με στόχο να φτάσει τα 38 bcm/y προς την Κίνα το 2025, στα πλαίσια τις περαιτέρω ενίσχυσης του αγωγού αυτού τον Φεβρουάριο λίγο πριν την ρωσική εισβολή υπογράφηκε η δημιουργία νέου αγωγού για την σύνδεση του Power of Siberia με τα υπεράκτια κοιτάσματα Sakhalin-1&2 από τα οποία πρόσφατα αποχώρησαν δυτικές εταιρίες όπως η ExxonMobil ο αγωγός όταν ολοκληρωθεί σε 3 χρόνια θα έχει δυνατότητα να προσφέρει στην Κίνα επιπλέον 10 bcm τον χρόνο (Aizhu 2022). Επιπλέον το 2022 αποφασίστηκε η κατασκευή του Power of Siberia 2 μετά από την αξιολόγηση της βιωσιμότητας του, ο αγωγός αυτός θα συνδέει τα κοιτάσματα της Σιβηρίας, που μέχρι σήμερα είχαν ως προορισμό την Ευρώπη, με την Κίνα μέσω της Μογγολίας, η κατασκευή του έργου αναμένεται να ξεκινήσει το 2024 με στόχο να ολοκληρωθεί το 2030 και θα έχει δυνατότητα μεταφοράς 50 bcm/y με τις λεπτομέρειες για το κόστος και την χρηματοδότηση του έργου να μην έχουν γίνει ακόμα γνωστές (Sheppard et al.. 2022). Επομένως όταν τεθούν σε πλήρης λειτουργία και οι τρεις αυτοί αγωγοί θα έχουν παραπλήσια δυνατότητα μεταφοράς φυσική αερίου με αυτή που θα είχαν οι αγωγοί Nord Stream 1-2 δείχνοντας έτσι την μακροπρόθεσμη στρατηγική μετατόπιση της Ρωσίας προς την Ανατολή. Οι επενδύσεις της Κίνας στον ενεργειακό τομέα υπάρχουν και στις μονάδες παραγωγής φυσικού αερίου LNG ιδίως μετά την αποχώρηση των «δυτικών» εταιριών τόσο το 2014 όσο και το 2022. Συγκεκριμένα η πρώτη από αυτές έγινε το 2015 στο Yamal LNG όπου η CNPC έχει ποσοστό 20 % και το Silk Road Fund 9.9% η μονάδα αυτή έχει υψηλή σημασία εξαιτίας των δυνατοτήτων της για παραγωγή έως και 19.6 MMt/y και του

γεγονός ότι είναι η πρώτη μονάδα παραγωγής LNG στον αρκτικό ωκεανό. Επιπλέον το 2019 η CNPC και η CNOOC απέκτησαν από 10% των μετοχών για την χρηματοδότηση της κατασκευής του Arctic LNG 2 δυνατότητας 19.8 MMt/y έναντι 4 δις δολαρίων (Dick 2022). Ακόμα στην πετροχημική βιομηχανία η CNPC έχει σημαντικό μερίδιο μετοχών 40% στο καινούργιο εργοστάσια Amur Gas Chemical Complex το οποίο θα τροφοδοτεί ο αγωγός Power of Siberia 1 και θα μπορεί να παράγει μεγάλες ποσότητες ηλίου απαραίτητου στους τομείς υψηλής τεχνολογία (Woodroof 2021). Οι προοπτικές των παραπάνω μονάδων τέθηκαν σε αμφιβολία μετά από τις πληροφορίες ότι η CNPC σκέφτεται να σταματήσει τις δραστηριότητες της στην Ρωσία φοβούμενη την απειλή κυρώσεων παρόλα αυτά από ότι φαίνεται η εταιρεία θα παραμείνει με το πρώτο από τα τρία τμήματα του Arctic LNG 2 να έρχεται σε πλήρη λειτουργία τον Δεκέμβριο του 2023 (Eiterjord 2022). Ενώ μένει να φανεί εάν κινεζικές εταιρίες θα επενδύσουν και Sakhalin-2 LNG μετά την αποχώρηση της SHELL ολοκληρώνοντας έτσι την συμμετοχή της έτσι σε όλες τις σημαντικές μονάδες παραγωγής LNG (Robinson 2022). Συμπερασματικά μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι οι δύο χώρες έχουν αναπτύξει μια ετεροβαρής σχέση στον ενεργειακό τομέα με την Κίνα να ωφελείται περισσότερο καθώς μπορεί να προμηθευτεί καύσιμα για την κάλυψη των αυξανόμενων ενεργειακών αναγκών της σε χαμηλότερες τιμές από ότι υπάρχουν στις διεθνείς αγορές ιδίως εάν αναλογιστούμε ότι η ίδια δεν έχει φτάσει ακόμα τα ίδια ποσοστά κατανάλωσης φυσικού αερίου για την παραγωγή ενέργειας που έχουν άλλα ανεπτυγμένα κράτη. Παρόλα αυτά και για την Ρωσία είναι απαραίτητη η συνεργασία σε αυτόν τον τομέα της οικονομίας εξαιτίας των γεωστρατηγικών της επιδιώξεων στην Ευρώπη, της έλλειψης τεχνογνωσίας ιδίως για την αξιοποίηση μονάδων παραγωγής LNG στον αρκτικό ωκεανό και της ανάγκης εύρεσης των αναγκαίων κεφαλαίων και επενδύσεων για την εκπλήρωση δαπανηρών πλάνων. Βέβαια θα πρέπει να τονίσουμε ότι δυνητικά σημαντικά οφέλη θα μπορέσει να έχει η Ρωσία καθώς με την ολοένα και αυξανόμενη παραγωγή LNG θα μπορέσει να προσεγγίσει άλλες αναδυόμενες οικονομίες όπως την Ινδίας χωρίς να έχει την ίδια εξάρτηση που έχει σήμερα στους αγωγούς ενώ όπως παρατηρήσαμε στην σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου αλλά και στην χρηματοδότηση των πετρελαιοαγωγών η Ρωσία έχει το μεγαλύτερο ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου διατηρώντας έτσι σημαντικό έλεγχο και το μεγαλύτερο μερίδιο των κερδών.

Στους υπόλοιπους οικονομικούς κλάδους σημαντικές επενδύσεις κινεζικών εταιρειών έχουν γίνει σε εργοστάσια για παραγωγή καταναλωτικών προϊόντων. Συγκεκριμένα τον Σεπτέμβριο του 2020 η αυτοκινητοβιομηχανία Great Wall Motor προχώρησε στην αρχική επένδυση 520 εκατομμυρίων δολαρίων για την ετήσια παραγωγή και την συναρμολόγηση

σταδιακά έως και 80 χιλιάδων αυτοκινήτων που θα εξάγει στην Ρωσία η επένδυση αυτή είχε ιδιαίτερη σημασία μετά την αποχώρηση των δυτικών αυτοκινητοβιομηχανιών από την Ρωσία καθώς η κινέζικη εταιρεία είδε της πωλήσεις να φτάνουν τα 14 χιλιάδες αυτοκίνητα τους πρώτους επτά μήνες του χρόνου σημειώνοντας αύξηση 14,2% στα κέρδη της (Kawa Se 2022). Το κενό έχουν εκμεταλλευτεί και άλλες κινέζικες αυτοκινητοβιομηχανίες οι οποίες πλέον καλύπτουν το 30 % του συνόλου της αγοράς αυτοκινήτων στην Ρωσία από μόλις 9 % την προηγούμενη χρονιά ενώ μπορεί να φτάσουν έως και το 40 % της αγοράς τα επόμενα χρόνια για αυτό τον λόγο και η Chery Automobile βρίσκεται σε συζητήσεις για να δημιουργήσει μονάδα παραγωγής στην Ρωσία. Παρόλα αυτά θα πρέπει να τονίσουμε ότι η Ρωσική αγορά προσφέρει συνολικά ένα μικρό ποσοστό των συνολικών κερδών των εταιριών αυτών όντας ο έκτος μεγαλύτερος εξαγωγικός προορισμός τους (Stolyarov 2022). Γεγονός που δείχνει για άλλη μια φορά την δυσανάλογη θέση της Ρωσίας σε αυτή την διμερή σχέση και την άμεση ανάγκη που έχει για προηγμένα τεχνολογικά και βιομηχανικά προϊόντα. Επιπλέον η κινεζική εταιρεία Haier έχει πραγματοποιήσει μια αρχική επένδυση των 340 εκατ. το 2019 έχοντας ως στόχο την κατασκευή 4 εργοστασίων για την κατασκευή καταναλωτικών προϊόντων όπως ψυγεία, τηλεοράσεις και πλυντηρίων (Interfax 2022). Ακόμα μια από τις μεγαλύτερες κινεζικές εταιρίες η Alibaba ξεκίνησε το 2019 την δημιουργία ενός παρατήματος της με την ονομασία Alibaba-Express που θα δραστηριοποιείται στο ηλεκτρονικό εμπόριο, επενδύοντας 100 εκατ. για την κατοχή του 48% των μετοχών με τις υπόλοιπες να τις έχουν Ρώσοι επενδυτές και εταιρείες, η εταιρεία μέχρι και το 2021 είχε σημαντική επιτυχία αυξάνοντας συνεχώς τις πωλήσεις της αλλά το 2022 τέθηκε σε αμφιβολία η βιωσιμότητα της εξαιτίας της διστακτικότητας της Alibaba να εκτεθεί σε κυρώσεις και την υπόληψη της φήμης της στην παγκόσμια αγορά (Yang 2022). Επομένως πολλές κινεζικές μεγάλες εταιρείες όπως στον τομέα της τεχνολογίας η HUAWEI, UnionPay στον τραπεζικό τομέα και η Sinopec στον πετρελαιοχημικό φαίνονται διστακτικές στο να επενδύσουν και να καλύψουν το κενό των δυτικών εταιρειών στην Ρωσία (Chiang 2022). Βέβαια μένει να φανεί εάν αυτή η στάση θα διατηρηθεί από τις κινεζικές εταιρείες στο πέρασμα του χρόνου ή αν βρουν διαφορετικούς τρόπους, πιο σκιώδης για να επενδύσουν στην Ρωσική οικονομία όπως κάνουν οι παραπάνω επενδυτές που αναφέραμε και όπως φαίνεται στην σημαντική αύξηση των εξαγωγών της Κίνας προς την Ρωσία.

Ενώ το BRI είναι γνωστό για τα έργα υποδομής τα οποία χρηματοδοτεί ανά τον κόσμο στην Ρωσία εκτός από εμβληματικά έργα που έχουν περισσότερη πολιτική σημασία παρά οικονομική τα υπόλοιπα σπανίως υλοποιούνται και παραμένουν κενές αναγγελίες. Η Ρωσία

έχει ανάγκη από άμεσες επενδύσεις σε αυτό τον τομέα καθώς έχει σοβαρές ελλείψεις ακόμα και σε σύγκριση με αναπτυσσόμενες χώρες εξαιτίας του απαρχαιωμένων Σοβιετικών υποδομών, της χρόνιας υποχρηματοδότησης και της μεγάλης διαφθοράς (Hillman 2020). Παράλληλα η κατάσταση δεν αναμένεται να βελτιωθεί στο άμεσο μέλλον δεδομένου ότι ο καινούργιος προϋπολογισμός της Ρωσίας για την επόμενη τριετία προβλέπει περικοπές στα δημόσια έργα υποδομών και την απορρόφηση αυτών των ποσών για τις αυξανόμενες ανάγκες σε πολεμικό εξοπλισμό και εσωτερική ασφάλεια (Korsunskaya 2022). Τα πιο γνωστά έργα υποδομών μεταφοράς που έχουν προχωρήσει από κοινού οι δύο χώρες είναι οι δύο νέες γέφυρες έχουν κατασκευαστεί από κοινού κατά μήκος του Αμούρ ποταμού τα τελευταία χρόνια η μια οδική και η άλλη σιδηροδρομική οι οποίες αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω τις εμπορικές σχέσεις τους ενώ φέτος έχουν εξαγγελθεί από ρωσικής πλευράς η δημιουργία νέων συνοριακών διελεύσεων στην Άπω Ανατολή (McCarthy 2022). Αντιθέτως πολλά έργα τα οποία είχαν ανακοινωθεί από το 2014 όπως η δημιουργία του σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας Μόσχας-Καζάν που θα μείωνε δραματικά τον χρόνο ταξιδιού μεταξύ του Πεκίνο με το Βερολίνο μέσω Ρωσίας δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ παρά τις συνεχείς εξαγγελίες και την αναγκαιότητα του έργου (Bennett 2016). Παρόμοια μοίρα είχε και ο αυτοκινητόδρομος Μόσχας - Καζάν M12 ο οποίος θα συνέδεε οδικώς την Μόσχα με το Καζακστάν έργο υψηλής σημασίας για τον διάδρομο NEBLEC (TASS 2022). Ενώ οι προσδοκίες για την ανάπτυξη των υποδομών και του βιοτικού επιπέδου της ρωσικής Άπω Ανατολής με κινεζικές επενδύσεις δεν έχουν ακόμα ευοδωθεί εξαιτίας της εκτεταμένης γραφειοκρατίας που συναντούν οι κινέζικες εταιρείες και της προτεραιότητας που δίνει η Ρωσία για την ασφάλεια της περιοχής, τουλάχιστον όπως αναφέρει η κινεζική πλευρά (Christoffersen 2021). Οι λόγοι για αυτή την αδιαφορία της Κίνας να επενδύσει σε αυτό τον τομέα διαφέρουν, από οικονομικής άποψης πολλές από αυτές τις επενδύσεις δεν μπορούν να αποφέρουν μεγάλο ποσοστό κέρδους στις εταιρείες εξαιτίας της μικρής αγοραστικής δύναμης των Ρώσων και των πολλών κινδύνων που μπορεί να κρύβουν οι επενδύσεις όπως αρνητική δημοσιότητα που θα αποκτήσουν οι εταιρείες στους δυτικούς καταναλωτές και ο κίνδυνος επιβολής κυρώσεων ιδιαίτερος μετά την εισβολή του 2022 (Lukin 2021). Επιπλέον υπάρχουν πολιτικοί λόγοι που το κινεζικό κράτος είναι διστακτικό στις επενδύσεις τους στα πλαίσια του BRI και αφορούν το γεγονός ότι η Ρωσία μέχρι σήμερα δεν έχει δημοσιοποιήσει MoU για την συμμετοχή της σε αυτό σε αντίθεση με την συντριπτική πλειοψηφία που συμμετέχουν σε αυτό (Lukin 2021). Παράλληλα από ρωσική πλευρά υπάρχει μια εξίσου σημαντική διστακτικότητα καθώς η χρηματοδότηση αυτών των έργων απαιτεί σημαντικά ποσά τα οποία η Κίνα σε πολλές χώρες τα προσφέρει με την μορφή δανείων, οι όροι αποπληρωμής των οποίων μπορεί να κρύβουν δυσάρεστες εκπλήξεις όπως το

να περιέλθει το έργο υπό την κυριαρχία των κινεζικών εταιρειών (Gerstel 2018). Επομένως η Ρωσία προσπαθεί και αυτή από την πλευρά της να κρατήσει μια ισορροπία στην κινεζική επιρροή που μπορεί να έχουν οι επενδύσεις στις υποδομές στα πλαίσια του BRI, όπου ιδανικά θα ήθελε να υπάρχουν συμπράξεις στο μοντέλο επενδύσεων που είδαμε στον ενεργειακό τομέα, στο οποίο η Ρωσία δέχεται την χρηματοδότηση και την συμμετοχή των κινεζικών εταιρειών διατηρώντας όμως παράλληλα το μεγαλύτερο ποσοστό των κερδών και της κυριαρχίας επ'αυτών.

Επιγραμματικά εάν μπορούσαμε να αξιολογήσουμε την μεταξύ της τους σχέση θα μπορούσαμε να προβούμε σε μια σειρά από παρατηρήσεις. Αρχικά είναι αλήθεια ότι από την πλευρά της Κίνας η Ρωσία είναι ένας μικρός εμπορικό εταίρος της τάξεως του 2% της συνολικής αξίας των εξαγωγών της και 3.2 % των εισαγωγών της (OEC 2020). Παρόλα αυτά το ποσοστό της Ρωσίας στο συνολικό ποσοστό αργού πετρελαίου που εισάγει κάθε χρόνο η Κίνα είναι σημαντικό φτάνοντας στο 15.8 % δηλαδή 23,8 δις δολάρια από τα συνολικά 150 δις που δίνει κάθε χρόνο (OEC 2020). Το ποσοστό αυτό έχει μια συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια καθώς το 2022 εξαιτίας της ανάγκης της Ρωσίας για νέες αγορές και τις σημαντικές εκπτώσεις που προσέφερε ξεπέρασε το ποσοστό της Σαουδικής Αραβίας με αποτέλεσμα να καταφέρει να γίνει ο μεγαλύτερος προμηθευτής της (Tan 2022). Το ίδιο μοτίβο ακολουθούν και τα υπόλοιπα ορυκτά καύσιμα της Ρωσίας που εισάγει η Κίνα όπως το LNG και ο άνθρακας το κόστος των οποίων συνολικά μαζί με το πετρέλαιο στους ένδεκα πρώτους μήνες του 2022 ανήλθε στα ~78 δις δολάρια σημειώνοντας μια σημαντική αύξηση σε σχέση με την ίδια περίοδο με το 2021 τόσο ποσοτικά αλλά και στην αξία τους (Tan 2022). Τα ποσά αυτά ενώ στο ποσοστό του συνολικού εμπορίου της Κίνας φαίνονται ασήμαντα είναι αρκετά κρίσιμα τόσο για την διατήρηση σε ικανοποιητικό ποσοστό των εξαγωγών της Ρωσία αλλά και για την ίδια την Κίνα καθώς όσο εντείνονται οι ρυθμοί ανάπτυξης της και ανεβαίνει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της θα χρειάζεται ένα φθινό και αξιόπιστο πάροχο ορυκτών καυσίμων όπως η Ρωσία η οποία μη έχοντας εναλλακτικές επιλογές θα συμφωνεί με τους όρους του Πεκίνου. Επιπλέον για την Ρωσία οι εισαγωγές βιομηχανικών και τεχνολογικών προϊόντων από την Κίνα γίνεται μονόδρομος εξαιτίας των δυτικών κυρώσεων, τόσο ώστε να μπορέσει να διατηρήσει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της όσο και των στρατιωτικών της ικανοτήτων μέσα από την εισαγωγή των ημιαγωγών (IC). Ενώ από την πλευρά της Κίνας η ενεργειακή της ασφάλεια και αυτονομία έχει ιδιαίτερη σημασία ιδιαίτερος μετά τις εκτεταμένες διακοπές ηλεκτροδότησης το 2021 για αυτό τον λόγο εκτός από τις μεγάλες επενδύσεις που κάνει στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και με την εξασφάλιση φυσικού αερίου από την Ρωσία, επενδύει

στην κατασκευή πυρηνικών εργοστασίων με την μεταφορά τεχνολογίας από τον βόρειο γείτονα της (WNISR 2022). Επομένως στον οικονομικό και ενεργειακό τομέα υπάρχει μια σχέση αλληλεξάρτησης των δύο πλευρών με την Ρωσία βεβαίως να βρίσκεται πλέον σε πιο μειονεκτική θέση καθώς δεν έχει εναλλακτικές επιλογές εκτός ενδεχομένως της Ινδίας (Shah et al. 2022). Επιπλέον σε στρατιωτικό και στρατηγικό επίπεδο η συνεργασία τους εμβαθύνει καθώς εκτός από τις πωλήσεις στρατιωτικών μέσων όπως οι σύγχρονες αντιαεροπορικές συστοιχίες S400, αεροσκαφών και της μεταφοράς τεχνολογίας για την κατασκευή κινητήρων. Τα τελευταία χρόνια προβαίνουν σε μια ολοένα και πιο συχνές κοινές ασκήσεις και περιπολίες στην ευρύτερη περιοχή της Άπω Ανατολής. Επιπλέον η Κίνα θεωρεί σημαντική την συμβολή της Ρωσίας στη διατήρηση της τάξης και της ασφάλειας στην ευρύτερη περιοχή της κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου δηλαδή στον χώρο δράσης του CSTO για αυτό τον λόγο η επέμβαση της Ρωσίας στο Καζακστάν στις αρχές του 2022 και η μεσολάβηση για την κατάπαυση των εχθροπραξιών μεταξύ της Αρμενίας και του Αζερμπαϊτζάν ήταν σημαντικές για την διατήρηση της σταθερότητας και της προάσπισης και των κινέζικων συμφερόντων που υπάρχουν εξαιτίας της ύπαρξης των διαδρόμων του BRI (Gleb et al.. 2022). Ενώ μέσω του ΕΑΕU και της κοινής εμπορικής και τελωνειακής πολιτικής τους η Ρωσία μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τις εξαγωγές της Κίνας στην περιοχή (Gleb et al.. 2022). Επομένως η ύπαρξη και η εξέλιξη των διαδρόμων του BRI εξαρτώνται από την σωστή συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών καθώς και οι δύο πλευρές έχουν σημαντικά προσδοκώμενα οφέλη. Τα δεδομένα αυτά η Κίνα προσπαθεί συχνά να αποκρύψει ειδικά στους δυτικούς ηγέτες, καθώς θέλει να διατηρήσει τις στενές οικονομικές σχέσεις με τα κράτη τους και να διατηρήσει το μοντέλο οικονομίας της Κίνας το οποίο εξαρτάται σημαντικά από την δυνατότητα να εξάγει προϊόντα σε κράτη με υψηλή αγοραστική δύναμη, κάνοντας διαρροές στις οποίες υποστηρίζουν ότι ο θεωρούν τον Πούτιν τρελό και ότι με την στάση τους αποτρέπουν τη χρήση πυρηνικών όπλων στην Ουκρανία (Kynge et al. 2023). Τον συλλογισμό αυτόν υπογραμμίζει και η τελευταία έκθεση για την στρατηγική της εθνικής ασφαλείας των ΗΠΑ η οποία τονίζει την ευθυγράμμιση των συμφερόντων των δύο κρατών και τους διαφορετικούς τρόπους που χρησιμοποιούν για να πετύχουν τους στόχους τους (NSS 2022).

Κεφάλαιο δεύτερο: New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)

I) Καζακστάν

Συνεχίζοντας με τον οικονομικό διάδρομο NELBEC ο οποίος ξεκινάει από την Κίνα και διασχίζει τα σύνορα των κρατών του Καζακστάν, της Ρωσίας και της Λευκορωσίας πριν φτάσει στην ΕΕ. Ο σημαντικός κόμβος σε αυτό το διάδρομο είναι το Καζακστάν στο οποίο έχουν γίνει οι άνω του 55 % των συνολικών επενδύσεων της Κίνας στα κράτη της Κεντρικής Ασίας και ανέρχονται στα 19,64 δισεκατομμύρια για την περίοδο 2005-2022 ενώ συμβόλαια ύψους 15,75 δις για την εκπλήρωση έργων έχουν αναλάβει κινεζικές εταιρείες (Huang 2022)(AEI 2022). Η πιο γνωστή και με την μεγαλύτερη στρατηγική αξία ήταν η κατασκευή του Khorgos Gateway που λειτουργεί ως διαμετακομιστικός κόμβος μεταξύ των δυο κρατών. Ο κόμβος αυτός και η ειδική οικονομική ζώνη του ανήκει κατά 51 % στην εθνική εταιρεία σιδηροδρόμων του Καζακστάν και 49% από δυο κρατικές κινεζικές εταιρείες ενώ κατασκευάστηκε με την συμμετοχή εργατών από την ευρύτερη περιοχή γεγονός που χαιρετίστηκε θετικά εξαιτίας της συνήθως αντίθετης πρακτικής (Shepard 2016). Το σχέδιο είχε χαρακτηριστεί με πολλούς διθυράμβους ως το επόμενο Dubai ή Amsterdam η πραγματικότητα όμως είναι ότι ακόμα και εάν υλοποιηθούν όλες οι υποδομές οι πλειοψηφία των αγαθών προορίζεται για τα κράτη της περιοχής και το υπόλοιπο για την Ευρώπη (Ruehl 2019). Επιπλέον ακόμα και κινεζικές πηγές έθεταν σε ερώτημα την βιωσιμότητα του σχεδίου καθώς το κινεζικό κράτος παρέχει επιδοτήσεις για την μεταφορά προϊόντων μέσω των σιδηροδρόμων δικτύων με αποτέλεσμα πολλά κοντέινερ γυρνούσαν κυριολεκτικά άδεια από την Ευρώπη απλά και μόνο για να λάβουν την επιδότηση τους κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του οικονομικού διαδρόμου (Standish 2019). Παρά όλους αυτούς τους ενδοιασμούς θα πρέπει να επισημάνουμε το Khorgos Gateway γνώρισε μια συνεχή και αλματώδη άνοδο φτάνοντας σε άνω των 6000 διελεύσεις αμαξοστοιχιών το 2021 και στη διαχείριση 200.000 TEU το 2020

πριν την έναρξη της πανδημίας βέβαια για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης το λιμάνι του Πειραιά πριν την εξαγορά του το 2007 διαχειριζόταν 1.300.000 TEU (Tekir 2022). Επομένως ο κόμβος έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των κρατών της περιοχής αλλά και στην συνδεσιμότητα με την Ε.Ε. Για αυτό τον λόγο μπορούμε να παρατηρήσουμε μια συνεχή αύξηση στις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ Καζακστάν και Κίνας από ~15 δις το χρόνο την περίοδο 2015-18 σε ~20 δις το 2019-2020 τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα του Καζακστάν ήταν τα ορυκτά καύσιμα (πετρέλαιο, φυσικό αέριο) μέσω του πετρελαιοαγωγού Atasu-Alashankou. Επιπλέον ορυκτά προϊόντα όπως το φυσικό ουράνιο άνω του 40% της συνολικής παραγωγής του Καζακστάν, μέταλλα και προϊόντα της χημικής βιομηχανίας. Ενώ εισήγαγε καταγράφοντας συνεχώς εμπορικά ελλείματα διάφορα βιομηχανικά προϊόντα όπως ηλεκτρονικές συσκευές και προϊόντα ένδυσης (Yermekbayev 2022)(OEC 2020). Σε αυτά τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα του Καζακστάν η Κίνα έχει επικεντρώσει της επενδύσεις και ιδιαίτερα στην παραγωγή ουρανίου από το οποίο εξαρτάται το φιλόδοξο πυρηνικό της πρόγραμμα (AEI 2022) (Eurasianet 2022). Τέλος στις υπόλοιπες αξιοσημείωτες επενδύσεις είναι η εξαγορά του πλειοψηφικού ποσοστού της μεγαλύτερης αυτοκινητοβιομηχανίας του Καζακστάν LLP Saryarka AvtoProm από την κρατική εταιρεία της Κίνας Genertec (AEI 2022).

Ποια είναι λοιπόν τα οφέλη και τα ρίσκα για το Καζακστάν από την προσέλκυση αυτών των επενδύσεων. Αρχικά δύο διάδρομοι του BRI διασχίζουν την χώρα (NELBEC & CCWAEC) με προορισμό την Ευρώπη αλλά και το Ιράν επομένως παρότι είναι ένα περικλειστο κράτος έχει καταφέρει να βελτιώσει σημαντικά την συνδεσιμότητα του με την παγκόσμια οικονομία (WB 2020). Επιπλέον πολύ σημαντικό ήταν ότι την χρηματοδότηση αυτών των υποδομών έγινε χωρίς υπέρογκα δάνεια από την Κίνα αλλά με την συμμετοχή του Καζακστάν το οποίο ταυτόχρονα έχει καταφέρει να διατηρήσει το ακαθάριστο χρέος της Γενικής Κυβέρνησης του σε χαμηλά επίπεδα ~25% (WB 2020) (IMF 2022). Επιπρόσθετα το πραγματικό ΑΕΠ του αυξήθηκε με ετήσιο ρυθμό 3.1 % την περίοδο 2013-2022 με το BRI να συνεισφέρει σημαντικά εξαιτίας της διευκόλυνσης και της ενίσχυσης του εμπορίου (WB 2020) (IMF 2022). Ακόμα εκτός από την εξαγωγή ορυκτών καυσίμων το Καζακστάν κατάφερε να αυξήσει τις εξαγωγές του σε οχήματα μεταφορά όπως σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες αλλά και σε γεωργικά, κτηνοτροφικά προϊόντα καλύπτοντας την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση από την Κίνα (OEC 2020).

Ωστόσο θα πρέπει να τονίσουμε ότι υπάρχουν αρκετά οικονομικά και πολιτικά εμπόδια που θα πρέπει να αντιμετωπίσει. Συγκεκριμένα παρότι το επίπεδο χρέους του παραμένει

χαμηλό τόσο το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών όσο και καθαρός δανεισμός της γενικής κυβέρνησης παρουσιάζουν συνεχώς έλλειμα την περίοδο 2013-2021 εξαιτίας κυρίως των χαμηλών τιμών του πετρελαίου, χωρίς όμως να ξέρουμε και το πραγματικό κόστος της συμμετοχής του Καζακστάν στις επενδύσεις στα πλαίσια του BRI (IMF 2022). Επιπλέον μολονότι το Καζακστάν σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη της κεντρικής Ασίας διαθέτει καλύτερες υποδομές απέχει ακόμα σημαντικά από τα ευρωπαϊκά ή άλλα ανεπτυγμένα κράτη ειδικά στην διασύνδεση της επαρχίας με τα αστικά κέντρα. Για αυτό τον λόγο η ΕΒ έκρουε το κώδωνα του κινδύνου για ενδεχόμενες κοινωνικές αναταραχές εξαιτίας της μη ενσωμάτωσης των πληθυσμών της επαρχίας στην οικονομία εξαιτίας της προσήλωσης των επενδύσεων κατά μήκος των διαδρόμων του BRI (ΕΒ 2020). Πράγματι τον Ιανουάριο του 2022 μια από της αιτίες της κοινωνικής έκρηξης που πραγματοποιήθηκε ήταν η ανισοκατανομή ευκαιριών μεταξύ επαρχίας και πόλεων, σε συνδυασμό βέβαια με την διαφθορά και άλλα πολιτικά και οικονομικά ζητήματα (Crisis Group 2022). Η αναταραχή αυτή έδειξε την αυξανόμενη σημασία που δίνει η Κίνα για την διατήρηση της ασφάλειας και την σταθερότητας της περιοχής καθώς με κάθε επισημότητα χαρακτήρισε τους εξεγερμένους ως εξτρεμιστές και την κοινωνική αναταραχή ως μια ακόμα προσπάθεια για «έγχρωμη επανάσταση» καλώντας για πρώτη φορά σε συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών επιβολής του νόμου και ασφάλειας των δύο κρατών ενώ παράλληλα κάλεσε για την από κοινού να αντίσταση στην παρέμβαση και διείσδυση οποιασδήποτε εξωτερικής δύναμης (MFA of PRC 2022). Η δήλωση αυτή μπορεί να ερμηνευτεί ως μια συγκατάθεση και αποδοχή της προ ολίγων ημερών επέμβασης των δυνάμεων του CSTO ή και την άμεση προσφορά μιας εναλλακτικής επιλογής στο τομέα της ασφάλειας από την Κίνα. Η παραπάνω θέση της Κίνας για την προστασία της εδαφικής ακεραιότητας, κυριαρχίας και ασφάλειας επαναλήφθηκε κατά την πρώτη επίσκεψη του Σι Τζινπίνγκ στο εξωτερικό από την έναρξη της πανδημίας γεγονός το οποίο υπογραμμίζει την σημασία που δίνει η Κίνα σε αυτή την περιοχή (MFA of PRC 2022). Τέλος εάν και το Καζακστάν δεν έχει ασκήσει δημόσια κριτική για την κατάσταση που επικρατεί στην κινεζική περιοχή της Σιντζιάνγκ όπου καταπιέζονται μουσουλμανικές κοινότητες των Ουιγούρων και Καζάκων μέσω διπλωματικών προσπαθειών κατάφερε να υποδεχτεί γύρω στους 2000 Καζάκους το 2019 αφού πρώτα παραιτήθηκαν από την κινεζική ιθαγένεια γεγονός που φανερώνει μια δυσαρέσκεια της κυβέρνησης αλλά και του τοπικού πληθυσμού προς τις δραστηριότητες της Κίνας (Mauk 2019).

II) Λευκορωσία

Το τελευταίο κράτος που λειτουργεί σαν συνδετικός κρίκος για τους διαδρόμους CMREC & NEBLEC είναι αυτό της Λευκορωσίας. Οι εμπορικές σχέσεις των δύο κρατών είναι σχετικά αδύναμες καθώς τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές της κυριαρχεί η Ρωσία παρόλα αυτά η Κίνα έχει ένα σημαντικό ποσοστό στα καταναλωτικά προϊόντα υψηλής τεχνολογίας που εισάγει η χώρα (OEC 2020). Μετά την υπογραφή του MoU το 2014 στα πλαίσια του BRI η Κίνα έχει πραγματοποιήσει μια σειρά από σημαντικές επενδύσεις όπως η χρηματοδότηση για την κατασκευή υδροηλεκτρικού εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Vitebsk (Stonis 2022). Επιπλέον η Λευκορωσία έχει λάβει δάνεια από κινεζικές τράπεζες τα οποία ξεπερνούν τα τρία δις δολάρια εγείροντας φόβους για την αποπληρωμή τους καθώς ήδη αντιμετωπίζει προβλήματα με την εξόφληση των ρωσικών δανείων (Reuters 2022). Επιπρόσθετα σημαντική είναι η συνεργασία τους για την παραγωγή του λευκορωσικού πυραυλικού συστήματος MRLS Polonez μια σπάνια διαφοροποίηση εάν αναλογιστούν την εξάρτηση που έχει η Λευκορωσία και σε αυτό τον τομέα από την Ρωσία (Stonis 2022). Η σημαντικότερη όμως συνεργασία των δύο χωρών έγινε με την κατασκευή υπό κοινή χρηματοδότηση του βιομηχανικού πάρκου Great Stone κοντά στην πρωτεύουσα Μίνσκ με σύνδεση τόσο με τους κύριους αυτοκινητόδρομους όσο και σιδηρόδρομους που συνδέουν την Κίνα με την Ευρώπη. Το σχέδιο είναι αρκετά φιλόδοξο και έχει ως στόχο να προωθήσει βιομηχανικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας στην περιοχή και να δημιουργήσει έτσι ένα βιομηχανικό κέντρο το οποίο θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας προωθώντας τις εξαγωγές προϊόντων και την δημιουργία θέσεων εργασίας. Πράγματι περισσότερες από εξήντα εταιρείες από 43 το 2019 έχουν μεταφερθεί στο πάρκο εκμεταλλεζόμενες το ειδικό φορολογικό καθεστώς του και άλλες λογιστικές διευκολύνσεις μεταξύ των οποίων οι κινεζικές εταιρείες Zoomlion, Sinomach και η ZTE (Stonis 2022). Παρόλα αυτά οι διαπραγματεύσεις για εξαγωγές στην ΕΕ έχουν βαλτώσει ειδικά μετά την επιβολή κυρώσεων στην Λευκορωσία επομένως η μόνη ωφελούμενη θα είναι οι κινεζικές εταιρείες οι οποίες έχουν πρόσβαση στην κοινή αγορά (Mardell 2019).

Η κυριότερη όμως σημασία της Λευκορωσίας είναι ότι λειτουργεί σαν διαμετακομιστικός κόμβος η λειτουργία αυτή όμως τίθεται υπό αμφισβήτηση. Με την αρχή της ρωσικής επίθεσης στην Ουκρανία η οικονομική βιωσιμότητα των παραπάνω δυο διαδρόμων CMREC & NEBLEC έχει τεθεί σε αμφιβολία εξαιτίας των οικονομικών κυρώσεων κατά της Russian Railways (RZD), της οικειοθελούς επιλογής μεγάλων εταιρειών να αποφεύγουν την επιλογή

δρομολογιών που περνάνε από την Ρωσία αλλά και τους φόβους για την ασφαλιστική κάλυψη των δρομολογιών (Brinza 2022) (Askary 2022). Συγκεκριμένα το 2021 το 68% της κυκλοφορίας προς τα δυτικά και το 82% της κυκλοφορίας προς τα ανατολικά στο χερσαίο εμπόριο Κίνας-ΕΕ γινόταν μέσω της Ρωσίας γεγονός που μας βοηθάει να αντιληφθούμε την σημασία που έχει η Ρωσία στο BRI (Chen 2022). Το 2022 τους πρώτους μήνες μετά την εισβολή παρατηρήθηκε στο συνοριακό κόμβο Brest/Malaszewicze στην Λευκορωσία μια απότομη πτώση στην συνολική κίνηση των εμπορικών αμαξοστοιχιών μετά τον Μάιο όμως επανέκαμψε και σημείωσε μάλιστα αύξηση σε σχέση με τα περυσινά επίπεδα (Chen 2022). Επιπλέον, εάν κοιτάξει κανείς πιο προσεκτικά τα στοιχεία Ιανουαρίου έως Σεπτεμβρίου θα παρατηρήσει μια μικρή αύξηση των τρένων που κατευθύνονται προς της αγορά της Ευρώπης αλλά και μια απότομη μείωση προς την αντίθετη κατεύθυνση η οποία αγγίζει το 40% εξαιτίας των ζητημάτων που αναφέραμε (Papatolios 2022). Γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει στο φαινόμενο που υπήρχε και τα προηγούμενα χρόνια όπου τα τρένα επέστρεφαν χωρίς φορτίο στην Κίνα θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την οικονομική προοπτική των δύο αυτών διαδρόμων (Standish 2019). Παρόλα αυτά οι συγκεκριμένοι διάδρομοι φαίνεται να έχουν ακόμα τις καλύτερες προοπτικές εξαιτίας της ταχύτητας του μέσω του NEBLEC χρειάζονται 11-15 μέρες ενώ μέσω του CMREC 15-18 μέρες να φτάσει το τρένο από Lianyungang στο Αμβούργο. Αντίθετα μέσω του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού χρειάζονται περίπου 45 μέρες και μέσω του CCWAEC τουλάχιστον 20 μέρες μέχρι την Δυτική Ευρώπη, ενώ παράλληλα ο NEBLEC ήταν ο πιο φθηνός σε σχέση με τους υπόλοιπους χερσαίους διαδρόμους (Railian 2021)(WB 2020). Επιπλέον το σημαντικότερο ζήτημα που υπάρχει είναι η έλλειψη των κατάλληλων υποδομών στον CCWAEC που να μπορούν να απορροφήσουν πλήρως τον όγκο του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Κίνας μέσω των σιδηροδρόμων. Επομένως η χρήση των παραπάνω δύο διαδρόμων συνεχίζει να έχει προοπτικές ειδικά εάν παρατηρήσουμε την σημαντική άνοδο στο διμερές εμπόριο Ρωσίας και Κίνας αλλά και την εξαγγελία από την ρωσική πλευρά για επενδύσεις στην περιοχή του Βλαδιβοστόκ και στον οικονομικό διάδρομο INSTC μεταξύ Ιράν και Ρωσίας. Τέλος για την διασύνδεση με την Ευρώπη μένει να φανεί πώς θα προσαρμοστούν οι ευρωπαϊκές εταιρείες για την εξαγωγή των προϊόντων τους προς την Κίνα καθώς όπως παρατηρήσαμε οι εισαγωγές μέσω της Λευκορωσίας παρέμειναν σε σταθερά σε σχέση με πέρσι επίπεδα (Chen 2022).

Κεφάλαιο τρίτο: China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEC)



πηγή: Mercator Institute for China Studies (MERICS). Ανακτήθηκε από: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/interactive-map>

I) Κράτη Κεντρικής Ασίας

Ο επόμενος οικονομικός διάδρομος CCWAEC όπως δηλώνει και το όνομα του διασχίζει τα κράτη της Κεντρικής Ασίας δηλαδή το Καζακιστάν, την Κιργισία, το Ουζμπεκιστάν, το Τατζικιστάν και το Τουρκμενιστάν και στην συνέχεια όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στον παραπάνω χάρτη διέρχεται ορισμένα από τα κράτη της Δυτικής Ασίας δηλαδή το Ιράν, το Αζερμπαϊτζάν, την Γεωργία και την Τουρκία και από εκεί στα σύνορα της ΕΕ και την

Βουλγαρία. Σε εμπορικό επίπεδο ο συγκεκριμένος διάδρομος έχει ωφελήσει σημαντικά την οικονομική επιρροή της Κίνας. Συγκεκριμένα ξεκινώντας με τα κράτη της Κεντρικής Ασίας εξαιρώντας το Καζακστάν το οποίο αναλύσαμε παραπάνω μπορούμε να παρατηρήσουμε μια σημαντική αύξηση τόσο των εξαγωγών προς την Κίνα όσο και των εισαγωγών από αυτή. Ειδικά η συνολική αξία των εξαγωγών των τεσσάρων αυτών κρατών προς την Κίνα αυξήθηκαν από 1,78 δις δολάρια το 2010 σε 2,45 δις το 2019, το 2020 σημείωσαν σημαντική πτώση εξαιτίας της έξαρσης της πανδημίας του κορονοϊού ενώ το 2021 κινήθηκαν πολύ κοντά στα επίπεδα του 2019 (OEC 2020) (UN C.D. 2022). Το ίδιο χρονικό διάστημα οι εισαγωγές τους από την Κίνα είδαν μια αλματώδη άνοδο από 6.47 δις δολάρια σε 20.4 (OEC 2020) (UN C.D. 2022). Θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι εξαγωγές τους προς την Κίνα είναι σχετικά μικρές εξαιτίας της διαφοροποίησης που έχουν καταφέρει να πετύχουν ειδικά προς την Ρωσία, την Τουρκία την Ε.Ε. και την Μ. Βρετανία. Επιπλέον οι χώρες αυτές έχοντας τεράστιες ελλείψεις σε υποδομές αδυνατούν να αυξήσουν τις εξαγωγές τους όπως φαίνονται και από τα δεδομένα της WB καθώς ο μέσος όρος που χρειάζεται για να πραγματοποιηθεί η εξαγωγή των προϊόντων είναι αρκετά υψηλή όπως και το κόστος αυτής της διαδικασίας ειδικά εάν το συγκρίνουμε με τα γειτονικά τους κράτη (WB 2020). Οι εξαγωγές αφορούν κυρίως ακατέργαστα υλικά όπως βαμβάκι και μεταλλεύματα από το Τατζικιστάν και το Ουζμπεκιστάν, φυσικό αέριο από το οποίο ουσιαστικά εξαρτάται οικονομικά το Τουρκμενιστάν και καπνό από την Κιργισία (OEC 2020). Ενώ στον κύριο όγκο των εισαγωγών τους από Κίνα περιλαμβάνουν βιομηχανικά προϊόντα όπως μηχανήματα γεωργικής συγκομιδής, προϊόντα τεχνολογίας (κινητά, τηλεοράσεις, ραδιοτηλεοπτικό εξοπλισμό), προϊόντα ένδυσης και επεξεργασμένα μεταλλεύματα (OEC 2020). Επομένως και στα κράτη αυτού του οικονομικού διαδρόμου παρατηρούμε την Κίνα να μπορεί να έχει σημαντικά εμπορικά πλεονάσματα εισάγοντας φθηνές και ακατέργαστες πρώτες ύλες και εξάγοντας βιομηχανικά επεξεργασμένα προϊόντα με το πιο ενδιαφέρον σημείο από τον κατάλογο των μεταξύ τους συναλλαγών να είναι η εξαγωγή επεξεργασμένων μεταλλευμάτων και ρούχων ενώ λαμβάνει από αυτές τις χώρες τις πρώτες ύλες για τα ίδια προϊόντα. Το γεγονός αυτό υπερθεματίζουν πολλοί συχνά τα ΜΜΕ των κρατών αυτών ζητώντας την μετατόπιση της παραγωγής στις χώρες αυτές.

Οι επενδύσεις της Κίνας στα κράτη αυτά όπως είναι λογικό αφορούν κυρίως στην εκμετάλλευση και εξαγωγή αυτών των προϊόντων αλλά και στην βελτίωση των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων το συνολικό ποσό που έχει επενδύσει σε αυτές τις χώρες είναι 3,34 δις δολάρια ενώ κινεζικές εταιρείες έχουν αναλάβει συμβόλαια για την εκτέλεση έργων αξίας 27,57 δις από το 2007 μέχρι σήμερα (ΑΕΙ 2022). Το ποσό αυτό εάν το

συγκρίνουμε με τα 19,6 δις δολάρια που έχει επενδύσει στο γειτονικό Καζακστάν την ίδια περίοδο φανερώνει τη σημασία που δίνει η Κίνα στο κράτος αυτό και στην πρόοδο που έχει πραγματοποιήσει το Καζακστάν για την προσέλκυση επενδύσεων. Γεγονός που αποτυπώνεται και στις υψηλές βαθμολογίες σχετικά με την ευκολία επιχειρηματικής δραστηριότητας που λαμβάνει σε αντίθεση με τα γειτονικά του κράτη των οποίων η βαθμολογία άρχισε να βελτιώνεται μόλις τα τελευταία χρόνια ειδικά στο Ουζμπεκιστάν το οποίο έχει και από τις καλύτερες προοπτικές εξαιτίας της εξωστρεφής πολιτικής που ακολουθεί, του πληθυσμιακού του μεγέθους και του πλούσιου υπεδάφους που διαθέτει (EBRD 2019). Η πιο σημαντική επένδυση που έχει γίνει είναι αυτή της κατασκευής του αγωγού φυσικού αερίου Κίνας-Κεντρικής Ασίας γραμμές A-B-Γ, που εκτείνονται από το Τουρκμενιστάν στο Ουζμπεκιστάν-Καζακστάν και από εκεί στην επαρχία Xinjiang της Κίνας, η συνολική του χωρητικότητα μετά την ολοκλήρωση και των τριών αγωγών το 2015 είναι στα 55 bcm/y με το μεγαλύτερο ποσοστό του αερίου να προέρχεται από το Τουρκμενιστάν. Η χρηματοδότηση των γραμμών αυτών έγινε με την συμμετοχή της China Development Bank και Bank of China καθώς το κόστος ήταν αρκετά υψηλό αγγίζοντας τα 11 δις δολάρια ενώ στην ιδιοκτησία των αγωγών εκτός μια μικρή συμμετοχή από τις κρατικές εταιρείες του Ουζμπεκιστάν και Τουρκμενιστάν και Καζακστάν ανήκει σε κινεζικές εταιρίες και κυρίως στην CNPC (Biliang 2019). Επιπλέον υπό κατασκευή από το 2021 είναι και η γραμμή Δ η οποία θα διασχίζει πέντε χώρες, από τα σύνορα του Τουρκμενιστάν μέσω των εδαφών του Ουζμπεκιστάν, του Τατζικιστάν και της Κιργισίας καταλήγοντας στην Κίνα με την ολοκλήρωση του θα έχει χωρητικότητα 30 bcm/y, το κόστος για την κατασκευή μόνο του τμήματος του αγωγού στο Τατζικιστάν ανέρχεται στα 3,2 δις δολάρια με την χρηματοδότηση του να γίνεται και αυτή από την China Development Bank (Aminjonov 2021). Τα δάνεια αυτά έχουν εγείρει φόβους σχετικά με την βιωσιμότητα του χρέους του Τουρκμενιστάν καθώς από 27,9% το 2015 έχει φτάσει στο 44,9% του ΑΕΠ το 2021 (IMF 2022). Επομένως με την ολοκλήρωση των παραπάνω αγωγών τα κράτη της Κεντρικής Ασίας θα μπορούν να εξάγουν πολύ μεγαλύτερες ποσότητες φυσικού αερίου στην Κίνα απ'ότι η Ρωσία τουλάχιστον μέχρι την ολοκλήρωση του Power of Siberia 2. Παρόλα αυτά θα πρέπει να τονίσουμε ότι το Καζακστάν και το Ουζμπεκιστάν δεν μπόρεσαν συχνά να ανταποκριθούν στις ποσότητες εξαγωγής φυσικού αερίου που έχουν υπογράψει εξαιτίας της αδυναμίας τους να καλύψουν τις ενεργειακές ανάγκες των κρατών τους αλλά και τις δυνατότητας που έχουν να εξάγουν μέσω της Ρωσίας προς την Ευρώπη για αυτόν τον λόγο τους τελευταίους μήνες έχει αρχίσει η διαπραγμάτευση για την δημιουργία μιας κοινοπραξίας φυσικού αερίου μεταξύ των τριών αυτών κρατών όπου θα εισαγάγουν αέριο από την Ρωσία μέσω των υπό λειτουργία αγωγών χωρητικότητας 50 bcm/y ώστε να είναι σε θέση να

καλύψουν τόσο τις ενεργειακές τους ανάγκες, αλλά και να μπορέσουν να φτάσουν στην πλήρη χωρητικότητα τους οι αγωγοί προς την η Κίνα (Shahbazov 2022). Επιπλέον στον ενεργειακό τομέα η κινεζική εταιρεία TBEA ανέλαβε την επισκευή και την συντήρηση του ηλεκτρικού σταθμού που ήταν απαραίτητος για την ηλεκτροδότηση της πρωτεύουσας της Κιργισίας προσφέροντας δάνειο για την αποπληρωμή του έργου που θα αναλάμβανε. Η υπόθεση αυτή έλαβε μεγάλες διαστάσεις εξαιτίας της αποτυχίας της εταιρείας να πραγματοποιήσει το έργο που ανάλαβε βυθίζοντας στο σκοτάδι την Bishkek ενώ ανακαλυφθήκαν περιστατικά εκτεταμένης διαφθοράς κυβερνητικών υπαλλήλων αμαυρώνοντας έτσι την εικόνα του BRI στην χώρα ειδικά στο επίπεδο της ενίσχυσης της ήδη υπάρχουσας διαφθοράς στις χώρες αυτές αλλά και της πολιτικής δανειοδότησης που έχουν οι κινεζικές εταιρείες (Higgins 2019). Η ίδια εταιρεία το 2008 είχε αναλάβει την κατασκευή ενός σταθμού παραγωγής ενέργειας από την καύση άνθρακα στη Ντουσάνμπε του Τατζικιστάν καθώς όμως δεν βρισκόταν χρηματοδότηση για την κατασκευή του από κανένα διεθνή χρηματοπιστωτικό οργανισμό το δανεισμό τον ανάλαβε τελικά η Exim Bank με αντάλλαγμα η κατασκευάστρια εταιρεία να αναλαμβάνει τη διαχείριση ενός χρυσωρυχείου μέχρι να αποπληρωθεί από αυτό το ύψους 331 εκατομμυρίων δάνειο (Kley 2020). Επιπρόσθετα θα πρέπει να αναφερθούμε στις ύψους 490 εκατ. δολαρίων επενδύσεις που έχουν αναλάβει κινεζικές εταιρείες στον κτηματομεσιτικό τομέα του Ουζμπεκιστάν ο οποίος τα τελευταία χρόνια είχε γνωρίσει μια σημαντική αύξηση με τις τιμές στην Τασκένδη να φτάνουν στα 836 \$ ανά τετραγωνικό μέτρο από μόλις 352.86 το 2018 στην αύξηση αυτή βεβαίως δεν ευθύνονται αποκλειστικά οι επενδύσεις αλλά η σταδιακή αστικοποίηση της χώρας και η δημιουργία μια μεσαίας τάξης στη πολυπληθή αυτή χώρα αλλά όπως είδαμε και σε άλλα παραδείγματα το πώς θα εκλάβουν οι πολίτες την συμμετοχή των κινεζικών εταιρειών σε αυτή την αύξηση μένει να φανεί (KUN.UZ 2022). Κινεζικές εταιρείες έχουν επενδύσει ακόμα σε μονάδες εξόρυξης μεταλλευμάτων στην περιοχή όπως χρυσός και αντιμονίτης (EBRD 2019). Στο επίπεδο των υποδομών μεταφοράς, στην περιοχή αυτή κινεζικές εταιρείες όπως η CCCC είναι υπεύθυνες για την κατασκευή της συντριπτικής πλειοψηφίας των νέων αυτοκινητόδρομων στη Κιργισία κατόπιν εκτεταμένου δανεισμού από κινεζικές τράπεζες όπως η Exim. Επιπλέον στο Τατζικιστάν κινεζικές εταιρείες και τράπεζες όπως η AIB σε συνεργασία με την WB και την European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) έχουν χρηματοδοτήσει μια σειρά από έργων υποδομής όπως η οδική σύνδεση του Dushanbe (Τατζικιστάν) με το Ουζμπεκιστάν, ο αυτοκινητόδρομος CARs-2 και τον σιδηρόδρομο που θα συνδέει Dushanbe–Kurgan-Tube. Στο Τουρκμενιστάν η εταιρεία China Railway κατασκεύασε κατόπιν χρηματοδότησης από την Islamic Development Bank της Σαουδικής Αραβίας το τελευταίο τμήμα που συνδέει σιδηροδρομικός την Κίνα-

Καζακστάν-Τουρκμενιστάν-Ιράν. Τέλος στο Ουζμπεκιστάν κινεζικές εταιρείες έχουν αναλάβει την βελτίωση πολλών οδικών δικτύων για την ανάπτυξη της συνδεσιμότητας του με τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής αλλά και με της πρωτεύουσας με την επαρχία με την χρηματοδότηση της WB, της Exim και του ίδιου του κράτους (Aminjonov et al., 2019). Ενώ τον Σεπτέμβριο του 2022 στα πλαίσια της συνόδου του SCO συμφωνήθηκε να ξεκινήσει η υλοποίηση του σιδηροδρόμου που θα συνδέει την Κίνα με την Κιργισία και το Ουζμπεκιστάν μετά από πολλά χρόνια καθυστερήσεων, με την ολοκλήρωση του θα μπορούμε να έχουμε μια πολύ καλύτερη συνδεσιμότητα της περιοχής με την Κίνα αλλά και με την Ευρώπη μέσω της Μαύρης Θάλασσας καθώς αυτή την στιγμή τα τέσσερα κράτη αυτά βασίζονται κυρίως στους σιδηρόδρομους που διασχίζουν το Καζακστάν (The Economist 2022).

Παρόλα αυτά η περιοχή αντιμετωπίζει τεράστια εμπόδια που μπορούν να ανακόψουν την οικονομική πρόοδο της περιοχής και την επιτυχία του BRI. Συγκεκριμένα ξεκινώντας από την έλλειψη υποδομών καθώς παρά την υλοποίηση των παραπάνω έργων που αναφέραμε η περιοχή έχει ακόμα μεγάλες ανάγκες για επενδύσεις σε αυτό τον τομέα όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε και από τα δεδομένα σχετικά με το κόστος και τον χρόνο πραγματοποίησης μιας εμπορικής συναλλαγής (WB 2020). Επιπλέον υπάρχει φτωχό επιχειρηματικό περιβάλλον εξαιτίας της έντονης διαφθοράς και της έλλειψης κράτους δικαίου, στην καλύτερευση του οποίου δεν έχουν βοηθήσει οι δραστηριότητες του BRI όπως αναφέραμε στην περίπτωση της Κιργισίας και του Τατζικιστάν (Huang 2022). Επιπρόσθετα ενώ τα ζητήματα ασφάλειας μεταξύ των κρατών αυτών θα μπορούσαν να λύνονται μέσα από την συνεργασία στους διεθνείς οργανισμούς που συμμετέχουν όπως ο SCO και ο CSTO αυτό δεν συμβαίνει με χαρακτηριστική περίπτωση τις πρόσφατες εχθροπραξίες μεταξύ της Κιργισίας και του Τατζικιστάν (EBRD 2019). Στην περίπτωση της καταπολέμησης της τρομοκρατίας και της εξάπλωσης της βέβαια έχουν γίνει θετικά βήματα σε συνεργασία της Κίνας με την Ρωσία με την πρώτη να δημιουργεί στρατιωτικά φυλάκια σε Τατζικιστάν και Κιργισία προκειμένου να προστατεύσει τις επενδύσεις που έχουν κάνει η εταιρείες της αλλά και να ελέγχει κάθε επικοινωνία με την προβληματική για αυτή επαρχία της Σιντζιάνγκ (Sukhankin 2020). Επιπλέον υπάρχουν λογιστικές δυσκολίες και αφορούν την ύπαρξη διαφορετικών επιπέδων στους δασμούς δεδομένου ότι μονό η Κιργισία και το Καζακστάν ανήκουν μέχρι σήμερα στην EAEU (Biliang 2019). Επιπρόσθετα τα κράτη αυτά θα πρέπει να προσέξουν την έκθεση τους στα δάνεια που λαμβάνουν για να χρηματοδοτήσουν τα έργα υποδομών καθώς η σχέση χρέους προς ΑΕΠ συνεχώς χειροτερεύει για αυτές ιδίως στην Κιργισία (EBRD 2019). Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε ότι εκτός από τα οικονομικά οφέλη, θα μπορέσουν να ωφεληθούν και

σε πολιτικό επίπεδο αποκτώντας μεγαλύτερο βαθμό ανεξαρτησίας από την Ρωσία που είχε υπό την οικονομική και πολιτική επιρροή της την περιοχή ενώ σήμερα ισορροπούν μεταξύ των δύο ισχυρών γειτόνων τους και παράλληλα έρχονται σε ολοένα και μεγαλύτερη επαφή με τα κράτη της Ε.Ε. και των ΗΠΑ.

II) Ιράν

Αφού διασχίσει τα κράτη της Κεντρικής Ασίας ο διάδρομος CCWAEC μπορεί να συνεχίσει προς τα νότια και το Ιράν ή δυτικά προς τον Καύκασο και την Τουρκία. Ξεκινώντας λοιπόν με το Ιράν η Κίνα είναι ο σημαντικότερος εμπορικός του εταίρος ιδίως μετά το 2014 όντας ο μεγαλύτερος εξαγωγικός προορισμός έως 54,4 % της συνολικής αξίας των εξαγωγών του για το 2020 αλλά και στις εισαγωγές του καταλαμβάνει το 27,4% (OEC 2020). Παρόλα αυτά ο όγκος του διμερές τους εμπορίου ουσιαστικά κατέρρευσε μετά το 2014 καθώς η συνολική αξία του εμπορίου τους από 52,7 δις δολάρια έφτασε στα μόλις 14,2 δις το 2020 γεγονός που οφείλεται στην πτώση της τιμής του πετρελαίου το διάστημα 2014-2018 αλλά και στην επίδραση της απόφασης του προέδρου των ΗΠΑ Donald Trump το 2018 να αποχωρήσει από την συμφωνία για το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν που είχε πετύχει ο προκάτοχός του (OEC 2020). Το κύριο εξαγωγικό προϊόν του Ιράν και σε αυτή την περίπτωση είναι ορυκτά καύσιμα όπως αργό πετρέλαιο και φυσικό αέριο αλλά και παράγωγα τους όπως τερεφθαλικό πολυαιθυλένιο απαραίτητο για την κατασκευή πλαστικών συσκευών και ρούχων (OEC 2020). Σε αυτά τα προϊόντα συγκεντρώνεται οι μεγαλύτερες επενδύσεις από κινέζικες εταιρείες όπως η CNPC και η Sinopec οι οποίες έχουν επενδύσει συνολικά 4,3 δις δολάρια για την αγορά και εκμετάλλευση πετρελαιοπηγών (AEI 2022). Επιπλέον σημαντικά έργα υποδομών έχουν αναλάβει κινέζικες εταιρίες για την κατασκευή και τον εξηλεκτρισμό σιδηροδρομικών δικτύων τα οποία θα ενώνουν και θα διευκολύνουν την επικοινωνία της πρωτεύουσας Τεχεράνη με το Τατζικιστάν στο βορρά, με το Sanandaj στα δυτικά στα σύνορα με το Ιράκ και με το Mashhad στα ανατολικά το οποίο αναμένεται να γίνει μετέπειτα κόμβος που θα συνδέει το Ιράν με την Κίνα μέσω της Κιργισίας και Τατζικιστάν, παράλληλα παρόμοια έργα γίνονται και προς στα κυριότερα λιμάνια του Ιράν στον Περσικό Κόλπο (Green & Roth 2021). Παρόλα αυτά η συνδεσιμότητα μεταξύ της Κίνας και του Ιράν είναι αρκετά προβληματική καθώς η σύνδεση μέχρι σήμερα γίνεται μόνο μέσω του Τουρκμενιστάν και Καζακστάν όπως και προς την Ευρώπη καθώς εκτός από την οικονομική αποτροπή που υπάρχει εξαιτίας των κυρώσεων

δεν υπάρχει μέχρι σήμερα σιδηροδρομική σύνδεση με το Αζερμπαϊτζάν ενώ η σύνδεση με την Τουρκία είναι ακόμα σε πιλοτικό επίπεδο εξαιτίας της μικρής ζήτησης και των μη επαρκών υποδομών (Papantolios 2022). Τη λύση στο πρόβλημα της συνδεσιμότητας του Ιράν ίσως μπορεί να δώσει ο INSTC ο οποίος θα δώσει την δυνατότητα στην Ρωσία να ενισχύσει το εμπόριο της με την Ινδία και τα κράτη του Περσικού Κόλπου μέσω του Ιράν χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες υποδομές που συνδέουν το Καζακστάν και Τουρκμενιστάν ή μέσω της Κασπίας Θάλασσας αλλά και με τη νέα σύνδεση του Αζερμπαϊτζάν με το Ιράν μέσω της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Rasht-Astara που ήδη βρίσκεται υπό κατασκευή (Tirone & Motevalli 2022). Εάν και με την υπογραφή την υπογραφή του 25ετούς προγράμματος συνεργασίας Ιράν-Κίνας τον Μάρτιο του 2021 υπήρχαν ελπίδες στο Ιράν για στενότερη συνεργασία και περισσότερες επενδύσεις από την Κίνα, οι προσδοκίες σταδιακά άρχισαν να διαψεύδονται καθώς εκτός από την ολοένα και μεγαλύτερη προμήθεια πετρελαίου δεν έχουν καταγραφεί καινούργιες σημαντικές επενδύσεις ούτε καν στο τομέα της παραγωγής του (Figueroa 2022). Ο λόγος για αυτή την διστακτικότητα είναι αρχικά ο αποτρεπτικός παράγοντας των κυρώσεων από τις ΗΠΑ οι οποίες μέχρι να λυθούν αποθαρρύνουν κινέζικες εταιρίες να επενδύσουν ακόμα και η ήδη υπό κυρώσεις HUAWEI και η LENOVO αποχωρούν ή μειώνουν τις δραστηριότητες τους στο Ιράν (Singleton 2022). Επιπλέον για την Κίνα τα κράτη του Περσικού κόλπου τα οποία είναι αντίπαλα στις γεωστρατηγικές επιδιώξεις του Ιράν έχουν ολοένα και αυξανόμενη σημασία για αυτή, εξαιτίας της πολύ καλύτερης οικονομικής τους κατάστασης, των πολύ ισχυρότερων εμπορικών σχέσεων και της σταθερότητας τους, γεγονός που επιβεβαιώνει και η πρόσφατη επίσκεψη του Σι Τζινπίνγκ στην Σαουδική Αραβία και οι επακόλουθες συμφωνίες που υπεγράφησαν (The Economist 2022). Επομένως όσο το Ιράν συνεχίζει να επιδιώκει να πετύχει τους γεωστρατηγικούς του στόχους στη Μέση Ανατολή, στον Καύκασο με την λανθάνουσα σύγκρουση με το Αζερμπαϊτζάν και στην συμμετοχή του στον πόλεμο στην Ουκρανία ενώ την ίδια στιγμή δεν υπάρχει προοπτική συμφωνίας για το πυρηνικό του πρόγραμμα και καταστέλλει βιαίως τις συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας στο εσωτερικό του η προοπτική να καταστεί σημαντικός κόμβος για τον CCWAEC είναι ελάχιστες. Αντιθέτως η προσέγγιση με την Ρωσία για την περαιτέρω ανάπτυξη του διαδρόμου INSTC έχει σημαντικές προοπτικές καθώς και οι δύο χώρες βρίσκονται υπό το καθεστώς βαρύτατων κυρώσεων αλλά ιδίως για την Ρωσία είναι επιτακτικό να βρει καινούργιες αγορές για τα προϊόντα της με την Ινδία να φαντάζει ως ιδανική επιλογή. Επιπροσθέτως η Κίνα δεν έχει λόγο να μην διατηρήσει την υπάρχουσα οικονομική σχέση της με το Ιράν αγοράζοντας σε πολύ χαμηλές τιμές τα εξαγωγικά του προϊόντα ενώ ταυτόχρονα θα μπορούσε να ενισχύσει πολύ περισσότερο την γεωστρατηγική θέση στην περιοχή με την δυνατότητα ελλειμνισμού

στη ναυτικής βάση του Jask (Cordesman 2021). Τέλος οι επενδύσεις σε υποδομές που έχουν γίνει, η είσοδος στον SCO και η οριστικοποίηση της συμφωνίας για ελεύθερο εμπόριο με τα κράτη μέλη της EAEU μπορούν να βελτιώσουν τις οικονομικές σχέσεις του Ιράν με τα κράτη της περιοχής του αξιοποιώντας έτσι την στρατηγική του θέση στο σχεδιασμό του BRI.

III) Αζερμπαϊτζάν & Γεωργία

Η μόνη βιώσιμη και σε πλήρης ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια εναλλακτική για την σύνδεση της Ευρώπης με την Κίνα μέσω του οικονομικού διαδρόμου CCWAEC είναι με την σύνδεση των λιμανιών του Καζακστάν και του Τουρκμενιστάν με το Αζερμπαϊτζάν μέσω της Κασπίας Θάλασσας και στην συνέχεια ακολουθώντας είτε την χερσαία οδό προς Γεωργία και Τουρκία είτε την θαλάσσια με την σύνδεση των λιμανιών της Γεωργίας με την Ρουμανία και τη Κωνσταντζα. Το εμπορικό αποτύπωμα της Κίνας στα δύο αυτά κομβικά κράτη του Καυκάσου είναι διαφορετικό καθώς για την Γεωργία είναι ο πρώτος εξαγωγικός προορισμός με ποσοστό όμως 12,7% ελάχιστα πάνω από τα γειτονικά της κράτη της Ρωσίας και του Αζερμπαϊτζάν, παράλληλα καταλαμβάνει την δεύτερη θέση στις εισαγωγές με παρόμοια ποσοστά. Επιπλέον η συνολική αξία του εμπορίου αυξήθηκε από 823 εκατομμύρια δολάρια το 2013 σε 1,48 δις το 2021 εξαιτίας κυρίως της σημαντικής ανόδου των εξαγωγών της Γεωργίας(OEC 2020) (UN C.D. 2022). Αντίστροφα για το Αζερμπαϊτζάν η Κίνα σε καμία περίπτωση δεν είναι σημαντικός εξαγωγικός προορισμός ενώ στις εισαγωγές του έχει ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 8 με 9 %, ο λόγος είναι φυσικά ότι το Αζερμπαϊτζάν έχει βρει καλύτερη σύνδεση με την αγορά της ΕΕ και της Τουρκίας προκειμένου να εξάγει τα προϊόντα της όπως το αργό πετρέλαιο και φυσικό αέριο, παρόλα αυτά η αξία του συνολικού εμπορίου και σε αυτή την περίπτωση έχει αυξηθεί από 1,07 δις δολάρια το 2013 σε 1,7 δις το 2019 προτού υποχωρήσει ξανά το 2020, η μεταβολή αυτή οφείλεται στην άνοδο των εξαγωγών προς την Κίνα ενώ οι εισαγωγές παραμένουν σταθερές (OEC 2020). Τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα των δύο χωρών είναι αργό πετρέλαιο για το Αζερμπαϊτζάν σε ποσοστό έως και 95% της συνολικής αξίας ενώ για την Γεωργία είναι μέταλλευμα χαλκού έως και 80 % και με μικρότερα ποσοστά άλλα προϊόντα όπως το κρασί (OEC 2020). Επομένως μπορούμε να παρατηρήσουμε μια μη διαφοροποιημένη βάση εξαγωγών η οποία οφείλεται στο παραγωγικό μοντέλο των δύο αυτών κρατών. Οι εισαγωγές των δύο κρατών από την Κίνα παραμένουν σταθερές όλη αυτή την περίοδο με τα κυριότερα προϊόντα να είναι βιομηχανικά μηχανήματα,

καταναλωτικά προϊόντα όπως ηλεκτρικές συσκευές αλλά και επεξεργασμένα μεταλλεύματα (AEI 2020). Το επίπεδο των επενδύσεων και των κατασκευών που έχουν αναλάβει κινεζικές εταιρείες βρίσκεται και αυτό σε αρκετά χαμηλά επίπεδα με τα δύο κράτη να μοιράζονται σχεδόν ισομερώς τα μόλις 4 δις δολάρια από το 2007 μέχρι το 2022 (AEI 2022). Μερικά από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα στην Γεωργία είναι η ανάθεση στην κινεζική εταιρεία Dongfang Electric Corporation συμβόλαιο αξίας 200 εκατομμυρίων δολαρίων για την κατασκευή θερμικού εργοστασίου παραγωγής ενέργειας που θα χρησιμοποιεί άνθρακα και η κατασκευή τούνελ στον αυτοκινητόδρομο Kvasheti-Kobi από την CRTG (Antidze 2015)(CRTG 2020). Ενώ στην περίπτωση του Αζερμπαϊτζάν από τις πιο σημαντικές είναι η ύψους 1.17 δις δολαρίων ανάθεσης κατασκευής στην Sinomach για την δημιουργία ενός καινούργιου χαλυβουργείου (China daily 2018). Επιπρόσθετα η ίδια εταιρεία έχει επενδύσει για την κατασκευή ενός αγροτοβιομηχανικού πάρκο στο Αζερμπαϊτζάν για την τοπική παραγωγή αγροτικών μηχανημάτων αλλά και στον ενεργειακό τομέα ανέλαβε την αποκατάσταση και επέκταση του ενός θερμοηλεκτρικού σταθμού (Mammadova 2019)(AEI 2022). Η απουσία σημαντικών επενδύσεων σε υποδομές και στις σημαντικότερες παραγωγικές πηγές μπορεί να ερμηνευτεί βάση των παρακάτω χαρακτηριστικών των κρατών αυτών. Συγκεκριμένα το κράτος του Αζερμπαϊτζάν αξιοποιώντας τα σημαντικά έσοδα που έχει από την εξαγωγή υδρογονανθράκων και σε συνεργασία με διεθνή χρηματοοικονομικά ιδρύματα, όπως η WB, EBRD και η European Investment Bank έχει πραγματοποιήσει μια σειρά από σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές όπως η δημιουργία νέου λιμανιού του Μπακού στο Αλάτ. κατασκευή και αναβάθμιση του σιδηροδρόμου Μπακού-Τιφλίδας-Κάρς αλλά και την αποκατάσταση του δρόμου E-60 μεταξύ Μπακού και Γκαντζά (WB 2020). Αντίστοιχα και στην περίπτωση της Γεωργίας το σημαντικό λιμάνι του Πότι έχει χρηματοδοτηθεί από κεφάλαια της ΕΕ ενώ η αποκατάσταση και ο εκσυγχρονισμός της σύνδεσης με την Τουρκία με κεφάλαια από το Αζερμπαϊτζάν (WB 2020).



Middle Corridor, πηγή: Trains-Caspian International Transport Route (TITR)

Μετά την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία και τις επακόλουθες κυρώσεις οι προοπτικές για αντικατάσταση του NELBEC ή του βόρειου διαδρόμου από τον μεσαίο διάδρομο ο οποίος συνάπτει και με τμήματα του CCWAEC φαινόταν ιδανικές καθώς τα κράτη του Αζερμπαϊτζάν και της Γεωργίας απολαμβάνουν μια σειρά από πλεονεκτήματα σε σύγκριση τα υπόλοιπα κράτη της περιοχής. Αρχικά η Γεωργία βρισκόταν στην ένατη θέση το 2019 από 190 οικονομίες, στο Doing Business της WB απολαμβάνοντας ένα άκρως φιλελεύθερο περιβάλλον για τις επιχειρήσεις ενώ ταυτόχρονα έχει συμφωνία ελεύθερου εμπορίου με την Ε.Ε. και αντίστοιχες συμφωνίες με άλλα κράτη της Κεντρικής Ασίας, της Τουρκίας και της Κίνας (WB 2020). Επιπλέον οι υποδομές των δύο χωρών είναι σε καλύτερο επίπεδο σε σχέση τα περισσότερα κράτη στην περιοχή εκτός από το Καζακστάν ειδικά όσο αφορά την συνδεσιμότητα τους με σιδηροδρομικές γραμμές ενώ οι επενδύσεις που έγιναν για την κατασκευή των έργων αυτών δεν θέτουν σε κίνδυνο τον δημοσιονομικό εκτροχιασμό τους καθώς το χρέος ως προς το ΑΕΠ τους παραμένει εξαιρετικά χαμηλό και βιώσιμο (WB 2020). Πράγματι το 2022 πολλές εταιρείες επέλεξαν αυτόν τον διάδρομο για τις μετακινήσεις των προϊόντων τους με αποτέλεσμα να διπλασιαστούν από τον Σεπτέμβριο του 2022 τα πλοία τροφοδοσίας (feeder vessels) τα οποία συνδέουν τα λιμάνια του Καζακστάν με το Μπακού του Αζερμπαϊτζάν έτσι ώστε η συνολική τους δυνατότητα μεταφοράς να φτάσει στα 6000 TEU την εβδομάδα. Παρόλα αυτά εάν εξετάσουμε την τις συνολικές μεταφορές μέσω των

σιδηροδρόμων που συνδέουν την Κίνα με την Ευρώπη θα δούμε ότι για το 2021 κάθε εβδομάδα ο συνολικός όγκος αποστολών του China Railway Express ήταν περίπου 27500 TEU με την συντριπτική πλειοψηφία αυτών έως και 90 % να διέρχεται σε κάποια φάση της διαδρομής του από τα Ρωσικά σύνορα (Don 2022). Επιπλέον εάν εξετάσουμε τις υπόλοιπες οικονομικές παραμέτρους η επιλογή αυτή του διαδρόμου είναι αρκετά πιο ακριβή από τους διαδρόμους όπως ο NEBLEC και έχει σχεδόν το διπλάσιο κόστος από την διαδρομή του ο Θαλάσσιου δρόμου του μεταξίου προς την Ευρώπη (WB 2020). Επιπρόσθετα απαιτεί περισσότερο χρόνο σε σύγκριση με τους διαδρόμους που τους υπόλοιπους διαδρόμους για να φτάσει στις ισχυρές οικονομίες της δυτικής Ευρώπης και ιδιαίτερα της Γερμανία. Ενώ οι συνεχείς εκφορτώσεις στα δύο ή τρία λιμάνια που χρειάζεται να κάνει μπορούν να δημιουργήσουν επιπλέον καθυστερήσεις με χαρακτηριστική περίπτωση το λιμάνι της Κωνσταντζα στην Ρουμανία στο οποίο εξαιτίας της έλλειψης υποδομών, οι καθυστερήσεις μπορούσαν να φτάσουν και τις 20 μέρες κάνοντας την διάρκεια του ταξιδιού ίδια με το να επιλεγεί η θαλάσσια διαδρομή (Chen 2022). Ακόμα και η διαδρομή από την Τουρκία προς την κεντρική Ευρώπη κρύβει εμπόδια όπως η ανάγκη για εκ νέου φόρτωμα των αμαξοστοιχιών στην Κωνσταντινούπολη αλλά και η μειωμένη δυνατότητα να διασχίσει την Σερβία μεγάλος όγκος προϊόντων εξαιτίας των έργων που γίνονται στο σιδηροδρομικό της δίκτυο (Leijen 2020). Ένα ακόμα αρνητικό χαρακτηριστικό είναι ότι δεν υπάρχει ενιαίο δασμολόγιο για το σύνολο της διαδρομής με κάθε κράτος να έχει την δική του τιμή όπως για παράδειγμα το Αζερμπαϊτζάν έχει πολλαπλάσιο ποσοστό στους δασμούς απ'ότι η Γεωργία γεγονός που συμβάλει στην αύξηση του κόστους μεταφοράς (WB 2020). Τέλος και σε αυτόν τον διάδρομο υπάρχουν γεωπολιτικές αντιπαλότητες που μπορούν να προκαλέσουν ανοικτές συγκρούσεις όπως η κατοχή ενός σημαντικού τμήματος της Γεωργίας από φιλορώσους αυτονομιστές, οι συχνές αιματηρές συγκρούσεις μεταξύ Αζερμπαϊτζάν με την Αρμενία που μπορούν να προκαλέσουν την ανάμειξη τρίτων κρατών όπως του Ιράν αλλά και ο φόβος της Κίνας να περάσει ο έλεγχος και αυτού του διαδρόμου σε μια αναθεωρητική δύναμη στην Ανατολική μεσόγειο της Τουρκίας (Forough 2022).

Παρόλα αυτά ο συγκεκριμένος διάδρομος σε συνδυασμό με τον CCWAEC έχει ήδη βοηθήσει στην διαφοροποίηση των εξαγωγών των κρατών που συμμετέχουν ειδικά ως προς την εξαγωγή ορυκτών καυσίμων καλύπτοντας έτσι την αυξανόμενη ζήτηση που υπάρχει από την Ευρώπη (Leijen 2022). Επιπλέον ο συνδυασμός τους έχει φέρει μια σημαντική αύξηση στον όγκο του τοπικού εμπορίου των κρατών της περιοχής τα οποία αξιοποιούν με αυτό τον τρόπο τις επενδύσεις που έχουν γίνει στις υποδομές τους (Chen 2022)(Silk Road Briefing

2022). Ενώ από τους πιο ωφελημένους στην δημιουργία αυτού του διαδρόμου είναι φυσικά η Τουρκία καθώς έχει καταστεί σημαντικός εμπορικός εταίρος των κρατών της κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου έχοντας έτσι σημαντική επιρροή στις εξελίξεις της περιοχής (OEC 2020). Τέλος προκειμένου να γίνει μια ρεαλιστική εναλλακτική των βορειότερων διαδρόμων θα χρειαστούν ακόμα μεγαλύτερες επενδύσεις ώστε να αυξηθεί η δυνατότητα επεξεργασίας των φορτίων, να μειωθεί περαιτέρω ο χρόνος που χρειάζεται για να φτάσει στην Ευρώπη αλλά και το σημαντικότερο να μειωθεί το κόστος του σε σύγκριση με τις χερσαίες και θαλάσσιες εναλλακτικές που υπάρχουν (WB 2020).

IV) Τουρκία

Τελευταίο κράτος σε αυτό τον οικονομικό διάδρομο είναι φυσικά η Τουρκία η οποία μπορεί να καθορίσει το μέλλον του CCWAEC. Ξεκινώντας λοιπόν από τις εμπορικές σχέσεις των δύο κρατών μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η αξία των εισαγωγών από την Κίνα έχει πολλαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια καθώς από μόλις 11 δις δολάρια το 2009 έφτασε τα 22,8 δις το 2013 όπου και σταθεροποιήθηκε για αρκετό διάστημα προτού αυξηθεί ξανά σημαντικά στα 32,3 δις το 2021 καθιστώντας έτσι την Κίνα ένα από τους πιο σημαντικούς εμπορικούς εταίρους δεύτερη μόνο μετά το σύνολο των κρατών της ΕΕ όσον αφορά πάντα στο ποσοστό των εισαγωγών. Αντίθετα η αξία των εξαγωγών προς την Κίνα μολονότι αυξήθηκε από το 2009 που ήταν στα 1,65 δις δολάρια στα 3,84 δις το 2013 έκτοτε έχει παραμείνει σταθερή με μικρές αυξομειώσεις έως και το 2021 με αποτέλεσμα η Τουρκία να καταγράφει συνεχώς μεγάλα εμπορικά ελλείματα τα οποία αγγίζουν τα 30 δις δολάρια (OEC 2020) (UN C.D. 2022). Η αιτία των παραπάνω δεδομένων εδράζει στην ανάγκη της Τουρκία για φθηνές εισαγωγές κλωστοϋφαντουργικών πρώτων υλών για την βιομηχανία της. Ακόμα το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν τεχνολογικών προϊόντων όπως υπολογιστές, τηλεοράσεις και ραδιοτηλεοπτικό εξοπλισμό ενώ σημαντικό ποσοστό έχουν και χημικά παράγωγα και επεξεργασμένα μεταλλεύματα. Αντίθετα οι εξαγωγές της προς την Κίνα περιορίζονται σε ορυκτά προϊόντα όπως το μάρμαρο, ο μόλυβδος και το νικέλιο και σε πολύ μικρότερο βαθμό βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα (OEC 2020). Επομένως και σε αυτή την περίπτωση μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι εν την απουσία ορυκτών καυσίμων ή πολύτιμων μετάλλων από τις εμπορικές σχέσεις ενός κράτους με την Κίνα είναι πολύ δύσκολο να διατηρήσει μια σχετική ισορροπία στο εμπορικό τους ισοζύγιο.

Στο επίπεδο των επενδύσεων έχουν γίνει σημαντικές επενδύσεις από κινέζικες εταιρείες που αγγίζουν σε αξία τα 5,11 δις δολάρια ενώ συμβόλαια αξίας 10 δις έχουν αναλάβει κινεζικές εταιρείες από το 2005 μέχρι σήμερα (AEI 2022). Το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων έχει γίνει στον ενεργειακό τομέα της Τουρκίας αξίας 2,83 δις δολαρίων το 73,5% των οποίων χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή δύο εργοστασίων ηλεκτροπαραγωγής που χρησιμοποιούν την καύση άνθρακα στην περιοχή της Adana και Bartın από τις κινέζικες εταιρίες Datong, Shanghai Electric Power Corporation και AVIC, με το υπόλοιπο ποσό να έχει διατεθεί για την κατασκευή φωτοβολταϊκών σταθμών από τις εταιρείες CSUN και HT Solar (Kaya & Arı 2021). Ακόμα ιδιαίτερη σημασία έχει η σύμπραξη της Kalyon Holding με την κινεζική CETC για την κατασκευή του πρώτου εργοστασίου παραγωγής ηλιακών συλλεκτών στην χώρα εντάσσοντας έτσι την Τουρκία σε μια από τις λίγες ευρωπαϊκές χώρες που έχουν την δυνατότητα να παράγουν ηλιακά πάνελ την εποχή που η ζήτηση τους αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά (Daily Sabah 2020). Επιπρόσθετα σημαντική επένδυση έχει γίνει στον τομέα της διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας από τις εταιρείες China Merchants, CIC και COSCO οι οποίες το 2015 αγόρασαν το πλειοψηφικό μερίδιο του λιμανιού της Κωνσταντινούπολης Kumport έναντι 940 εκατ. δολαρίων το οποίο είναι ο τρίτος μεγαλύτερος τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων της Τουρκίας με δυνατότητα επεξεργασίας έως και 2,1 εκατ. TEU τον χρόνο (Invest office 2015). Επιπλέον εάν και με μικρότερη μικρή αξία 430 εκατ. δολαρίων έχουν ιδιαίτερη σημασία οι επενδύσεις στον τραπεζικό τομέα της Τουρκίας από τις Bank of China και από Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) οι οποίες σε συνδυασμό με την αυξανόμενο δανεισμό από την Κίνα που θα δούμε παρακάτω αρχίζουν και αποκτούν σημαντική και σε αυτό τον τομέα (Hürriyet 2017). Στον τομέα των υποδομών η πιο σημαντική είναι η κατασκευή από τις εταιρίες CRCC και China National Machinery Import and Export Corporation του πρώτου σιδηρόδρομου υψηλής ταχύτητας της Τουρκίας ο οποίος με την ολοκλήρωση το 2014 συνδέει την πρωτεύουσα Άγκυρα με την Κωνσταντινούπολη εξυπηρετώντας εκατομμύρια κατοίκων της Τουρκίας (Xinhua 2017). Επίσης η Sichuan Road and Bridge Construction Group είχε συμμετοχή στην κατασκευή της τέταρτης γέφυρας 1915 Çanakkale Bridge που συνδέει την Μικρά Ασία με την Ανατολική Θράκη ενώ η τρίτη γέφυρα Yavuz Sultan Selim αναμένεται να περάσει στα χέρια κινεζικής κοινοπραξίας εφόσον εξουσιοδοτηθεί η εξαγορά του ποσοστού της ιταλικής εταιρείας Astaldi με την χρηματοδότηση να γίνεται από κινεζικές τράπεζες (Rogers 2022)(Ersoy 2021). Επενδύσεις έχουν γίνει και στον τομέα των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ICT) από την εταιρεία ZTE η οποία εξαγόρασε το 48% της Netas από τις πιο μεγάλες εταιρείες σε αυτό τον τομέα στην Τουρκία (ZTE 2016). Ενώ στον κρίσιμο τομέα του δικτύου 5G η Türk Telekom θα συνεργαστεί Huawei

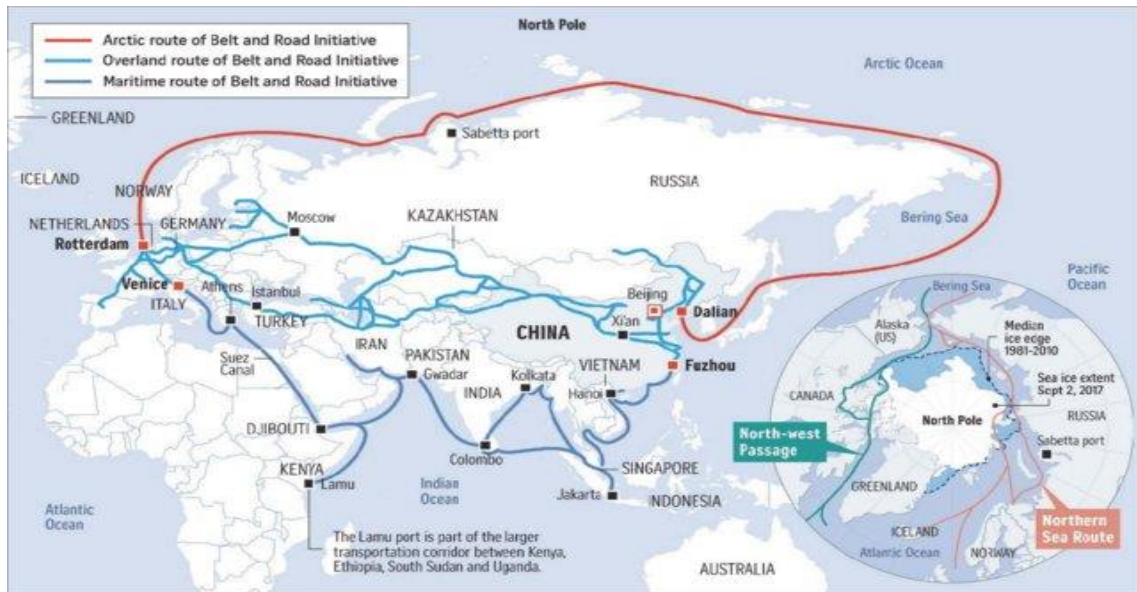
για την ανάπτυξη του ώστε να συμβάλουν στον ψηφιακό μετασχηματισμό της χώρας (Huawei 2022). Επομένως σε αντίθεση με τους υπόλοιπους νατοϊκούς συμμάχους που κατά πλειοψηφία επέλεξαν να ακολουθήσουν την πρωτοβουλία του Clean Network η Τουρκία διάλεξε να συνεργαστεί με την Huawei παρά τις έντονες ανησυχίες των ΗΠΑ. Ακόμα στον τομέα της αγοράς και κατασκευής ακινήτων ο οποίος γνώρισε σημαντική άνοδο την τελευταία δεκαετία η εταιρεία Sinoma ανέλαβε εργασίες κατασκευής αξίας 160 εκατ. δολαρίων (AEI 2022). Ενώ η εταιρεία Alibaba μετά την είσοδο της στην Τουρκία το 2021 με μία επένδυση αξίας 350 εκατ. σχεδιάζει σύμφωνα με δηλώσεις του πρόεδρου της να δημιουργήσει ένας κόμβος logistics στο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και ένα κέντρο δεδομένων κοντά στην τουρκική πρωτεύουσα Άγκυρα επενδύοντας συνολικά 1 δις δολάρια (Reuters 2023). Επομένως μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι μολονότι η Κίνα δεν συγκαταλέγεται μέσα στα κράτη με τις μεγαλύτερες σε αξία επενδύσεις στην Τουρκία έχει καταφέρει να έχει σημαντικό αντίκτυπο σε τομείς που είχε σημαντικές ελλείψεις η Τουρκία όπως στην παραγωγή ενέργειας, στις υποδομές μεταφορών, στην τεχνολογία αλλά και να ελέγξει ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της.

Η επιρροή της Κίνας δεν εδράζει μόνο στις επενδύσεις και στις διμερείς τους εμπορικές σχέσεις τους αλλά και σε άλλους τομείς όπου υπάρχει ήδη σημαντική συνεργασία. Αρχικά σε στρατιωτικό επίπεδο η Κίνα μεταφέροντας την τεχνογνωσία του βαλλιστικού της πυραύλου B-611 βοήθησε στην ανάπτυξη των πρώτων Τουρκικών βαλλιστικών πυραύλων Bora-1 και του νεότερου Tayfun με τους οποίους σε πρόσφατες ομιλίες κυβερνητικοί αξιωματούχοι της χώρας απείλησαν να πλήξουν την Αθήνα πρωτεύουσα συμμάχου νατοϊκής χώρας (Iddon 2022). Επιπλέον από την στιγμή που άρχισε η ραγδαία υποτίμηση της τουρκικής λίρας η Κίνα πολλές φορές βοήθησε να σταθεροποιηθεί η οικονομία της Τουρκίας προσφέροντας δάνεια όπως το 2018 η ICBC παρείχε στην τουρκική κυβέρνηση δάνεια 3,6 δις δολαρίων για την χρηματοδότηση των έργων στο τομέα της ενέργειας και των μεταφορών, τον επόμενο χρόνο λίγο πριν την διεξαγωγή των δημοτικών και περιφερειακών εκλογών η Κεντρική Τράπεζα της Κίνας μετέφερε κεφάλαια αξίας ενός δισεκατομμυρίων δολαρίων στην Τουρκία βάσει μιας συμφωνίας για ανταλλαγή νομισμάτων μεταξύ των δύο κρατών το 2012, με την έναρξη της πανδημίας όταν ξανά χρειάστηκε βοήθεια η Τουρκία, επέτρεψε στις τουρκικές εταιρείες να χρησιμοποιούν το κινεζικό γουάν για να πραγματοποιούν εμπορικές πληρωμές ενώ το 2021 έγινε ακόμα μια ανταλλαγή αυτή την φορά αξίας άνω των 5 δις δολαρίων (Alemdaroglu & Tere 2020) (Soylu 2022). Επομένως ενισχύοντας την χρηματοοικονομική τους συνεργασία με την Κίνα αλλά και κυρίως με το Κατάρ από το οποίο δανείστηκε 15 δις δολάρια το 2020 η

Τουρκία κατάφερε να διατηρήσει τουλάχιστον προς το παρόν το οικονομικό της μοντέλο (Coskun & Devranoglu 2022). Η αυξανόμενη επιρροή της Κίνας εκτός από τους δυτικούς συμμάχους της έχει ανησυχήσει και τη πολυπληθή κοινότητα προσφύγων Ουιγούρων που έχει καταφύγει την Τουρκία εξαιτίας της ύπαρξης συμφωνίας για έκδοση τους στην Κίνα η οποία ακόμα δεν έχει επικυρωθεί από την πλευρά της Τουρκίας (Pitel 2021). Η ύπαρξη της συμφωνίας αυτής και οι ισχυρές σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών δημιουργούν πρόβλημα στην επιθυμία του Ερντογάν να αναλάβει τον ρόλο του υπερασπιστή του Ισλάμ και των πιστών του για αυτό τον λόγο ήδη από το 2021 άρχισε να συνυπογράφει την ετήσια κοινή δήλωση που κατατίθεται στη Τρίτη Επιτροπή της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ σχετικά με την κατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Xinjiang της Κίνας η οποία συντάσσεται από τις ΗΠΑ σε συνεργασία με άλλα 49 κράτη για το 2022 (US UN Mission 2022).

Συμπερασματικά μπορούμε να παρατηρήσουμε μια σχέση συμπληρωματική αλλά και ανταγωνιστική σε κάποια πεδία μεταξύ τους από τη μια πλευρά η οικονομική τους επιρροή στην Κεντρική Ασία και στον Καύκασο έχει αυξηθεί σημαντικά με τον Middle Corridor να συμβαδίζει ιδανικά με τον CCWAEAC του BRI ενώ ταυτόχρονα η συνεργασία τους σε κρίσιμους τομείς της τεχνολογίας, της ενέργειας και των υποδομών μεταφοράς βοηθούν την Τουρκία να ανεξαρτητοποιηθεί από την επιρροή της δυτικών κρατών και σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της δικής της αμυντικής βιομηχανίας μπορεί να ακολουθήσει μια πιο αυτόνομη πολιτική σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέλη του NATO. Αντίθετα σημάδια συγκρούσεων μεταξύ τους μπορούν να εντοπιστούν στο τεράστιο εμπορικό έλλειμμα που έχει η Τουρκία έναντι της Κίνας καθώς παράγουν παρόμοια προϊόντα όπως ρούχα και βιομηχανικά προϊόντα με την Τουρκία να καλεί συνεχώς την Κίνα να πραγματοποιήσει επενδύσεις στην χώρα προκειμένου να γεφυρωθεί αυτό το χάσμα. Επιπλέον το ζήτημα της αντιμετώπισης των Ουιγούρων όπως είδαμε είναι ένα σαν ένα αγκάθι στις μεταξύ τους σχέσεις εξαιτίας των συχνών διακηρύξεων από πλευράς της Τουρκίας για τα δικαιώματα των Μουσουλμάνων ανά τον κόσμο. Επομένως η Τουρκία αναμένεται να διατηρήσει την θέση της ως μια χώρα φιλική προς την Κίνα χωρίς όμως να έρθει σε πλήρη ρήξη με την Δύση εξαιτίας κυρίως της οικονομικής και στρατιωτικής εξάρτησης από αυτή τουλάχιστον μέχρι να καταφέρει να βρει ρεαλιστικές εναλλακτικές ιδίως στον δεύτερο τομέα (Temiz 2022).

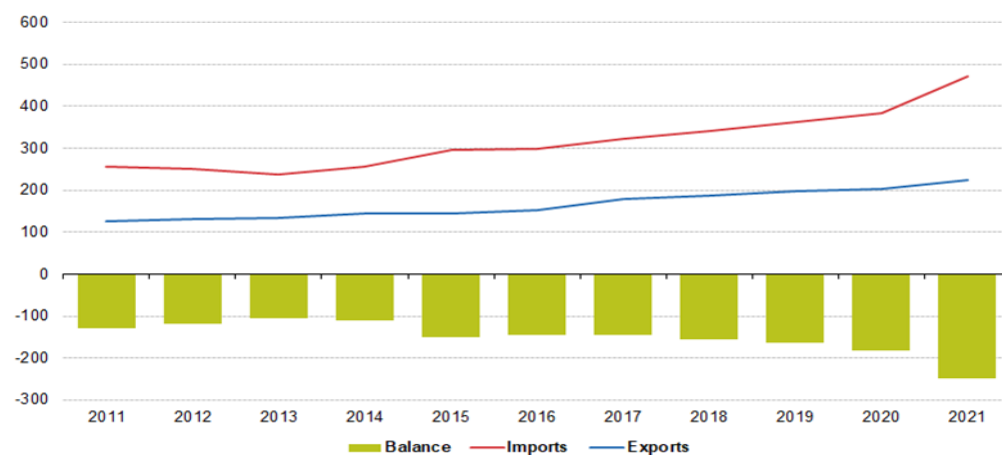
Κεφάλαιο τέταρτο: 21st century maritime silk road



πηγή: Morgunova M. ανακτήθηκε από: <https://www.sintef.no/en/publications/publication/1891252/>

EU trade in goods with China, 2011-2021

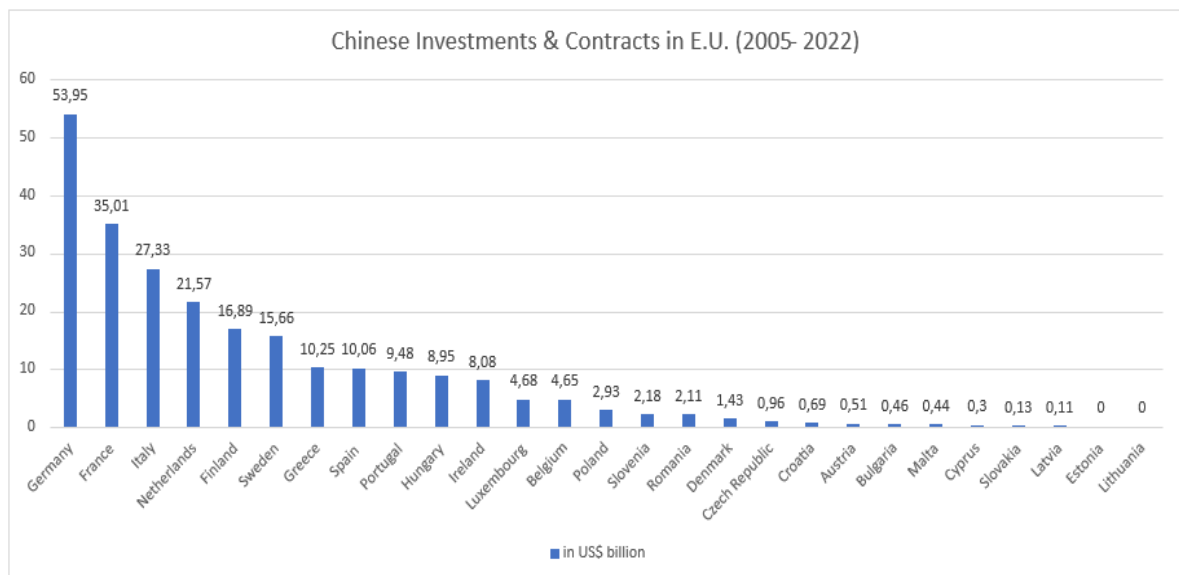
(€ billion)



Source: Eurostat (online data code: ext_st_eu27_2020sitc and DS-018995)

Στο πλαίσιο εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας στην παρουσίαση του συγκεκριμένου οικονομικού διαδρόμου θα επικεντρωθούμε στην παρουσίαση των εμπορικών, διπλωματικών και επενδυτικών σχέσεων μεταξύ της Ε.Ε. και της Κίνας και δεν θα παρουσιάσω την διαδρομή που ακολουθεί αυτός ο διάδρομος σε Αφρική και Ασία. Αρχικά παρατηρώντας μόνο το παραπάνω διάγραμμα μπορεί να αντιληφθεί κανείς την σημασία που έχει για την Κίνα το διμερές εμπόριο με την ΕΕ καθώς σύμφωνα με τα δεδομένα της eurostat η αξία των εξαγωγών της Κίνας από 256 δις δολάρια το 2011 σχεδόν διπλασιάστηκε φτάνοντας στα 472 δις το 2021 ενώ αντίστοιχα οι εισαγωγές της από 126 δις έφτασαν στα 223 δις (Eurostat 2022). Ενώ εάν βασιστούμε στα δεδομένα του UN C.D. για το 2021 δείχνουν ότι οι εξαγωγές της Κίνας έφτασαν τα 557,8 δις δολάρια ενώ οι εισαγωγές από τα κράτη της ΕΕ στα 260 δις καθιστώντας έτσι τη ΕΕ τον μεγαλύτερο εξαγωγικό προορισμό για τα προϊόντα της Κίνας. Τα κράτη με τις περισσότερες εμπορικές συναλλαγές με την Κίνα είναι η Γερμανία, η Ολλανδία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Πολωνία με την αξία του συνολικού διμερές τους εμπορίου να είναι 519 δις δηλαδή το 75% του συνολικού εμπορίου των δυο πλευρών. Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθούμε στην σημασία που έχει η Γερμανία σε αυτή την εμπορική σχέση καθώς με αξία 202 δις δολάρια στο διμερές τους εμπόριο αγγίζει το 30% του συνολικού εμπορίου ΕΕ με Κίνα (Eurostat 2022). Η επόμενη σχέση που μπορούμε να εντοπίσουμε και στις δύο βάσεις δεδομένων είναι ότι το εμπορικό έλλειμμα της Ευρώπης προς την Κίνα συνεχώς αυξάνεται ιδίως μετά το 2017 με αποκορύφωμα το 2021 όπου έφτασε τα 248,9 δις δολάρια (Eurostat 2022). Για αυτό τον λόγο έχουν προκριθεί δύο σκέψεις για την επίλυση αυτού του ζητήματος η πρώτη μέσω της συμφωνίας που επιτεύχθηκε τον Δεκέμβριο του 2020 με πρωτοβουλία της Γερμανικής Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (χωρίς να έχει τεθεί ακόμα σε εφαρμογή) η οποία προβλέπει διευκολύνσεις για τις ευρωπαϊκές εταιρείες ώστε να μπορούν να επενδύσουν και να έχουν πρόσβαση υπό ίσους όρους στην Κινεζική εσωτερική αγορά χωρίς να αντιμετωπίζουν τα σημερινά εμπόδια όπως την απαίτηση για μεταφορά τεχνολογίας στο Κινεζικό κράτος (E.C. 2020). Η δεύτερη σκέψη συμφωνήθηκε τον Δεκέμβριο του 2022 με στόχο να τεθεί σε εφαρμογή τον Ιανουάριο του 2026 και προβλέπει την επιβολή δασμών στα προϊόντα που κατά το στάδιο παραγωγής τους εκπέμπονται μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα όπως στη βιομηχανία τσιμέντου, σίδηρου, χάλυβα, αλουμινίου, λιπασμάτων, και για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου (E.C. 2022). Επομένως δεδομένου ότι στο ενεργειακό μείγμα της Κίνας για το 2021 μόλις το 17,22 % προερχόταν από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας συμπεριλαμβανομένης της πυρηνικής ενέργειας ο οικονομικός αντίκτυπος για αυτήν αναμένεται να είναι αρκετά σημαντικός. Παρότι θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η Κίνα έχει επενδύσει σημαντικά στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας βελτιώνοντας κάθε χρόνο το

ενεργειακό της μείγμα ενώ ταυτόχρονα αυξάνει και την δυνατότητα συνολικής παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος (Ritchie et al., 2022) (Maguire 2022). Όσο αναφορά τα είδη των προϊόντων που εμπορεύονται οι δύο πλευρές αυτά επικεντρώνονται στα βιομηχανικά προϊόντα με την Ε.Ε. να εξάγει κυρίως μηχανήματα, οχήματα και χημικά προϊόντα ενώ η Κίνα εξάγει τα αντίστοιχα προϊόντα αλλά με κυριότερη έμφαση στον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό και άλλες ηλεκτρικές συσκευές (Eurostat 2022).



Πηγή : AEI 2022

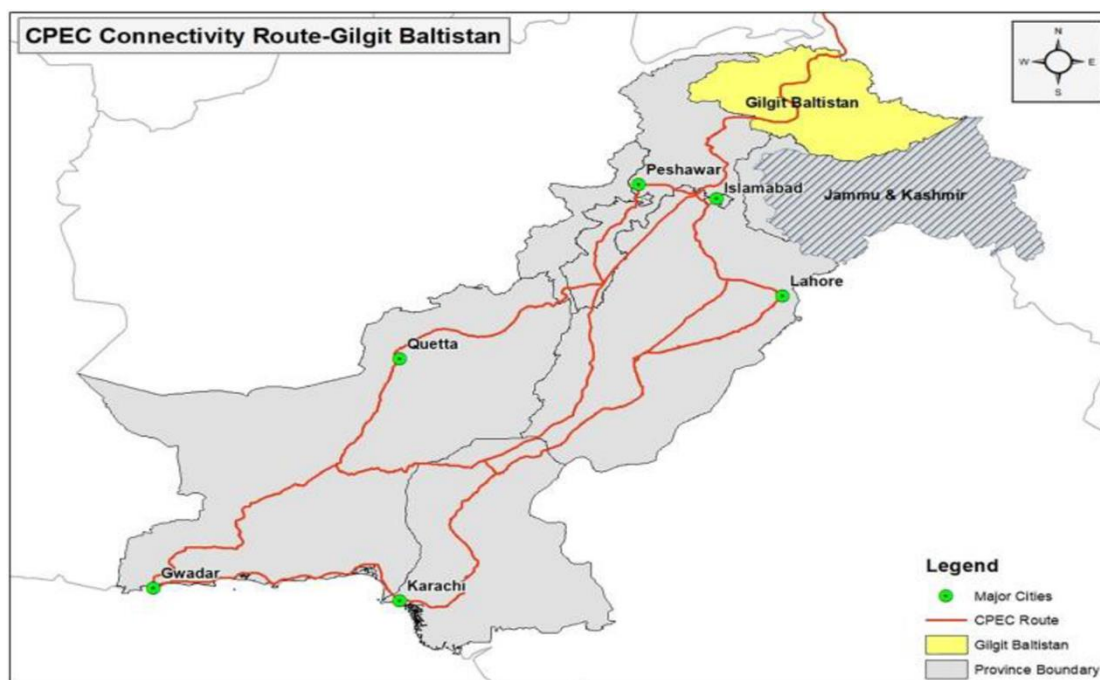
Με τον όγκο του θαλασσιού εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Κίνας να φτάνει τα 32,8 εκατ. TEU για το 2021 δεν είναι καθόλου παράδοξο ότι ένα σημαντικό τμήμα των επενδύσεων της Κίνας στο τομέα των υποδομών μεταφοράς να προορίζεται για την εξαγορά ποσοστών σε ευρωπαϊκά λιμάνια (Knowler 2022). Συγκεκριμένα ναυτιλιακές εταιρείες όπως η COSCO έχουν μειοψηφικά μερίδια μετοχών σε σημαντικά λιμάνια της δυτικής Ευρώπης όπως της Antwerp και του Zeebrugge στο Βέλγιο, του Αμβούργο στην Γερμανία στο οποίο όμως δεδομένου ότι έχουν το 24,9 % των μετοχών δεν έχουν δικαίωμα ψήφου, της Λάς Πάλμας στην Ισπανία αλλά και του Ρότερνταμ. Παράλληλα η ίδια εταιρεία έχει την θέση στρατηγικού εταίρου σε τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων στην Βαλένθια και στο Μπιλμπάο. Ενώ η κινεζική εταιρεία CMG σε συνεργασία με την γαλλική CMA CGM έχουν ποσοστά σε 13 τερματικούς σταθμούς (terminals) σε Γαλλία, Βέλγιο, Μάλτα αλλά και στην Θεσσαλονίκη (Bermingham 2022). Η πιο γνωστή βέβαια επένδυση σε λιμάνι της Ευρώπης έγινε στον Πειραιά το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως το κεφάλι του δράκου για την υλοποίηση του BRI

στην Ευρώπη. Πράγματι μετά την πρώτη εξαγορά δύο προβλητών το 2009 αλλά και την εξαγορά του πλειοψηφικού ποσοστού του λιμανιού το 2016 τα στοιχεία διακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων δείχνουν μια θεαματική αύξηση καθώς από μόλις 1,3 εκατ. TEU το 2007 έφτασε το 2021 να διαχειρίζεται 5,3 εκατ. TEU μετατρέποντας έτσι το λιμάνι του Πειραιά ως ένα από τα πέντε μεγαλύτερα της Ευρώπης (Notteboom 2022). Ωστόσο θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι επενδύσεις αυτές μπορούν να εγείρουν προβληματισμό καθώς δείχνουν την δύναμη της COSCO να κατευθύνει τις εμπορικές ροές προς τα λιμάνια στα οποία έχει συμφέροντα και προνομιακή διαχείριση (Birmingham 2022). Ενώ την ίδια ώρα μπορεί να ασκήσει έμμεση πίεση σε κράτη όπως η Ελλάδα αποτρέποντας την να έχει κριτική στάση απέναντι στην Κίνα για ζητήματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων φτάνοντας σε σημείο να μπλοκάρει ευρωπαϊκές αποφάσεις, ενώ παρόμοια στάση κρατάει και στον ΟΗΕ όπως φάνηκε από την μη στήριξη της πρωτοβουλίας των ΗΠΑ στη Τρίτη Επιτροπή της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ (Emmott & Koutantou 2017)(US UN Mission 2022). Το δεύτερο πιο σημαντικό έργο σε αυτό τον τομέα είναι αυτό της κατασκευής νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Βελιγραδίου και Βουδαπέστης, το κόστος της οποίας ανέρχεται στα 3,8 δις δολάρια χρηματοδοτούμενο κατά 85% από κινεζικές τράπεζες. Το έργο έχει στόχο να βελτιώσει την συνδεσιμότητα μεταξύ των δύο πόλεων μεταφέροντας εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο, ενώ έχει και εμπορική σκοπιμότητα με την προοπτική σύνδεσης τους με την Βουλγαρία και τον CCWAEC αλλά και το λιμάνι του Πειραιά. Παρόλα αυτά για την αύξηση του επιβατικού κοινού έχει προταθεί ότι η απλή αναβάθμιση των τωρινών σιδηροδρομικών γραμμών θα μπορούσε να είχε ανάλογα αποτελέσματα με μικρότερο κόστος. Επιπλέον για την εμπορική χρησιμότητα θα πρέπει να υπάρξει καλύτερη σύνδεση μεταξύ της Σερβίας και της Ελλάδας μέσω της Βόρειας Μακεδονίας και να λυθούν οι καθυστερήσεις που υπάρχουν στους τελωνιακούς σταθμούς (Curic & Kálmán 2021). Στο τομέα της ενέργειας η Κίνα έχει επενδύσει ή έχει αναλάβει συμβόλαια για την κατασκευή αιολικών και φωτοβολταϊκών πάρκων με δυνατότητα έως 3539 MW με την πλειοψηφία αυτών να γίνεται στην Ιβηρική Χερσόνησο, στην Σουηδία, στην Πολωνία αλλά και στην Γερμανία. Επιπρόσθετα έχει επενδύσει στην κατασκευή δύο εργοστασίων παραγωγής ενέργειας με την χρήση φυσικού αερίου στην Ολλανδία, ενώ στην Ελλάδα έχει εξαγοράσει το 24 % του ΑΔΜΗΕ (BU 2023). Στον χρηματοοικονομικό τομέα ξεχωρίζει η επένδυση της Fosun για την εξαγορά του 30% της μεγαλύτερης πορτογαλικής τράπεζας Millennium αλλά και η αρχική αγορά ενός σημαντικού ποσοστού στην Deutsche Bank το οποίο άρχισε να υποχωρεί σημαντικά εξαιτίας των οικονομικών προβλημάτων της κινεζικής εταιρείας HNA (Goncalves 2022)(Storbeck 2019). Στον τομέα της διασκέδασης (entertainment) και της τεχνολογίας ξεχωρίζει η επένδυση της

Tencent για την εξαγορά του 49,9 της γαλλικής εταιρείας Ubisoft η οποία είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη γνωστών βιντεοπαιχνιδιών όπως το Assassin's Creed (Fagot 2022). Επιπλέον η Κίνα σε αντίθεση με τους υπόλοιπους διαδρόμους που έχουμε μελετήσει έχει επενδύσει σημαντικά ποσά στο τομέα της βιοτεχνολογίας και της φαρμακοβιομηχανίας προκειμένου να μπορέσει να αποκτήσει πρόσβαση στην τεχνολογική καινοτομία της Ε.Ε. (Kratz et al. 2022). Τα τελευταία χρόνια το μεγαλύτερο ποσοστό των επενδύσεων της Κίνας κατευθύνεται στο τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με την Dongfeng Motor Corporation να συμμετέχει στην μετοχική σύνθεση της κοινοπραξίας Stellantis, ενώ η εταιρεία SVOLT και CALT επενδύουν στην Γερμανία για την κατασκευή εργοστασίου παραγωγής μπαταριών για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα (Kratz et al. 2022)(Reuters 2022). Τέλος η πιο σημαντική επένδυση για το 2021 ήταν αυτή της συμφωνίας της κινεζικής εταιρείας Hillhouse με την ολλανδική Philips ύψους 3,7 δις δολαρίων (Kratz et al. 2022). Παρόλες αυτές τις επενδύσεις τα τελευταία χρόνια το συνολικό ύψος των επενδύσεων έχει μειωθεί δραματικά φτάνοντας στα μόλις 7,9 δις ευρώ το 2020 πρώτου αυξηθεί ελάχιστα στα 10,6 δις το 2021 μια σημαντική διαφορά από τα 47,4 και 40 δις ευρώ που επενδύθηκαν το 2016 και 2017. Οι λόγοι για αυτή την αλλαγή εδράζουν στην γενικότερη πτώση στα ποσά που διατίθενται από την Κίνα στα πλαίσια του BRI παγκοσμίως κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Δεύτερον στην πανδημία του κορονοϊού Covid- 19 η οποία καθυστέρησε σημαντικά τον ρυθμό επενδύσεων της Κίνας σε ολόκληρο τον πλανήτη (Freyman & Garcia-Herrero 2022). Επιπλέον οφείλεται στην πτώση των επενδύσεων της Κίνας στο τομέα των υποδομών μεταφοράς στην Ευρώπη μετά το 2017 εξαιτίας της κριτικής που δέχτηκαν για τους κινδύνους που μπορούν να έχουν ιδίως όταν προέρχονται από μεγάλες κρατικές εταιρείες της Κίνας (Kratz et al. 2022). Η κριτική αυτή έχει οδηγήσει σε μια ραγδαία πτώση της συμμετοχής των κρατικών εταιρειών σε επενδυτικές πρωτοβουλίες στην Ευρώπη καθώς από το 68% του συνόλου των εταιρειών το 2017 το 2021 υποχώρησαν στο 12%. Δίνοντας έτσι χώρο στη μορφή επενδύσεων greenfield με το 1/3 των συνολικών επενδύσεων για το 2021 να γίνεται με αυτόν τον τρόπο, εγείροντας νέες ανησυχίες καθώς ο συγκεκριμένος τρόπος επενδύσεων μπορεί να διευκολύνει την μεταφορά τεχνογνωσίας (Kratz et al. 2022). Το αρνητικό κλίμα αυτό σε συνδυασμό με την επιδίωξη ορισμένων κρατών να κόψουν κάθε επιρροή της Κίνας στην Ε.Ε. υιοθετώντας ουσιαστικά τις θέσεις των ΗΠΑ αλλά και οι συχνές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ασκεί σοβαρή κριτική για τα ζητήματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων έχουν επιδεινώσει σοβαρά την προοπτική περαιτέρω επενδύσεων από την Κίνα, με πιο πιθανό αποτέλεσμα να επικεντρωθούν αυτές ακόμα περαιτέρω σε κράτη της Ε.Ε. που έχουν φιλική ή ουδέτερη στάση προς την Κίνα. Επιλογικά οι σχέσεις των δύο πλευρών αναμένεται να επιδεινωθούν περαιτέρω τα επόμενα χρόνια καθώς το όνειρο ή ο

στόχος της στρατηγικής αυτονομίας της Ε.Ε. φαίνεται να μπαίνει στον πάγο, με την Ε.Ε. εξαιτίας του πολέμου στην Ουκρανία να γίνεται ολοένα και πιο εξαρτημένη στον τομέα της άμυνας αλλά και σε μεγάλο βαθμό και της ενέργειας από τις ΗΠΑ. Παρόλα αυτά οι εμπορικές σχέσεις μπορούν να συνεχίσουν την ανάπτυξη τους όπως συμβαίνει και στην εμπορική σχέση ΗΠΑ και Κίνας όπου υπάρχει μια σταθεροποίηση εδώ και χρόνια παρά τον μεταξύ τους εμπορικό «πόλεμο».

Κεφάλαιο πέμπτο: China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)



πηγή: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0271243.g001>

Το Πακιστάν είναι από τα κράτη που έχουν γίνει από τις περισσότερες επενδύσεις και αναθέσεις κατασκευών σε κινέζικες εταιρίες στα πλαίσια ανάπτυξης του διαδρόμου CPEC τα αποτελέσματα όμως όπως θα δούμε είναι αμφιλεγόμενα. Ξεκινώντας με την πρόοδο του διμερείς τους εμπορίου μπορούμε να παρατηρήσουμε και σε αυτή την περίπτωση ένα σημαντικό εμπορικό έλλειμα για το Πακιστάν το οποίο έφτασε το 2021 στα ~17,6 δις δολάρια όταν το σύνολο του διμερείς του εμπορίου ήταν 23,6 δις (UN C.D. 2022). Συγκεκριμένα οι εισαγωγές από την Κίνα από 10.1 δις δολάρια το 2013 έφτασαν 17.7 δις το 2017 πρώτου υποχωρήσουν το 2020 στα 14,7 δις καθιστώντας την Κίνα τον μεγαλύτερο εισαγωγέα της χώρας με 29% των συνολικών εισαγωγών (OEC 2020). Αντίθετα η αξία των εξαγωγών του

Πακιστάν προς την Κίνα από 2.8 δις το 2013 υποχώρησαν στα ~2 δις το 2020 όντως τρίτος εξαγωγικός προορισμός μετά τις ΗΠΑ και την ΕΕ (OEC 2020). Η διαφορά αυτή μπορεί να εξηγηθεί από το είδος των προϊόντων που κάθε χώρα εξάγει με την Κίνα να λαμβάνει κυρίως βαμβακερό νήμα, ρύζι και χαλκός καθαρισμένος και ακατέργαστος. Αντίθετα το Πακιστάν εισάγει μια σειρά από μηχανήματα όπως ραδιοφωνικό εξοπλισμό και συσκευές ημιαγωγών ενώ στην συγκεκριμένη κατηγορία ξεχωρίζουν τα μηχανήματα παραγωγής ενέργειας όπως πυρηνικοί αντιδραστήρες, ηλεκτρικοί μετασχηματιστές και ατμολέβητες. Ακόμα σημαντική θέση έχουν τα χημικά προϊόντα όπως αντιβιοτικά και λιπάσματα ενώ βεβαίως και σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν καταναλωτικά προϊόντα κυρίως στον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας (OEC 2020). Επομένως ήδη από τα πρώτα δεδομένα μπορούμε να παρατηρήσουμε την σημασία που έχουν οι εισαγωγές από την Κίνα για το Πακιστάν ειδικά στον τομέα της ενέργειας και της κλωστοϋφαντουργίας.

Συνεχίζοντας με τις επενδύσεις και τα συμβόλαια κατασκευής που έχουν αναλάβει οι κινεζικές επιχειρήσεις παρατηρούμε ότι για την χρονική περίοδο 2009 έως 2022 έγιναν επενδύσεις αξίας 16,46 δις δολαρίων ενώ αρκετά σημαντικό ποσό εάν αναλογιστούμε ότι οι συνολικές επενδύσεις στην χώρα σύμφωνα με την WB ήταν 23,3 δις για το ίδιο χρονικό διάστημα, αντίστοιχα κινέζικες εταιρείες έχουν κερδίσει συμβόλαια αξίας 48,66 δις από το 2005 έως το 2022 (AEI 2022) (WB 2022). Αρχικά η συντριπτική πλειοψηφία των επενδύσεων και των κατασκευών επικεντρώνονται στο τομέα της παραγωγής ενέργειας όπου το Πακιστάν αντιμετωπίζει διαχρονικά τεράστια προβλήματα αδυνατώντας να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες ενεργειακές ανάγκες των κατοίκων του, με το συνολικό ποσό τους να αγγίζει τα 13 δις δολάρια (AEI 2022). Αναλυτικά έχει πραγματοποιηθεί η κατασκευή δώδεκα έργων στον τομέα αυτόν ενώ άλλα εννέα βρίσκονται υπό κατασκευή ή υπό εξέταση για την πραγματοποίησή τους, με την συντριπτική πλειοψηφία των έργων αυτών να αποτελούν οι σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής με καύση άνθρακα ενώ υπάρχουν σε μικρότερο βαθμό υδροηλεκτρικά εργοστάσια, αιολικά και φωτοβολταϊκά πάρκα (CPEC 2023). Συγκεκριμένα η εταιρεία China Three Gorges Corporation είναι υπεύθυνη για την ολοκλήρωση της κατασκευής του Karot Hydropower Project με την χρηματοδότηση κινεζικών τραπεζών όπως η China Development Bank ενώ άλλα τρία υδροηλεκτρικά εργοστάσια θα κατασκευαστούν από κινέζικες εταιρείες κατά μήκος του ποταμού Jhelum. Με την ολοκλήρωσή τους θα μπορούν να παρέχουν 3.421 MW στο ηλεκτρικό δίκτυο του Πακιστάν συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση της συνολικής του δυνατότητας η οποία είναι σήμερα στα 43.775 MW ετήσιος (Enerdata 2022). Επιπλέον εάν εξετάσουμε το ενεργειακό μείγμα της χώρας θα παρατηρήσουμε ότι

εξαρτάται κατά 61% από τα θερμικά εργοστάσια παραγωγής ενέργειας που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα όπως ο άνθρακας (Jillani 2022). Σε αυτή την εξάρτηση έχουν βοηθήσει οι κινέζικες επενδύσεις καθώς έχουν ήδη κατασκευαστεί πέντε αυτού του τύπου εργοστάσια συνολικής δυνατότητας 4.950 MW παράλληλα στο στάδιο κατασκευής βρίσκονται άλλα τρία εργοστάσια δυνατότητας 1950 MW, ενώ υπό εξέταση είναι η κατασκευή του Oracle power station δυνατότητας άλλων 1320 MW η πραγματοποίηση του βέβαια δεν είναι ακόμα σίγουρη καθώς δεν έχει λάβει ακόμα την απαιτούμενη χρηματοδότηση (CPEC 2023). Η κατασκευή των εργοστασίων παραγωγής ενέργειας από καύση άνθρακα έχει προκαλέσει σοβαρές αντιδράσεις τόσο όσο αναφορά το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα στην παγκόσμια κλιματική κρίση αλλά και από τους κατοίκους των περιοχών. Συγκεκριμένα στην περιοχή που κατασκευάζονται τα εργοστάσια Thar οι κάτοικοι διαμαρτύρονται για μια σειρά από λόγους. Αρχικά υποστηρίζουν ότι έχουν εξωθεί από τα σπίτια τους για την κατασκευή των εργοστασίων με την εταιρεία να αντιπαρατάσσει ότι τους έχει κατασκευάσει νέες οικίες. Επιπλέον διαμαρτύρονται για το γεγονός ότι δεν έχουν γίνει σημαντικές προσλήψεις ντόπιων για τα εργοστάσια ενώ ανησυχούν και για τις επιπτώσεις της λειτουργίας των εργοστασίων στην υγεία τους (Ebrahim 2020). Το σημαντικότερο όμως πρόβλημα για την συνέχιση της λειτουργίας των παραπάνω εργοστασίων είναι ότι (εκτός από αυτά που κατασκευάζονται ή υπάρχουν στο Thar Project) θα πρέπει να εισάγουν τον άνθρακα που χρησιμοποιούν καθώς η ετήσια παραγωγή του Πακιστάν δεν μπορεί να τα καλύψει με αποτέλεσμα αναλόγως τις διεθνείς τιμές να χρειάζεται να δαπανήσει ένα σημαντικό ποσό όπως για παράδειγμα για το 2020 χρειάστηκε ένα δις δολάρια, για αυτό τον λόγο συζητείται η μετατροπή τους όπου είναι δυνατό σε αιολικά ή φωτοβολταϊκά πάρκα (Enerdata 2022). Τέλος οι συνολικές επενδύσεις της Κίνας σε αιολική και ηλιακή ενέργεια είναι αρκετά χαμηλές με δυνατότητα μόλις στα 400 KW χωρίς να υπάρχει μάλιστα κάποιο άλλο πάρκο υπό κατασκευή παρότι η Κίνα θα μπορούσε να επενδύσει σημαντικά σε αυτό τον τομέα δεδομένου ότι είναι πρωτοπόρα στην ανάπτυξη τους τουλάχιστον εντός των συνόρων της (Jillani 2022). Συνεχίζοντας στον τομέα των υποδομών μεταφορών σε αντίθεση με τους προηγούμενους οικονομικούς διαδρόμους που αναλύσαμε οι κινέζικες εταιρίες στα πλαίσια του CPEC έχουν καταφέρει να κερδίσουν συμβόλαια για την κατασκευή σχεδόν αποκλειστικά αυτοκινητόδρομων και όχι σιδηροδρόμων όπως είδαμε σε προηγούμενες περιπτώσεις. Οι αυτοκινητόδρομοι αυτοί φτάνουν στο μήκος τα 809 χιλιόμετρα ενώ υπό κατασκευή βρίσκονται άλλα 813 ένα πραγματικά μεγαλεπήβολο πρόγραμμα με το κόστος τους να υπολογίζεται συνολικά στα 10,82 δις δολάρια (CPEC 2023)(AEI 2022). Με την ολοκλήρωση τους σε συνδυασμό με τις ήδη υπάρχουσες υποδομές θα μπορούν να συνδέουν οδικός της παραθαλάσσιες πόλεις-λιμάνια του Karachi και του Gwadar με τις

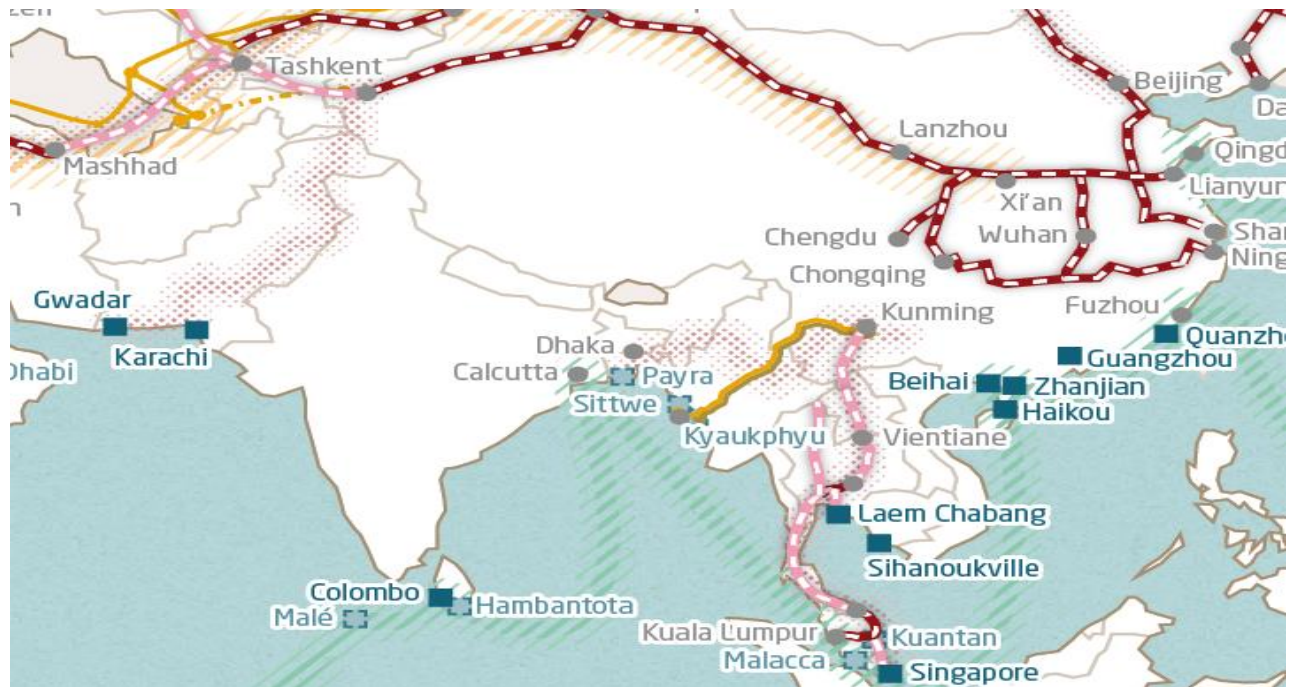
μεγαλύτερες πόλεις του Πακιστάν όπως την Islamabad και την Pashawar και στην συνέχεια με την Κίνα ή το Αφγανιστάν στα βόρεια σύνορα του (Mahmood et al. 2022). Τα οφέλη από την ολοκλήρωση τους αναμένεται να είναι αρκετά και αφορούν σχεδόν όλους τους τομείς από την ευκολότερη πρόσβαση στην υγεία, την παιδεία, την τεχνολογία και την εργασία ως την οικονομική ανάπτυξη ειδικά για πιο τις απομακρυσμένες περιοχές της χώρας ενώ βοηθούν την παράλληλη ανάπτυξη των μικρών τοπικών υποδομών που είναι απαραίτητες για την επιβίωση των κατοίκων αυτών (Mahmood et al. 2022). Επιπλέον το έλλειμα που υπήρχε στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων αναμένεται να παύσει καθώς το Νοέμβριο του 2022 οι πρόεδροι των δύο κρατών συμφώνησαν στον εκσυγχρονισμό και την βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου ML1 (έργο που ξεκίνησε κατά την διάρκεια της αποικιοκρατίας) και θα συνδέει την πρωτεύουσα Islamabad με τον μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας στο Karachi, το κόστος του αναμένεται να φτάσει τα δέκα δις δολάρια με την χρηματοδότηση να γίνεται κυρίως από κινεζικές τράπεζες (Bokhari & Parkin 2023). Το πιο γνωστό βέβαια έργο υποδομών που έχει γίνει στην χώρα είναι η αναμόρφωση του λιμανιού Gwadar στα σύνορα με το Ιράν, και των επενδύσεων στην γύρω περιοχή. Το φιλόδοξο σχέδιο που περιλαμβάνει την κατασκευή λιμανιού και συνοδευτικά έργα όπως το αεροδρόμιο, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, αυτοκινητόδρομοι, δημιουργία ελεύθερου λιμένα (Free Zone) μονάδες για αφαλάτωση του νερού και εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας από την καύση άνθρακα, έχει συνολικό κόστος που ανέρχεται στα 1,44 δις δολάρια, με την χρηματοδότηση και την κατασκευή να γίνεται και αυτή από κινεζικές εταιρείες αλλά και εργάτες (CPEC 2023). Παρόλα αυτά το έργο δεν έχει αποδώσει σε καμία περίπτωση τα αναμενόμενα οφέλη τόσο στην τοπική κοινότητα όσο και στην οικονομία του Πακιστάν καθώς η κίνηση στο λιμάνι παραμένει πολύ χαμηλά ενώ η ζώνη ελεύθερου εμπορίου που δημιουργήθηκε παραμένει ανεκμετάλλευτη. Οι λόγοι εδράζουν στο γεγονός ότι η συγκεκριμένη περιοχή πριν την έναρξη των έργων ήταν υποανάπτυκτη χωρίς την ύπαρξη των βασικών υποδομών οδικών ή σιδηροδρομικών που θα επέτρεπαν την σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα ενώ οι υπάρχουσες υποδομές δεν μπορούσαν να υποστηρίξουν την ζήτηση που έχει το έργο σε ενέργεια και πρόσβαση σε πόσιμο νερό (Ebrahim 2021). Επομένως μέχρι να πραγματοποιηθούν όλες οι απαραίτητες υποδομές το φιλόδοξο αυτό έργο θα παραμένει ένα φάντασμα των πραγματικών του δυνατοτήτων. Παράλληλα θα πρέπει να λυθεί το ζήτημα με την κοινωνική αναταραχή που έχει δημιουργήσει η επένδυση αυτή στους κατοίκους της περιοχής καθώς οι ίδιοι ως ψαράδες εδώ και πολλές δεκαετίες είδαν την πρόσβαση τους στην θάλασσα να μειώνεται όπως και το εισόδημα τους ενώ παράλληλα δεν επωφελήθηκαν από τα έργα εξαιτίας της εισαγωγής κινέζων εργατών για την πραγματοποίησή τους, της μη ολοκλήρωσης ακόμα των απαραίτητων έργων υποδομών αλλά και την αδύναμη

οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλές δυναμικές διαδηλώσεις που απειλούν η ασφάλεια των εργατών και την συνέχιση των δραστηριοτήτων της επένδυσης (Aamir 2023). Παρόλες όλες αυτές τις δυσκολίες το έργο έχει στρατηγική σημασία και για τις δύο χώρες καθώς για το Πακιστάν μέσω των επενδύσεων αυτών και της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής θα ήθελε να κατορθώσει να ενσωματώσει καλύτερα τους πληθυσμούς του Βελουχιστάν οι οποίοι συχνά εξεγείρονται κατά της κεντρικής αρχής ενώ για την Κίνα είναι ένα λιμάνι που μπορεί να τους απαλλάξει από τον κίνδυνο που ενέχει η εξάρτηση τους από την δύναμη που ελέγχει τα Στενά της Μαλάκα επιτρέποντας έτσι να έχει ασφαλή πρόσβαση στα πλούσια σε ορυκτά καύσιμα κράτη της Μέσης Ανατολής (Marshall 2019)(Hillman 2020). Επιπλέον στις υπόλοιπες επενδύσεις τις Κίνας στα πλαίσια του οικονομικού διαδρόμου έχουν ήδη κατασκευαστεί τρεις ειδικές οικονομικές ζώνες όπου κινέζικες επιχειρήσεις μπορούν να μεταφέρουν τμήματα της παραγωγή τους (CPEC 2023). Ο τελευταίος τομέας που υπάρχει ισχυρή συνεργασία μεταξύ των δύο κρατών είναι αυτός της αμυντικής συνεργασίας καθώς η Κίνα εξάγει στο Πακιστάν σημαντική στρατιωτική τεχνολογία αλλά εξοπλισμό όπως σύγχρονα αεροσκάφη J-10C, φρεγάτες τύπου 054A αλλά και υποβρύχια τύπου 041 κίνηση που βεβαίως δεν υποδέχθηκε θετικά από το Νέο Δελχί (Hille et al. 2022).

Όλες οι παραπάνω επενδύσεις και κατασκευές έχουν φυσικά το κόστος τους για το Πακιστάν εξαιτίας της υπερέκθεσης τους στα δάνεια από τις κινεζικές τράπεζες οι οποίες κατέχουν το 30% του συνολικού χρέους της χώρας ενώ παράλληλα έχουν δανειστεί σημαντικά ποσά από διεθνείς οργανισμούς όπως ο IMF και την WB για αυτό τον λόγο το Πακιστάν ζητά και μερικές φορές καταφέρνει να παίρνει μετάθεση των χρεών του προς την Κίνα. Ωστόσο δεδομένου του μεγάλου εμπορικού του ελλείματος και της εξάντλησης των αποθεματικών της Κεντρικής Τράπεζας η εξυπηρέτηση αυτών των δανείων τίθεται σε αμφιβολία (Rana 2022). Επιπλέον παρά της σημαντικές επενδύσεις που έχουν γίνει στον τομέα της ενέργειας η εξάρτηση του Πακιστάν από ορυκτά καύσιμα οδήγησε τον Ιανουάριο του 2023 σε αρκετά μεγάλες διακοπές παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και της υδροδότησης στο σύνολο της χώρας εξαιτίας της ανόδου των τιμών των ορυκτών καυσίμων (Zaremba 2023). Επιπρόσθετα υπάρχει το ζήτημα της ασφάλειας των κινέζων εργατών, επιχειρήσεων και των Ινστιτούτων Κουμφουκίου στην χώρα καθώς καταγράφονται ολοένα και αυξανόμενες πολύνεκρες επιθέσεις εναντίον τους που μπορούν να οδηγήσουν στην έξοδο πολλές επιχειρήσεις (Shah & Wong 2022). Παράλληλα οι επενδυτές της Κίνας αντιμετωπίζουν και άλλα εγγενή προβλήματα της οικονομίας του Πακιστάν όπως τα υψηλά επίπεδα διαφθοράς, το ανελεύθερο

επενδυτικό περιβάλλον, οι δυσκολίες για την απόκτηση ιδιόκτητης γης και του μη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (WB 2020). Η πρόσφατη απομάκρυνση από την εξουσία του πρώην πρωθυπουργού Ίμραν Χαν έδειξε για άλλη μια φορά την πολιτικά αστάθεια που κυριαρχεί αλλά και τον ισχυρό ρόλο του στρατού στην διακυβέρνηση του Πακιστάν. Ενώ δεν λείπουν ζητήματα ασφάλειας για το Πακιστάν με τις τρομοκρατικές επιθέσεις να είναι συνεχείς και να γνωρίζουν άνοδο 28% το 2022 σε σχέση με το προηγούμενο έτος (PICSS 2023). Όλα αυτά τα ζητήματα αποτρέπουν δυτικές επιχειρήσεις από το να επενδύσουν σημαντικά, αφήνοντας έτσι το Πακιστάν με μοναδική εναλλακτική τις κινέζικες εταιρίες οι οποίες επενδύουν περισσότερο για πολιτικούς λόγους παρά για οικονομικούς στη χώρα.

Κεφάλαιο έκτο: Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIM)



πηγή: Mercator Institute for China Studies (MERICS). Ανακτήθηκε από: <https://www.merics.org/en/br-tracker/interactive-map>

I) Εμπορικοί δεσμοί

Ο παραπάνω οικονομικός διάδρομος όταν προτάθηκε το 2015 είχε στόχο να μπορέσει να συνδέσει τις οικονομίες των τεσσάρων κρατών στην πράξη όμως μετατράπηκε γρήγορα σε πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των δύο μεγαλύτερων κρατών Κίνας και Ινδίας για το πιο κράτος θα έχει την μεγαλύτερη επιρροή στην περιοχή. Για αυτό τον λόγο θα μελετήσουμε τις οικονομικές και πολιτικές σχέσεις που έχει αναπτύξει η Κίνα με το Μπαγκλαντές και την

Μυανμάρ. Ξεκινώντας με τις εμπορικές σχέσεις του Μπαγκλαντές με την Κίνα μπορούμε να παρατηρήσουμε μια εντυπωσιακή αύξηση των εισαγωγών από την Κίνα όπου η συνολική αξία των προϊόντων από μόλις 4,5 δις δολάρια το 2009 έφτασε στα 17,8 δις το 2018 πριν υποχωρήσει το 2020 στα 15 δις όντας έτσι ο σημαντικότερος εταίρος στο τομέα των εισαγωγών της χώρας με 30%. Αντίθετα η αξία των εξαγωγών προς την Κίνα το ίδιο χρονικό διάστημα δεν ξεπέρασαν ποτέ το ένα δις δολάρια δημιουργώντας και σε αυτή την περίπτωση ένα σημαντικό εμπορικό έλλειμα. Ο λόγος είναι φυσικά τα είδη των προϊόντων που τα δυο κράτη εμπορεύονται με το Μπαγκλαντές να εισάγει από την Κίνα κυρίως πρώτες ύλες για την μεγάλη του κλωστοϋφαντουργική βιομηχανία αλλά και προϊόντα τεχνολογίας όπως τηλέφωνα αντίθετα τα προϊόντα που εξάγει προέρχονται κατά συντριπτική πλειοψηφία από την ίδια βιομηχανία από την οποία η Κίνα δεν μπορεί να έχει μεγάλη ζήτηση καθώς αντίστοιχες βιομηχανίες υπάρχουν ήδη σε αυτήν. Οι εμπορικές σχέσεις με τη Μυανμάρ διαμορφώνονται κυρίως από την διακύμανση της αξίας του φυσικού αερίου, των πολύτιμων μετάλλων αλλά και όγκου της παραγωγής ζάχαρης και ρυζιού που εξάγει προς την Κίνα με την αξία των εξαγωγών από 3,14 δις δολάρια το 2013 να φτάνει έως τα 16 δις δολάρια το 2014 προτού σταθεροποιηθεί μεταξύ 5 με 6 δις. Αντίθετα οι εισαγωγές από την Κίνα από 7,5 δις δολάρια το 2013 έχουν αυξηθεί στα 11,5 δις δολάρια το 2020 καθιστώντας έτσι την Κίνα τον σημαντικότερο εμπορικό εταίρο τόσο στον τομέα των εισαγωγών αλλά και των εξαγωγών (OEC 2020). Με το σχεδόν 45% των εισαγωγών να προέρχεται από την Κίνα το 2020 η Μυανμάρ είναι εξαρτημένη από την αυτή για την παροχή ηλεκτρικών συσκευών και υφασμάτων για την επιβίωση της βιομηχανίας της.

II) Επενδύσεις

Συνεχίζοντας στον τομέα των επενδύσεων και για τις δύο χώρες οι επενδύσεις από την Κίνα έχουν προσφέρει σημαντικά σε οικονομικούς τομείς που είχαν ελλείψεις. Ξεκινώντας με το Μπαγκλαντές ο μεγαλύτερος όγκος των επενδύσεων αλλά και των αναθέσεων συμβολαίων έχει διατεθεί στον ενεργειακό τομέα όπου για το χρονικό διάστημα 2010 με 2022 έχουν διατεθεί συνολικά 12,29 δις δολάρια. Χάρη αυτές τις επενδύσεις έχουν κατασκευαστεί πέντε εργοστάσια παραγωγής ενέργειας από την καύση άνθρακα συνολικής δυναμότητας 4,460 MW ενώ υπό κατασκευή είναι η κατασκευή φωτοβολταϊκού πάρκου δυναμότητας 450 MW και άλλων 50 MW από την δημιουργία αιολικού πάρκου (Begum 2022). Επιπλέον η εταιρεία

CNPC βρίσκεται στο τελικό στάδιο κατασκευής του πρώτου στην χώρα υπό πίεση υποθαλάσσιο αγωγό (single point mooring SPM) ο οποίο θα διευκολύνει την εκφόρτωση του πετρελαίου μειώνοντας έτσι το κόστος του για το Μπαγκλαντές (Rahman 2022). Στον τομέα των υποδομών μεταφοράς κινεζικές επιχειρήσεις έχουν αναλάβει συμβόλαια για την κατασκευή έργων ή έχουν επενδύσει σε έργα αξίας 9.2 δις δολαρίων μεταξύ των πιο σημαντικών είναι η κατασκευή της γέφυρας Padma όπου έγινε μετά την άρνηση της WB να την χρηματοδοτήσει, η σιδηροδρομική σύνδεση της Chittagong με Cox Bazar η οποία εκτός από την πρόσβαση στο παραθαλάσσιο τουριστικό μέρος του Μπαγκλαντές θα προσφέρει και σύνδεση με την Μυανμάρ αλλά και ο αυτοκινητόδρομος Dhaka Bypass που θα συνδέει την Ινδία με το Μπαγκλαντές (Rahman 2021). Επιπλέον η Κίνα έχει επενδύσει και στον ψηφιακό τομέα με την εταιρεία China Railway International Group να βοηθάει την κυβέρνηση του Μπαγκλαντές να δημιουργήσει 10.000 εργαστήρια υπολογιστών σε όλη τη χώρα (Adachi et al. 2022). Τέλος αξιοσημείωτη είναι επένδυση της KISC ύψους 2,3 δις δολαρίων για την κατασκευή εργοστασίου χάλυβα στο Μπαγκλαντές δεδομένου ότι με αυτό τον τρόπο θα μπορεί η κινεζική εταιρεία να αποφεύγει τους δασμούς που έχουν επιβάλει η ΗΠΑ στο κινεζικό χάλυβα (Rahman 2018). Παρόλες αυτές τις σημαντικές επενδύσεις η Κίνα έχει σημαντικό ανταγωνισμό στο κράτος αυτό καθώς η Ρωσία επενδύει στον ενεργειακό τομέα με την κατασκευή πυρηνικού εργοστασίου με την βοήθεια της Ινδίας, η Ιαπωνία στις υποδομές μεταφορών, παράλληλα αμερικάνικες επιχειρήσεις εδώ και πολλά χρόνια έχουν μεταφέρει την βάση της παραγωγής τους εκεί ενώ η Ινδία εκτός από τις επενδύσεις της στις υποδομές έχει δώσει σημαντικά δάνεια προς το Μπαγκλαντές ύψους 7,9 δις δολαρίων (Anwar 2023)(Parkin & Cornish 2022). Ο ανταγωνισμός αυτός έχει βοηθήσει το Μπαγκλαντές να αποφύγει τους κινδύνους που ενέχει η υπερέκθεση σε δάνεια από Κίνα διατηρώντας αρκετά χαμηλά την σχέση ΑΕΠ προς χρέος και καταφέρνοντας να διαφοροποιήσει τις πηγές δανεισμού του (Rahman 2021). Παρόλα αυτά όπως προδίδει και η πρόσφατη επίσκεψη του υπουργού εξωτερικών της Κίνας, το Μπαγκλαντές θα συνεχίσει να ενδιαφέρει σημαντικά την Κίνα τόσο σε οικονομικό επίπεδο προκειμένου να αυξήσει τις εξαγωγές των προϊόντων αλλά και σε πολιτικό επιθυμώντας να διατηρήσει την επιρροή που έχει.

Οι επενδύσεις και οι αναθέσεις συμβολαίων στην Μυανμάρ κυμαίνονται στα 10,2 δις δολάρια για το χρονικό διάστημα 2010-2022 με την συντριπτική πλειοψηφία αυτών να γίνεται πριν το πραξικόπημα του Φεβρουαρίου του 2021 καθώς έκτοτε έχουν επενδυθεί μόλις 310 εκατ. δολάρια (AEI 2022). Το μεγαλύτερο ποσοστό των χρημάτων αυτών έχουν κατευθυνθεί στον τομέα της ενέργειας όπου σε συνεργασία με εταιρείας της Μυανμάρ έχουν

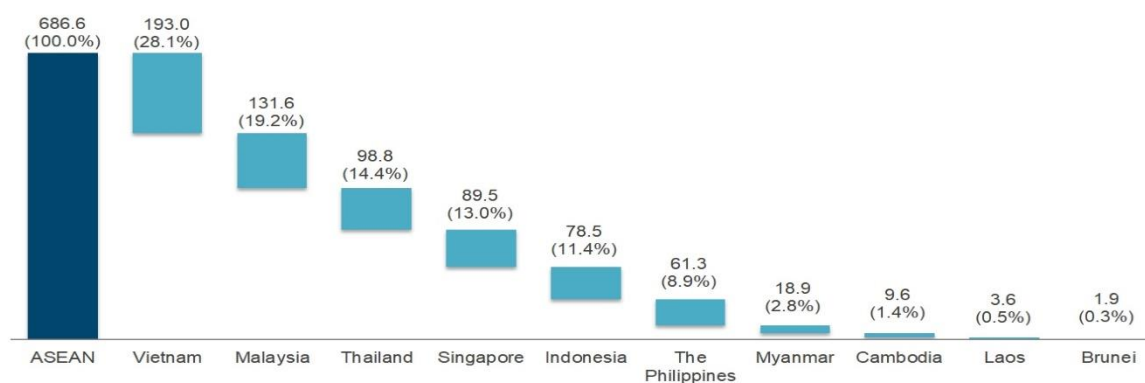
κατασκευαστεί δύο αγωγοί πετρελαίου αλλά και φυσικού αερίου που μπορούν να μεταφέρουν 22 τόνους αργού πετρελαίου και 13 bcm φυσικού αερίου ετησίως με το κόστος κατασκευής τους να ανέρχεται στα 2,5 δις δολάρια (Hydrocarbons 2023). Επιπλέον Guangdong Zhenrong ανέλαβε το 2016 το την κατασκευή μεταξύ άλλων ενός διυλιστηρίου πετρελαίου στην περιοχή Dawei με ικανότητα να επεξεργαστεί έως 100.000 βαρέλια ημερησίως, αποκτώντας παράλληλα το 70 % του συνολικού έργου έναντι μιας επένδυσης 2.1 δις δολαρίων (Aizhu 2016). Ενώ τον Μάιο του 2021 η στρατιωτική αρχή της χώρας ενέκρινε την κατασκευή του εργοστασίου παραγωγής ενέργειας με καύση LNG, το σχέδιο αυτό βρισκόταν στο στάδιο των διαπραγματεύσεων από την προηγούμενη κυβέρνηση και μένει να φανεί εάν θα υλοποιηθεί αυτή την φορά δεδομένου ότι το κόστος του υπολογίζεται στα 2,5 δις δολάρια (The Irrawaddy 2021). Στο τομέα της εκμετάλλευση των μεταλλευμάτων της χώρας η πιο σημαντική επένδυση έγινε από την Norinco για την κατασκευή και εκμετάλλευση ενός ορυχείου χαλκού επενδύοντας 1,48 δις δολάρια το 2010 (Gong 2022). Η επένδυση με την μεγαλύτερη στρατηγική σημασία για την Κίνα είναι αυτή της κοινοπραξίας εταιρειών CITIC για την δημιουργία ενός λιμανιού βαθέων υδάτων στο Kyaukphyu όπου σε συνδυασμό με την ειδική οικονομική ζώνη θα είχε κόστος 1,5 δις δολάρια (The Irrawaddy 2021). Η σημασία του έργου όπως και στην περίπτωση του Gwadar στο Πακιστάν είναι ότι θα προσφέρει έξοδο στην Κίνα προς τον Ινδικό Ωκεανό αποφεύγοντας τα Στενά της Μαλάκα αλλά προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτή η επιδίωξη θα πρέπει να κατασκευαστεί η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την Mandalay και στην συνέχεια στα σύνορα με την Κίνα το κόστος της οποίας υπολογίζεται στα 8.9 δις δολάρια (Banerjee 2022). Επιπρόσθετα το θετικό με την περίπτωση της Μυανμάρ είναι ότι παρά την υλοποίηση όλων των παραπάνω έργων το χρέος της προς την Κίνα είχε μέχρι τον Φεβρουάριο του 2021 καθοδική τάση έχοντας καταφέρει να διαφοροποίηση της FDI που εισερχόντουσαν στην χώρα (Banerjee 2022). Σε πολιτικό επίπεδο θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι σχέσεις των δύο κρατών έχουν περάσει αρκετές δυσκολίες ιδίως με την αντιμετώπιση των εθνικά Κινέζων της περιοχής Kokang οι οποίοι έχουν συγκρουστεί πολλές φορές με την κεντρική εξουσία όπως το 2015 ενώ σήμερα με την υποστήριξη που δίνουν στις αντιστασιακές ομάδες μπαίνουν ξανά στο στόχαστρο (Lintner 2023). Μετά το πραξικόπημα η Κίνα παρότι καλεί σε διάλογο των αντιμαχόμενων πλευρών στα πλαίσια του ASEAN, προσφέρει κάλυψη στις ενέργειες της στρατιωτικής αρχής στα όργανα του ΟΗΕ όπως στο Συμβούλιο Ασφαλείας και στο Συμβούλιο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων μαζί με την Ρωσία. Από την άλλη όπως είδαμε οι κινέζικες εταιρείες φαίνονται διστακτικές στο να επενδύσουν περαιτέρω στη χώρα υπό τον φόβο των κυρώσεων, για αυτό τον λόγο η Κίνα προσπαθεί να πείσει άλλα κράτη της περιοχής όπως το Λάος και η Ταϊλάνδη να επενδύσουν σε αυτό τον

οικονομικό διάδρομο χωρίς να φαίνεται αυτή η προσπάθεια εφικτή εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας και του αβέβαιου αποτελέσματος των στρατιωτικών επιχειρήσεων (Vaghji 2022). Επομένως μέχρι να επέλθει κάποια μορφή πολιτικής σταθερότητας στην χώρα η Κίνα τουλάχιστον στον οικονομικό τομέα δεν αναμένεται να κάνει σημαντικές κινήσεις αλλά σε ότι αφορά την έκβαση των συμπλοκών σίγουρα θα επιδιώξει το αποτέλεσμα που θα προστατεύει τα στρατηγικά της συμφέροντα και κυρίως την πρόσβαση της στον Ινδικό Ωκεανό.

Κεφάλαιο έβδομο: China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)

Trade between Mainland China and ASEAN in 2020

Total trade value (US\$ billion) and % share



Source: China Customs

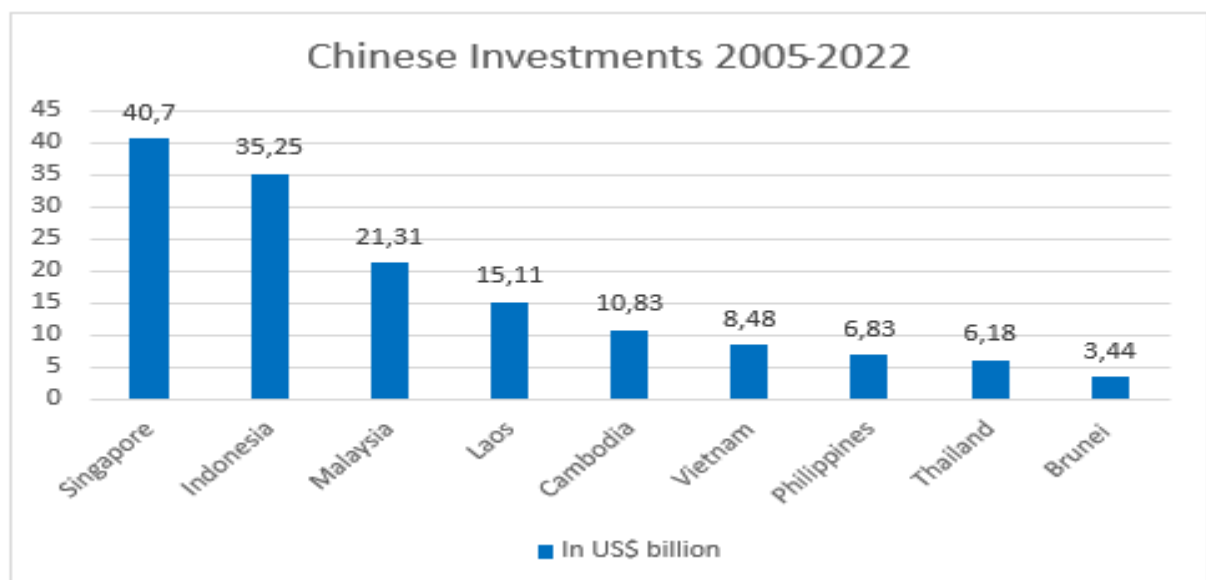
πηγή: Fung 2022

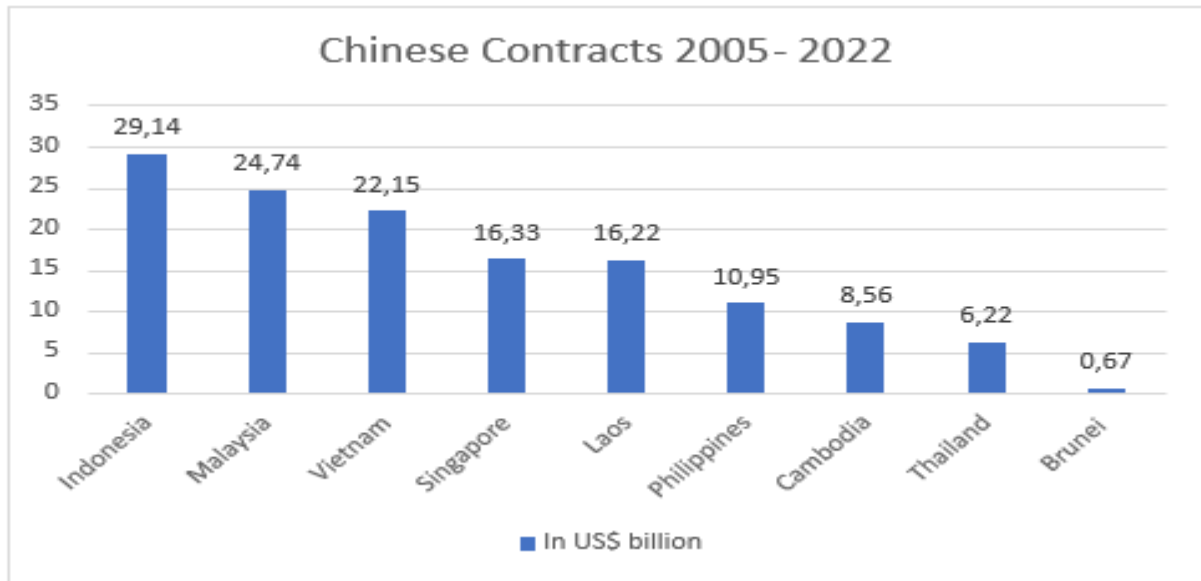
I) Εμπορικές δεσμοί

Ο τελευταίος διάδρομος που θα εξετάσουμε αφορά την οικονομική σύνδεση της Κίνας με τις αναδυόμενες οικονομικά χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και συγκεκριμένα του Λάος, του Βιετνάμ, της Καμπότζης, της Ταϊλάνδης, της Μαλαισίας, της Σιγκαπούρης, της Ινδονησίας, των Φιλιππίνων και του Μπρουνέι δηλαδή των κρατών όπου μαζί με την Μιανμάρ συγκροτούν την οικονομική κοινότητα ASEAN. Με πληθυσμό που ξεπερνάει τα 660 εκατομμύρια και μια διαρκώς αυξανόμενη οικονομία των 3.6 τρις δεν είναι παράδοξο που η Κίνα έχει στρέψει την προσοχή της στην ανάπτυξη ισχυρών οικονομικών δεσμών με τα κράτη αυτά. Συγκεκριμένα εάν παρατηρήσουμε τις εμπορικές ροές θα διαπιστώσουμε μια εντυπωσιακή αύξηση στην συνολική αξία των εμπορευόμενων προϊόντων, καθώς η αξία των εξαγωγών της Κίνας από μόλις ~123 δις δολάρια το 2010 έχει περίπου τριπλασιαστεί

ξεπερνώντας τα 388 δις το 2021, αντίστοιχα οι εξαγωγές των κρατών της ASEAN προς την Κίνα από ~112 δις το 2010 έχουν πολλαπλασιαστεί φτάνοντας τα ~280 δις το 2021 (UN C.D. 2022). Επομένως δε θα πρέπει να μας κάνει εντύπωση το γεγονός ότι για την ASEAN η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος με ποσοστό που αγγίζει το 25% του συνολικού της εμπορίου ενώ για την Κίνα τα κράτη της ASEAN κατέχουν την πρώτη θέση στο τομέα των εισαγωγών (Fung 2022). Ενώ παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα μπορούμε να έχουμε μια καλύτερη εικόνα για την σημασία που έχει κάθε κράτος σε αυτή την εμπορική σχέση (Fung 2022). Το μεγαλύτερο ποσοστό των εισαγωγών από την Κίνα αφορούν κυρίως προϊόντα τεχνολογίας όπως τσιπ (IC), ραδιοτηλεοπτικό εξοπλισμό, τηλεοράσεις και κινητά τηλέφωνα και σε μικρότερο ποσοστό προϊόντα κλωστοϋφαντουργίας και ορυκτά προϊόντα όπως σίδηρο και χάλυβα (OEC 2020). Αντίστοιχα τα προϊόντα που εξάγουν προς την Κίνα είναι κυρίως τσιπ (IC), τηλέφωνα και ηλεκτρονικές συσκευές, μεταλλεύματα όπως σίδηρο, χαλκό και νικέλιο, πετρέλαιο και υποπροϊόντα του όπως καουτσούκ, βρώσιμα προϊόντα όπως φρούτα ρύζι και φοινικέλαιο αλλά και προϊόντα ένδυσης (OEC 2020).

II) Επενδύσεις





Πηγή : AEI 2022

Όσον αφορά τις επενδύσεις στις συγκεκριμένες χώρες της ASEAN η συνολική τους αξία ξεπερνάει τα 148 δις δολάρια ενώ η αξία των συμβολαίων που έχουν αναλάβει η κινέζικες εταιρείες αγγίζει τα 135 δις δείχνοντας έτσι την σημασία που έχει για την Κίνα η περιοχή καθώς εάν τα αθροίσουμε μας δίνουν 50 δις δολάρια παραπάνω από τις αντίστοιχες δραστηριότητες στην Ε.Ε. (AEI 2022). Επιπλέον από τα παραπάνω δεδομένα μπορούμε να αντιληφθούμε την σημασία που δίνει η Κίνα σε συγκεκριμένα κράτη που διατηρεί στενές σχέσεις ενώ σε άλλα όπως η Ταϊλάνδη ή στις Φιλιππίνες παρατηρούμε μια διστακτικότητα. Ξεκινώντας από τον τομέα των επενδύσεων στην ενέργεια μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι έχουν διατεθεί συνολικά 104,23 δις δολάρια σε συμβόλαια και επενδύσεις γεγονός που για ακόμα μια φορά φανερώνει την προτίμηση της Κίνας να επενδύει σε αυτό τον τομέα. Συγκεκριμένα η Κίνα έχει επενδύσει ή έχει χρηματοδοτήσει την κατασκευή περισσότερων από σαράντα εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από καύση άνθρακα στην περιοχή με την συντριπτική πλειοψηφία αυτών να επικεντρώνεται στην Ινδονησία αλλά και στο Βιετνάμ (BU 2023). Επιπλέον έχει συμβάλει και στη κατασκευή υδροηλεκτρικών εργοστασίων κυρίως στα κράτη που ρέει ο ποταμός Mekong και ιδιαίτερα στο Λάος αλλά και στην Ινδονησία (Le Thu 2021). Οι υπόλοιπες επενδύσεις σε αυτό τον τομέα έγιναν για την κατασκευή εργοστασίων παραγωγής ενέργειας που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ή πετρέλαιο και σε πολύ μικρότερο βαθμό για την κατασκευή αιολικών ή φωτοβολταϊκών πάρκων (BU 2023). Στον τομέα των υποδομών μεταφοράς η Κίνα έχει επενδύσει ή έχει αναλάβει συμβόλαια αξίας 60,88 δις δολαρίων με το ποσό αυτό να κατανέμεται σχεδόν ισομερώς εκτός από τα κράτη του Βιετνάμ,

των Φιλιππίνων και του Μπρουνέι που λαμβάνουν πολύ λιγότερες επενδύσεις αξίας 7,26 δις (AEI 2022). Μερικές από τις πιο κρίσιμες υποδομές σε αυτό τον τομέα είναι η δημιουργία σύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής Boten–Vientiane η οποία συνδέει το Λάος με την Κίνα αλλά και με την Ταϊλάνδη, με το κόστος του να ξεπερνάει τα 5 δις δολάρια. Την οποία, φυσικά Λάος δεν θα μπορούσε να το χρηματοδοτήσει, για αυτό δανείστηκε από την τράπεζα της Κίνας Exim ενώ την κατασκευή την ανέλαβε η China Railway Group. Τα οφέλη αναμένεται να είναι πολλαπλά και για τα δύο κράτη με την προσδοκώμενη αύξηση των εμπορικών ροών μεταξύ των κρατών αλλά και των τουριστικών καθώς το Λάος αποτελεί δημοφιλές προορισμό για τους Κινέζους (WB 2020). Η παραπάνω σιδηροδρομική γραμμή θα συνδεθεί με την Bangkok–Nong Khai η οποία βρίσκεται υπό κατασκευή στην Ταϊλάνδη από κινεζικές εταιρείες το έργο αυτό αναμένεται να ολοκληρωθεί μετά το 2026 καθώς αντιμετωπίζει σοβαρές καθυστερήσεις ως προς την υλοποίηση του που σχετίζονται μεταξύ άλλων με συνεχείς αναστολές απαλλοτριώσεων γης για τις ανάγκες του σιδηρόδρομου (IRJ 2022). Επιπλέον στη Καμπότζη η κινεζική εταιρεία CRBC κατασκεύασε και θα εκμεταλλεύεται τη σιδηροδρομική σύνδεση της πρωτεύουσας με το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας επενδύοντας 2 δις δολάρια (Onishi & Watanabe 2022). Ενώ αρκετά γνωστό είναι το ύψους 11 δις δολαρίων MRL East Coast Rail Link στην Μαλαισία το οποίο με την ολοκλήρωση του θα συνδέει το λιμάνι Klang με την Kota Bharu το έργο αυτό είναι κοινοπραξία μεταξύ τοπικών εταιρειών με την κινεζική CCCC και έχει προκαλέσει σημαντικές αναταράξεις στην πολιτική ζωή της χώρας όπως θα εξετάσουμε στη συνέχεια (Chap 2022). Τέλος στην Ινδονησία η σημαντικότερη επένδυση που έγινε σε αυτό τον τομέα είναι η από κοινού κατασκευής της σιδηροδρομικής σύνδεσης της πρωτεύουσας Jakarta με την Bandung με το κόστος να ανέρχεται στα 6 με 8 δις δολάρια. Το έργο αυτό κατάφεραν να το κερδίσουν οι κινεζικές εταιρείες από τις ιαπωνικές εξαιτίας των πιο ευνοϊκών όρων δανεισμού που έδωσε η China Development Bank, και σε αυτή την περίπτωση υπήρχαν καθυστερήσεις εξαιτίας των δυσκολιών για την απαλλοτρίωση γης αλλά και των αντιδράσεων για την χρησιμοποίηση κυρίως κινέζων εργατών, παρόλα αυτά το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί στα μέσα του 2023 (Yee 2022). Στο τομέα της εκμετάλλευσης ορυκτών μετάλλων ξεχωρίζουν οι επενδύσεις στην Ινδονησία για την εξαγωγή του νικελίου το οποίο είναι απαραίτητο για την κλιματική μετάβαση καθώς χρησιμοποιείται μεταξύ άλλων εκτεταμένα στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα (Mardell 2021). Τέλος σημαντικές είναι οι επενδύσεις αξίας 5,3 δις δολαρίων της Alibaba στην Σιγκαπούρη η οποία αγοράζοντας ουρανοξύστες και τοπικές εταιρίες μεταφοράς προϊόντων δείχνει την επιθυμία της να διευρύνει τον χώρο επιρροής και σε αυτή την περιοχή (Neo 2022). Οι επενδύσεις αυτές όπως ήδη διαπιστώσαμε έχουν σοβαρά εμπόδια να ξεπεράσουν προκειμένου να καταφέρουν να πετύχουν και να

επεκταθούν όπως για παράδειγμα ανησυχία δημιουργεί η απότομη αύξηση του χρέους του Λάος προς την Κίνα καθώς τίθενται σε ερώτημα στο κατά πόσο θα είναι σε θέση να το αποπληρώσει (WB 2020). Επιπλέον η Κίνα παρότι πλέον έχει το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό στις FDI στην περιοχή πίσω μόνο από τις ΗΠΑ έχει να αντιμετωπίσει σοβαρό ανταγωνισμό από άλλα κράτη όπως της Ιαπωνίας που έχει πραγματοποιήσει σημαντικά έργα στον τομέα των υποδομών μεταφοράς, ενέργειας αλλά και τις εξόρυξης μετάλλων, και των ΗΠΑ όπου οι εταιρείες της κυριαρχούν ακόμα στο τομέα της βιομηχανικής και τεχνολογικής ανάπτυξης των κρατών αυτών (Wang 2022). Ενώ προβλήματα στην υλοποίηση του δημιουργούν και γεωπολιτικά ζητήματα όπως της εκμετάλλευσης της Νότιας Σινικής Θάλασσας, που έχουν ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται αισθήματα εχθρικά προς τις κινεζικές επιχειρήσεις όπως για παράδειγμα τα αιματηρά επεισόδια στο Βιετνάμ το 2014, παρότι μέχρι σήμερα το κράτος του Βιετνάμ προσπαθεί να διατηρήσει μια ισορροπημένη στάση μεταξύ της Δύσης και της Κίνας (Reuters 2014). Αντίθετα οι Φιλιππίνες προσδένονται ολοένα και περισσότερο με τις ΗΠΑ ιδίως στο επίπεδο της στρατιωτικής συνεργασίας με την δημιουργία ναυτικών βάσεων (Nakashima & Tan 2023). Αντίστοιχα στην Μαλαισία οι κατηγορίες ότι η Κίνα συμμετείχε στον σκάνδαλο του Imdb οδήγησαν αρχικά τον νεοεκλεγείς πρωθυπουργό Mahathir να ακολουθήσει μια πολιτική αναθεώρησης και καταδίκης των μεγάλων κινεζικών επενδύσεων στην χώρα του παρότι στη συνέχεια αναθεώρησε μερικώς την στάση του ακολουθώντας μια πιο ορθολογική διαμόρφωση των επενδύσεων (Ngeow & Jamil 2022). Την ισχυροποίηση ενός αρνητικού κλίματος προς την Κίνα δείχνουν και οι δημοσκοπήσεις στην Ινδονησία εξαιτίας των πολιτικών που αναφέραμε για την απαλλοτρίωση γης, της χρήσης κινέζων εργατών για την κατασκευή των έργων αλλά και της ανησυχίας που δημιουργεί η αυξανόμενη επιρροή της και οι επιδιώξεις της στην περιοχή (Lowy Institute 2021). Παρά τις δυσκολίες αυτές, όσο οι εμπορικές σχέσεις τους είναι σε συνεχή άνοδο, ενώ παράλληλα οι οικονομίες των κρατών της ASEAN συνεχίζουν να έχουν αυξητική τάση και σε συνδυασμό με την επιθυμία της Κίνας να εδραιώσει την επιρροή της στην περιοχή έναντι των ανταγωνιστών της οι επενδυτικές και διπλωματικές σχέσεις των περισσότερων κρατών της ASEAN και της Κίνας αναμένεται να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια. Γεγονός που φαίνεται από την αυξανόμενη στρατιωτική παρουσία της Κίνας στην περιοχή καθώς ακόμα και η παραδοσιακός σύμμαχος των ΗΠΑ Ταϊλάνδη προβαίνει σε κοινές ασκήσεις με την Κίνα ενώ παράλληλα σύμφωνα με την πρόσφατη έκθεση του Υπουργείου Άμυνας των ΗΠΑ θα μπορούσαν κάποιες από τις χώρες της ASEAN να φιλοξενήσουν ναυτικές βάσεις ανεφοδιασμού για τον κινεζικό στόλο (Tiwari 2022)(US Department of Defense 2022).

Συμπεράσματα



Πηγή : AEI 2022

Εν κατακλείδι πιστεύω ότι μελετώντας τα παραπάνω στοιχεία και τις απόψεις που παραθέτονται μπορούμε να καταλήξουμε σε ορισμένα συμπεράσματα όσο αφορά την δομή, τον τρόπο λειτουργίας και τους σκοπούς του BRI κατά το μήκος των οικονομικών διαδρόμων που αναλύσαμε. Αρχικά στον οικονομικό τομέα όπως φαίνεται και από το παραπάνω γράφημα η προσοχή της Κίνας και των εταιρειών της στρέφεται ολοένα και περισσότερο προς τις αναπτυσσόμενες χώρες γεγονός που συνάδει με τις αρχικές διακηρύξεις και σκοπούς του BRI. Επιπλέον οι οικονομικές δραστηριότητες στα πλαίσια του BRI έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη των κρατών που συμμετέχουν όπως δείχνουν και οι μελέτες της WB για τα κράτη της

Κεντρικής Ασίας, του Πακιστάν και του Λάος (WB 2020). Ενώ, προκείμενου να αξιοποιηθούν περισσότερο αυτές οι δράσεις και να συνδυαστούν από επενδύσεις ιδιωτικών εταιρειών άλλων κρατών θα πρέπει οι συμμετέχουσες χώρες να βελτιώσουν το επενδυτικό κλίμα και να μειώσουν τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι πιθανοί επενδυτές καθώς όπως είδαμε στην περίπτωση του οικονομικού διαδρόμου CPEC με τις υπάρχουσες επενδυτικές συνθήκες είναι δύσκολο μια εταιρεία που έχει στόχο την άμεση κερδοφορία να πάρει το ρίσκο και να δραστηριοποιηθεί στην περιοχή (WB 2020). Στην βελτίωση αυτού του κλίματος δεν συνεισφέρουν πολλές φορές οι οικονομικές δραστηριότητες της Κίνας καθώς δεν λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση της διαφθοράς αλλά αντίθετα όπως αναλύσαμε στην περίπτωση της Κιργισίας μπορούν να την ενισχύσουν ακόμα περαιτέρω. Επιπρόσθετα όσον αφορά την χρησιμότητα των επενδύσεων στο τομέα των υποδομών μεταφοράς μολονότι υπάρχουν και αποτυχημένα έργα όπως το λιμάνι Gwadar στο Πακιστάν, οι περισσότερες από αυτές έχουν σημαντικά οφέλη για τα κράτη που συμμετέχουν, ιδίως στους χερσαίους διαδρόμους που διαπερνούν τη Κεντρική Ασία και τη Ρωσία καθώς οι σιδηροδρομικές ροές συνεχίζουν να ενισχύουν τόσο την ανάπτυξη του περιφερειακού εμπορίου αλλά και την εμπορική σύνδεση μεταξύ Ευρώπης και Ασίας (Zhang 2021). Το ζήτημα βέβαια με τα συγκεκριμένα πολυδάπανα έργα είναι ότι μπορούν να δημιουργήσουν ένα χρέος προς την Κίνα το οποίο δεν θα μπορεί να αποπληρωθεί. Πράγματι στην περίπτωση της Κιργισίας ή στην πιο γνωστή της Σρι Λάνκα όταν δεν μπορούσαν να αποπληρώσουν το χρέος η Κίνα κατάσχεσε κρίσιμες υποδομές. Επιπλέον στην περίπτωση του Πακιστάν, του Λάος και άλλων δέκα κρατών που υπάρχουν στην έρευνα της WB τα δάνεια που έλαβαν τα κράτη για την χρηματοδότηση έργων στα πλαίσια του BRI αναμένεται να θέσουν σε κίνδυνο την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν το χρέος τους μεσοπρόθεσμα. Παρόλα αυτά θα πρέπει να επισημάνουμε ότι δέκα από αυτές τις δώδεκα χώρες είχαν ήδη αντίστοιχα προβλήματα και πριν την δράση του BRI. Παράλληλα το γεγονός ότι τα δάνεια δίνονται χωρίς την αναγκαία διαφάνεια σχετικά με τους όρους και το μέγεθος τους δημιουργεί προβλήματα σε άλλα κράτη, σε πιστωτές και στους πολίτες των κρατών που τα λαμβάνουν καθώς μπορεί να τους αποτρέψει τους πρώτους από το να επενδύσουν ενώ δημιουργεί ζήτημα διαφάνειας και δημοκρατίας στους δεύτερους καλλιεργώντας έτσι το έδαφος για κοινωνικές αναταραχές (Bandiera & Tsiropoulos 2019). Μια ακόμα δράση της Κίνας στα πλαίσια του BRI είναι να προσπαθήσει να αυξήσει το ποσοστό του γουάν στις διμερείς εμπορικές συναλλαγές, την προσπάθεια αυτή την συναντήσαμε τόσο στην Ρωσία αλλά και στη Τουρκία ενώ πρόσφατα αντίστοιχες συμφωνίες έχουν υπογραφεί με τη Σαουδική Αραβία και την Βραζιλία (Reuters 2023). Με απώτερο στόχο στο μέλλον να αντικαταστήσει τη θέση του δολαρίου εκμεταλλευόμενη τις ευρείες εμπορικές της σχέσεις σε ολόκληρο τον

κόσμο παρότι αυτή η επιδίωξη φαίνεται αρκετά δύσκολη δεδομένων των αδυναμιών του γουάν σχετικά με την πολιτική καθορισμού της αξίας του, στη πρόσβαση στον τραπεζικό τομέα της Κίνας και στη σημερινή δυνατότητα ρευστοποίησης του. Ένα ακόμα ζήτημα που δημιουργείται εξαιτίας και του οικονομικού μοντέλου της Κίνας είναι ότι στις σημαντικότερες επενδύσεις στα πλαίσια δράσεις του BRI κυριαρχούν συνήθως οι κρατικές επιχειρήσεις. Το γεγονός αυτό μπορεί να οδηγήσει στο φαινόμενο που είδαμε στην Ε.Ε. όπου μετά την μείωση της συμμετοχής των κρατικών εταιρειών οι συνολικές επενδύσεις μειώθηκαν δραματικά. Επιπρόσθετα εξαιτίας ότι είναι κρατικές επιχειρήσεις μπορεί πολλές φορές να αλλοιώσει τα οικονομικά κίνητρα που έχει μια νέα επένδυση προκρίνοντας άλλα κίνητρα όπως την πολιτική επιρροή που μπορεί να προσφέρει η επένδυση αυτή.

Το οποίο μας οδηγεί στους σκοπούς που μπορεί να εξυπηρετήσουν οι οικονομικοί διάδρομοι του BRI σε πολιτικό, διπλωματικό και γεωστρατηγικό επίπεδο. Αρχικά όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από το ύψος των επενδύσεων σε κάθε χώρα και ιδίως στις περιπτώσεις των Βαλτικών χωρών και της γειτονικής Φιλανδίας, Λευκορωσίας ή των Φιλιππίνων και των γειτονικών κρατών της οι διπλωματικές σχέσεις που έχουν με το Πεκίνο μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά το εύρος των επενδύσεων. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι οι κινέζικες επενδύσεις στα πλαίσια του BRI έχουν καθαρά πολιτικό προσανατολισμό καθώς όπως διαπιστώσαμε στις περιπτώσεις της Ρωσίας, του Ιράν και της Μυανμάρ ο φόβος των οικονομικών κυρώσεων ή της δημιουργίας αρνητικού κλίματος στις κοινωνίες των δυτικών κρατών για αυτές, μπορεί να αποτρέψει τις κινεζικές επιχειρήσεις κρατικές ή ιδιωτικές από την συνέχιση των επενδυτικών τους δραστηριοτήτων φοβούμενες ότι μπορούν να χάσουν τους σημαντικότερους εξαγωγικούς τους προορισμούς. Αυτή η προσεκτική πολιτική αναμένεται να συνεχίσει να ακολουθεί πιστά η Κίνα, τουλάχιστον μέχρι να μην εξαρτάται οικονομικά στο ίδιο βαθμό που εξαρτάται σήμερα από το εύρος των εξαγωγών της και έχοντας καταφέρει παράλληλα να δημιουργήσει καινούργιες και με ανάλογη ζήτηση αγορές για τα προϊόντα της. Σε αυτή την κατεύθυνση φαίνεται να κινείται η Κίνα καθώς όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από την διακύμανση των εξαγωγών σήμερα σε σχέση με δέκα χρόνια πριν προς την ASEAN, την Αφρική, την Ρωσία και άλλες αναπτυσσόμενες χώρες που συμμετέχουν στο BRI μπορούμε να διακρίνουμε μια συνεχής τάση αύξησης των εμπορικών ροών προς αυτές τις χώρες, μεγαλύτερη σε σχέση με την αντίστοιχη προς τα δυτικά κράτη. Την ίδια στιγμή με το νέο οικονομικό μοντέλο dual circulation που υιοθετήθηκε το 2020 επιδιώκει την αύξηση της εσωτερικής ζήτησης για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχει η Κίνα με χαρακτηριστικό παράδειγμα να είναι ο τομέας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και της κινητής

τηλεφωνίας. Πράγματι αυτές οι πολιτικές έχουν επιτρέψει στην Κίνα να μειώσει την εξάρτηση της από το εμπόριο καθώς το μερίδιο του συνολικού εμπορίου σε σχέση με το ΑΕΠ της από 64% το 2006 μειώθηκε στο 37% το 2022 (Tran 2022). Επιπλέον μέσω των επενδύσεων στα πλαίσια του BRI και καλών διπλωματικών σχέσεων προσπαθεί να διασφαλίσει τις δύο σημαντικές αδυναμίες της οικονομίας της δηλαδή την προμήθεια ορυκτών καυσίμων και ημιαγωγών (IC), όσο αφορά τα ορυκτά καύσιμα τα προμηθεύεται από τα κράτη της Κεντρικής Ασίας, της Ρωσίας και άλλων κρατών της Μέσης Ανατολής της Αφρικής και της Νότιας Αμερικής, ενώ ημιαγωγών (IC) προσπαθεί να προμηθεύεται από κράτη της ASEAN παρότι δεν έχουν τις ίδιες τεχνολογικές δυνατότητες με αυτά της Ταιβάν ή της Νότιας Κορέας (OEC 2020). Μια ακόμα επίπτωση του BRI που παρατηρήσαμε είναι η διπλωματική επιρροή που έδωσε στην Κίνα, με καλύτερο παράδειγμα να είναι η διαμόρφωση των ψήφων στα πλαίσια του UN όπου πολλές φορές προστατεύουν την Κίνα από επιζήμιες για την εικόνα της αποφάσεις γεγονός που επιβεβαιώθηκε και στην πρόσφατη ψηφοφορία του UN HRC για την ανθρωπιστική κατάσταση στην Σιντζιάνγκ όπου στις κρίσιμες αρνητικές ψήφους βρισκόταν χώρες που μελετήσαμε όπως του Πακιστάν, Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν και της Ινδονησίας (UN HRC 2022). Ο χάρτης των κρατών που έχουν ενταχθεί στις δράσεις του BRI έχει πολλά κοινά και με τον χάρτη της προμήθειας των κινεζικών εμβολίων κατά του κορονοϊού (Covid-19) γεγονός που αποδεικνύει την σημασία του BRI για την προώθηση των κινεζικών εξαγωγών αλλά και την ετοιμότητα της Κίνας να προσφέρει τα εμβόλια της σε αυτά τα κράτη (Bridge 2022). Επιπρόσθετα σε αυτό το επίπεδο θα πρέπει να αναφέρουμε την σημασία που έχουν οι οικονομικοί διάδρομοι που συνδέουν την Ευρώπη με την Κίνα για την ανάπτυξη των πιο ευάλωτων οικονομικά ανατολικών περιφερειών της Κίνας μέσα από την ενίσχυση της συνδεσιμότητας τους με τις πλούσιες παραλιακές πόλεις και την μετατόπιση της οικονομικής δραστηριότητας προς αυτές τις επαρχίες (Gleb 2022). Ακόμα εντύπωση μπορεί να προκαλέσει ότι η γεωγραφική δράση του BRI στην Κεντρική και Δυτική Ασία θυμίζει μια επανάληψη του Μεγάλου Παιχνιδιού του 19^{ου} αιώνα με τις μεγάλες δυνάμεις να ανταγωνίζονται για άλλη μια φορά για την κυριαρχία και την επιρροή τους στην περιοχή.

Τέλος, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που μπορεί να έχουν οι δράσεις του BRI καθώς όπως γνωρίζουμε η δημιουργία νέων αυτοκινητόδρομων με την εκτεταμένη χρήση ασφάλτου αλλά και των νέων σιδηροδρομικών γραμμών έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον πλανήτη μας τόσο όσον αφορά την απελευθέρωση μεγάλων ποσοτήτων διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα όσο και στη καταστροφή της χλωρίδας και της πανίδας ενός τόπου προκειμένου να διέλθουν οι σχεδιαζόμενοι δρόμοι. Η πιο

σοβαρή όμως επίπτωση που μπορεί να έχουν οι δράσεις του BRI είναι αυτή της περεταίρω επιβάρυνσης της κλιματικής κρίσης που αντιμετωπίζουμε εξαιτίας της χρηματοδότησης και κατασκευής από την Κίνα θερμικών εργοστασίων ηλεκτρικής ενέργειας ανά τον κόσμο. Συγκεκριμένα η χρησιμοποίηση του άνθρακα ως καύσιμο για αυτούς τους σταθμούς μπορεί να εκπέμψει στην ατμόσφαιρα πολλούς περισσότερους ρύπους από ένα αντίστοιχο εργοστάσιο που χρησιμοποιεί φυσικό αέριο ή ακόμα και πετρέλαιο. Εντούτοις θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τις περισσότερες φορές η Κίνα απλά καλύπτει με την χρηματοδότηση της την ανάγκη που έχουν αυτά τα κράτη στο να αποκτήσουν ενεργειακή ασφάλεια τη στιγμή που οι ανάγκες των οικονομιών τους και των πολιτών τους για ενέργεια αυξάνονται συνεχώς. Επομένως θα πρέπει να έχουμε στα υπόψιν μας ότι και τα κράτη που φιλοξενούν το BRI έχουν και αυτά «μερίδιο ευθύνης» καθώς ιδίως στα αναπτυσσόμενα κράτη προέχει η εξασφάλιση των βασικών ενεργειακών αναγκών τους, αντίθετα όπως αναφέραμε στις επενδύσεις της Κίνας στις ενεργειακές υποδομές στην Ε.Ε. αυτές κατά συντριπτική πλειοψηφία αφορούσαν στην δημιουργία αιολικών και φωτοβολταϊκών πάρκων. Παρόλα αυτά απαντώντας σε αυτή την κριτική τον Σεπτέμβριο του 2021 ο πρόεδρος της ΛΔΚ Σι Τζινπίνγκ ανήγγειλε στην ομιλία του στον ΟΗΕ την πρόθεση της Κίνας να σταματήσει την χρηματοδότη και την κατασκευή κάθε τέτοιου τύπου εργοστασίου παραγωγής ενέργειας σε μια προσπάθεια να προωθήσει την ιδέα ενός νέου Green BRI όπου προτεραιότητα θα δίνεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και σε αυτές με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα. Τα δεδομένα που έχουμε δείχνουν πράγματι μια σημαντική πτώση στην χρηματοδότηση και την κατασκευή αυτών των έργων καθώς 26 εργοστάσια από τα 116 έχουν ακυρωθεί επισήμως όπως και 49 μπορούν να ακυρωθούν καθώς δεν έχουν λάβει ακόμα χρηματοδότηση ή υπάρχει η επιλογή να μετατραπούν σε μονάδες παραγωγής από ανανεώσιμες μορφές ενέργειας καθώς ακόμα δεν έχουν ξεκινήσει οι εργασίες σε αυτά, ενώ τα υπόλοιπα 41 είναι στο τελικό στάδιο παράδοσης τους ή έχουν ήδη ολοκληρωθεί (Suarez & Wang 2022). Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται και από τα δεδομένα του AEI και του International Institute of Green Finance όπου φαίνεται η στροφή της Κίνας τα τελευταία δύο χρόνια προς μονάδες που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο και προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Chen & Wei 2022).

Βιβλιογραφία

Βιβλία

Ξενόγλωσσα

- Hillman J. E. (2020). *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*, London & New Haven: Yale University Press
- Hill C. (2000) *International Business - Competing in the Global Marketplace*, University of Washington: Irwin McGraw-Hill
- Hill C. (2021) *International Business - Competing in the Global Marketplace, USA*: Irwin McGraw-Hill
- Nye J. S. (2004) *Soft Power: The Means To Success In World Politics*, UK: Hachette

Ελληνόγλωσσα

- Bryman A. (2017) *Μέθοδοι Κοινωνικής Έρευνας*, Αθήνα: Gutenberg
- Cohen L., Manion L., Morrison K. (2008) *Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας*, Αθήνα: Μεταίχμιο
- Κουσκουβέλης Η. (2007) *Εισαγωγή στις διεθνείς σχέσεις*, Αθήνα: Ποιότητα
- Marshall T. (2019) *Αιχμάλωτοι της Γεωγραφίας*, Αθήνα: Διόπτρα
- Mearsheimer J. (2007) *Η τραγωδία της πολιτικής των μεγάλων δυνάμεων*, Αθήνα: Ποιότητα
- Μπιτζένης Α. (2009) *Παγκοσμιοποίηση Πολυεθνικές Επενδύσεις & Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση στο Νέο Παγκόσμιο Οικονομικό Σύστημα*, Αθήνα: Αθ. Σταμούλης
- Παπαναστασίου Ε. & Παπαναστασίου Κ. (2016) *Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας*, Λευκωσία
- Τσιπλητάρης Α. & Μπαμάλης Θ. (2011) *Δέκα παραδείγματα Μεθοδολογίας Επιστημονικής Έρευνας*, Αθήνα: Διάδραση

- Waltz K. (2011) *Θεωρία διεθνούς πολιτικής*, Αθήνα: Ποιότητα

Επιστημονικά άρθρα

- Aminjonov F., Abylkasymova A., Aimée A., Eshchanov B., Moldokanov D., Overland I., Vakulchuk R. (2019) BRI in Central Asia: Rail and Road Connectivity Projects, NIPI Central Asia Regional Data Review 21 (2019) 1–18, Ανακτήθηκε από: https://www.osce-academy.net/upload/file/CADGAT_21_BRI_Road_and_Rail.pdf [Accessed 22/12/2022]
- Askary H. (2022) The China-EU Express Railway Roaring on: Putin Did Not Kill China’s Eurasian Dream! Brix Sweden 27.07.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.brixsweden.org/the-china-eu-express-railway-roaring-on-putin-did-not-kill-chinas-eurasian-dream/> [Accessed 30/10/2022]
- Bandiera L. & Tsiropoulos V. (2019). A Framework to Assess Debt Sustainability and Fiscal Risks under the Belt and Road Initiative. Policy Research Working Paper: No. 8891. World Bank, Washington, DC. © World Bank Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31904> [Accessed 30/01/2023]
- Banerjee S. (2022) Revamping BRI in post-coup Myanmar, ORF 08.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.orfonline.org/expert-speak/revamping-bri-in-myanmar-post-coup/> [Accessed 15/01/2023]
- Bennett M. (2016) The Silk Road goes north: Russia’s role within China’s Belt and Road Initiative, Area Development and Policy, 1:3, 341-351, Ανακτήθηκε από: DOI: 10.1080/23792949.2016.1239508 [Accessed 30/11/2022]
- Biliang H. (2019) Building the Belt and Road: The Impact on China and Central Asia, Emerging markets forum Switzerland 27-29.01.2019, Ανακτήθηκε από: <http://www.emergingmarketsforum.org/wp-content/uploads/2019/02/Outside-In-Compilation-2018-12-21-FOR-WEB-WITH-HYPERLINKS.pdf> [Accessed 10/12/2022]
- Busse M. & Hefeker C. (2007). Political risk, institutions, and foreign direct investment. European Journal of Political Economy 23: 397–415, Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.1016/j.ejpoleco.2006.02.003> [Accessed 14/02/2023]
- Carril-Caccia & Pavlova (2018) Foreign direct investment and its drivers: a global and EU perspective, ECB Economic Bulletin, Issue 4/2018, Ανακτήθηκε από:

https://www.ecb.europa.eu/pub/economicbulletin/articles/2018/html/ecb.ebart201804_01.en.html [Accessed 14/02/2023]

- Christoffersen G. (2021) The Russian Far East and China's Northeast: A Decade in the Shadow of the Belt and Road Initiative, Special Forum Issue "Conceptualizing the Big Picture in Russia's "Turn to the East", 15.10.2021, Ανακτήθηκε από: <https://theasanforum.org/the-russian-far-east-and-chinas-northeast-a-decade-in-the-shadow-of-the-belt-and-road-initiative/> [Accessed 25/12/2022]
- Fung D. (2022) The Growing China-ASEAN Economic Ties, HKTDC research 07.01.2022, Ανακτήθηκε από: <https://research.hktdc.com/en/article/OTUxMzk0NDE0> [Accessed 16/01/2023]
- Gleb A., Li R., Khadiullina G. (2022) Going Against the Traditional Economic Tide: The Role of Russia in China's BRI. *SunText Rev Econ Bus* 3(1): 154., Ανακτήθηκε από: DOI: <https://doi.org/10.51737/2766-4775.2022.054> [Accessed 30/11/2022]
- Huang J. (2022) Risks and Strategies of China's Direct Investment in Central Asia from the Perspective of Big Data, *Advances in Multimedia* 01.10.2022 Ανακτήθηκε από: DOI: [10.1155/2022/2557124](https://doi.org/10.1155/2022/2557124) [Accessed 28/11/2022]
- Johanson, J. & Wiedersheim-Paul, F. (1975), THE INTERNATIONALIZATION OF THE FIRM — FOUR SWEDISH CASES. *Journal of Management Studies*, 12: 305-323. Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.1975.tb00514.x> [Accessed 19/01/2023]
- Kaya, M. & Ari, İ., (2021) Chinese Energy Investments in Turkey and Potential Investment Barriers. *Ulisa: Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 5 (1), 1-19, Ανακτήθηκε από: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ulisa/issue/63216/902609> [Accessed 20/12/2022]
- Keohane R. & Nye J. (1987) Power and Interdependence revisited. *International Organization*, 41(4), 725-753, Ανακτήθηκε από: doi:10.1017/S0020818300027661 [Accessed 15/12/2022]
- Knickerbocker R. (1973) *Oligopolistic reaction and the multinational enterprise*, Cambridge MA, Harvard University Press
- Kojima K. (1985) Japanese and American Direct Investment in Asia: A Comparative Analysis. *Hitotsubashi Journal of Economics*, 26(1), 1–35, Ανακτήθηκε από: <https://www.jstor.org/stable/43295783> [Accessed 30/12/2022]
- Kurtishi-Kastrati, S. (2013) The Effects of Foreign Direct Investments for Host Country's Economy. *European Journal of Interdisciplinary Studies*, 5, 26-38.

Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.19044/esj.2013.v9n7p%25p> [Accessed 28/12/2022]

- Lukin A. (2021) Road and Belt, Iron Silk Road and Russian-Chinese geopolitical cooperation and competition, *Diskurs* 2021 – 3, Ανακτήθηκε από: <https://www.econstor.eu/handle/10419/233898> [Accessed 25/11/2022]
- Mahmood S, Ali G, Menhas R, Sabir M (2022) Belt and road initiative as a catalyst of infrastructure development: Assessment of resident's perception and attitude towards China-Pakistan Economic Corridor. *PLoS ONE* 17(7): e0271243, Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0271243> [Accessed 28/12/2022]
- Railian D., Li J., Pogodin, S. (2021). Russia-China Cooperation: Linking the Eurasian Economic Union and Belt and Road Initiative. In: *et al.* Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography. Springer, Cham. Ανακτήθηκε από: https://doi.org/10.1007/978-3-030-78690-8_12 [Accessed 28/10/2022]
- Tekir G. (2022) Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan, *International Journal of Arts, Humanities and Social Studies* Volume 4; Issue 3; May-June 2022; Page No. 60-69, Ανακτήθηκε από: https://www.researchgate.net/publication/361107816_Economic_and_Political_Impacts_of_the_Belt_and_Road_Initiative_on_Kazakhstan [Accessed 28/10/2022]
- Wang L. (2022) China–Japan Competition in Infrastructure Investment in Southeast Asia: A Two-Level Analysis. *Chin. Polit. Sci. Rev.* (2022). Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.1007/s41111-022-00231-7> [Accessed 01/01/2023]
- Yermekbayev A. & Sarybayev M. & Suriguga C. (2022) China-Kazakhstan Strategic Partnership and Bilateral Economic Cooperation, *CAA* 1 2022, April 2022 Ανακτήθηκε από: DOI: [10.52536/CAA](https://doi.org/10.52536/CAA) [Accessed 30/11/2022]

Ηλεκτρονικές Πηγές

- Aamir A. (2023) Pakistan's Belt and Road hub Gwadar hit by protest clampdown, *Nikkei Asia* 02.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and->

[Road/Pakistan-s-Belt-and-Road-hub-Gwadar-hit-by-protest-clampdown](#) [Accessed 07/01/2023]

- Adachi A., Gunter J., Ghiretti F. (2022) Xi s global engagements outside "Fortress China" in Q3. MERICS No3 October 2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.merics.org/en/tracker/xis-global-engagements-outside-fortress-china-q3#key-player-china-national-petroleum-corporation-10689> [Accessed 19/10/2022]
- AEI (2022) China Global Investment Tracker, Ανακτήθηκε από: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> [Accessed 30/10/2022]
- Aizhu C. (2022) Russia, China agree 30-year gas deal via new pipeline, to settle in euros, Reuters 04.02.2022 Ανακτήθηκε από: [Russia, China agree 30-year gas deal via new pipeline, to settle in euros | Reuters](#) [Accessed 30/10/2022]
- Aizhu C. (2016) UPDATE 1-China firm wins Myanmar approval for \$3 bln refinery, Reuters 05.04.2016 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/article/china-myanmar-refinery-idUSL3N1782MS> [Accessed 09/01/2023]
- Alemdaroglu A. & Tepe S. (2020) Erdogan Is Turning Turkey Into a Chinese Client State, F.P. 16.09.2020 Ανακτήθηκε από: <https://foreignpolicy.com/2020/09/16/erdogan-is-turning-turkey-into-a-chinese-client-state/> [Accessed 02/08/2021]
- Aminjonov F. (2021) Central Asia–China Gas Pipeline (Line D), The People ‘s Map 08.04.2021, Ανακτήθηκε από: <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-d/> [Accessed 15/12/2022]
- Antidze M. (2015) Georgia signs up Dongfang Electric to build coal-fired power plant, Reuters 16.10.2015, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/article/georgia-electricity-idAFL8N12G1WP20151016> [Accessed 20/12/2022]
- Anwar A. (2023) As US, China Fight Over Bangladesh, India Is the Real Winner, The Diplomat 21.01.2023 Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2023/01/as-us-china-fight-over-bangladesh-india-is-the-real-winner/> [Accessed 30/01/2023]
- Artymiuk S. (2022) Thai-Chinese high-speed railway construction “behind schedule”, IRJ 10.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railjournal.com/infrastructure/thai-chinese-high-speed-railway-construction-behind-schedule/> [Accessed 18/01/2023]
- Begum S. (2022) China the ‘biggest player’ in Bangladesh’s energy transition, The Third Pole 21.09.2022, Ανακτήθηκε από:

<https://www.thethirdpole.net/en/energy/china-the-biggest-player-in-bangladeshs-energy-transition/> [Accessed 10/01/2023]

- Bermingham (2022) Ports in a storm: Chinese investments in Europe spark fear of malign influence, SCMP 30.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3197723/ports-storm-chinese-investments-europe-spark-fear-malign-influence> [Accessed 10/01/2023]
- Bokhari F. & Parkin B. (2023) Pakistan taps Chinese credit for railway upgrade despite debt crisis, FT 03.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/44c26d5c-97d2-4181-b5a4-9ef66ce776db> [Accessed 10/01/2023]
- Bloomberg News (2022) China Gets a Coal Lifeline Before Winter With Mongolia Rail Spur, Bloomberg 14.09.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-09-14/china-gets-a-coal-lifeline-before-winter-with-mongolia-rail-spur?leadSource=verify%20wall> [Accessed 30/11/2022]
- Bloomberg News (2022) Russia's Trade With Europe Is Drying Up, Shifting to China, Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2022-11-08/supply-chain-latest-how-war-is-rerouting-russia-s-trade-lanes> [Accessed 30/11/2022]
- Bloomberg News (2022) Russia Added Yuan, Euro to Reserves Before War, Cut Dollar Share, Bloomberg 11.04.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-11/russia-added-yuan-euro-to-reserves-before-war-cut-dollar-share?leadSource=verify%20wall> [Accessed 10/11/2022]
- BRI (2022) Belt and Road Initiative, Ανακτήθηκε από: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> [Accessed 30/01/2022]
- Bridge (2022) China COVID-19 Vaccine Tracker, Ανακτήθηκε από: <https://bridgebeijing.com/our-publications/our-publications-1/china-covid-19-vaccines-tracker/> [Accessed 18/01/2023]
- Brinza A. (2022) Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams, Foreign Policy 01.03.2022 Ανακτήθηκε από: <https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-land-bridge-china-russia-poland/> [Accessed 30/11/2022]
- BU (2023) China's Global Power Database, Ανακτήθηκε από: <https://www.bu.edu/cgp/> [Accessed 14/01/2023]
- CBR RU (2022) International Reserves of the Russian Federation, Ανακτήθηκε από: https://www.cbr.ru/eng/hd_base/mrrf/mrrf_m/ [Accessed 30/11/2022]

- Chan K. L. (2022) Malaysia's East Coast Rail Link Project to Continue Under Anwar, Bloomberg 06.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-12-06/malaysia-s-east-coast-rail-link-project-to-continue-under-anwar> [Accessed 14/01/2023]
- Chen X. (2022) Connection Meets Disruption: The China-Europe Freight Train and the War in Ukraine, The European Financial Review 18.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.europeanfinancialreview.com/connection-meets-disruption-the-china-europe-freight-train-and-the-war-in-ukraine/> [Accessed 30/11/2022]
- Chen H. & Wei S. (2022) China's no new coal power overseas pledge, one year on , China Dialogue 21.09.2022, Ανακτήθηκε από: <https://chinadialogue.net/en/energy/chinas-no-new-coal-power-overseas-pledge-one-year-on/> [Accessed 20/01/2023]
- Chiang M. H. (2022) Why China Is Not All-In on Supporting Russia, The Heritage Foundation 03.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.heritage.org/global-politics/commentary/why-china-not-all-supporting-russia> [Accessed 30/11/2022]
- China daily (2018) CAMCE signs \$1.17b contract with Azerbaijan, China daily 12.08.2018, Ανακτήθηκε από: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/08/WS5c0b5f32a310eff30328fdf1.html> [Accessed 25/12/2022]
- Cordesman A. (2021) China and Iran: A Major Chinese Gain in “White Area Warfare” in the Gulf, CSIS 29.03.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.csis.org/analysis/china-and-iran-major-chinese-gain-white-area-warfare-gulf> [Accessed 30/12/2022]
- Coskun O. & Devranoglu N. (2022) Turkey in final stage talks for up to \$10 bln funding from Qatar –sources, Reuters 25.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/world/middle-east/turkey-final-stage-talks-up-10-bln-funding-qatar-sources-2022-11-25/> [Accessed 26/12/2022]
- CPEC (2023) Energy Projects Under CPEC, Ανακτήθηκε από: <https://cpec.gov.pk/energy> [Accessed 10/01/2023]
- Crisis Group (2022) Behind the Unrest in Kazakhstan, Crisis Group 14.01.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/kazakhstan/behind-unrest-kazakhstan> [Accessed 30/11/2022]
- CRTG (2020) Construction of Kvesheti-Kobi Road (Tunnel Section) under North-South Corridor (Kvesheti-Kobi) Road Project -KKRP/CW/CP-OIR (Georgia), Ανακτήθηκε από: <https://crtg.cn/productinfo/17995.html> [Accessed 20/12/2022]
- Curic A. & Kálmán A. (2021) From Budapest to Belgrade: a railway line increases Chinese influence in the Balkans, Investigate Europe 20.12.2021, Ανακτήθηκε από:

<https://www.investigate-europe.eu/en/2021/from-budapest-to-belgrade-a-railway-line-increases-chinese-influence-in-the-balkans/> [Accessed 10/01/2023]

- Daily sabah (2020) Turkey's 1st integrated solar panel factory to boost production capacity, Daily sabah 11.11.2020, Ανακτήθηκε από: <https://www.dailysabah.com/business/energy/turkeys-1st-integrated-solar-panel-factory-to-boost-production-capacity> [Accessed 19/01/2023]
- Dick J (2022) Novatek Discovery Boosts Natural Gas Reserves for Arctic LNG 1, Natural Gas Intel. 21.12.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.naturalgasintel.com/novatek-discovery-boosts-natural-gas-reserves-for-arctic-lng-1/> [Accessed 28/12/2022]
- Don S. (2022) Middle Corridor room for 60-80 weekly trains this fall, is this enough?, Rail Freight 12.04.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/corridors/2022/04/12/middle-corridor-room-for-60-80-weekly-trains-this-fall-is-this-enough/> [Accessed 28/12/2022]
- Ebrahim Z. (2020) Locals accuse Pakistan of doing the dirty by turning to coal to meet energy needs, The Guardian 27.02.2017, Ανακτήθηκε από: <https://www.theguardian.com/global-development/2017/feb/27/pakistan-coal-energy-needs-thar-desert> [Accessed 16/12/2021]
- Ebrahim Z. (2021) Pakistan's key CPEC port a long way from trade hub vision, The Third Pole 11.08.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.thethirdpole.net/en/regional-cooperation/pakistan-gwadar-port-long-way-from-trade-hub-vision/> [Accessed 09/01/2023]
- EBRD (2019) Risk assessment and mitigation in Central Asia: implications for foreign direct investment and the Belt and Road Initiative, EBRD 15.07.2019, Ανακτήθηκε από: <file:///C:/Users/User/Downloads/risk-assessment-mitigation-central-asia-5.pdf> [Accessed 10/12/2022]
- European Commission (2020) EU-China Comprehensive Agreement on Investment, E.C. 30.12.2022, Ανακτήθηκε από: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china/eu-china-agreement_en [Accessed 23/01/2023]
- European Commission (2022) Carbon Border Adjustment Mechanism, E.C. 13.12.2022, Ανακτήθηκε από: https://taxation-customs.ec.europa.eu/green-taxation-0/carbon-border-adjustment-mechanism_en [Accessed 23/01/2023]
- Edwards T. (2022) Mongolia's Central Bank Says Debt Management Is 'No. 1 Task', Bloomberg 07.10.2022, Ανακτήθηκε από:

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-10-07/mongolia-s-central-bank-says-debt-management-is-no-1-task> [Accessed 30/11/2022]

- Eiterjord T. (2022) Amid Ukraine War, Russia's Northern Sea Route Turns East, The Diplomat 13.12.2022 Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/> [Accessed 30/12/2022]
- Emmott R.& Koutantou A. (2017) Greece blocks EU statement on China human rights at U.N., Reuters 18.06.2017 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/article/us-eu-un-rights-idUSKBN1990FP> [Accessed 01/08/2022]
- Enerdata (2022) Pakistan's 720 MW Karot hydropower plant starts commercial operation, Enerdata 01.07.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.enerdata.net/publications/daily-energy-news/pakistans-720-mw-karot-hydropower-plant-starts-commercial-operation.html> [Accessed 03/01/2023]
- Enerdata (2022) Pakistan will convert imported coal-based power plants to local coal or solar, Enerdata 29.07.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.enerdata.net/publications/daily-energy-news/pakistan-will-convert-imported-coal-based-power-plants-local-coal-or-solar.html> [Accessed 03/01/2023]
- Ersoy E. (2021) Chinese Banks Are Said to Back Turkey Deal Disrupted by Pandemic, Bloomberg 26.03.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-26/chinese-banks-are-said-to-back-turkey-deal-disrupted-by-pandemic> [Accessed 02/08/2021]
- Eurasianet (2022) Kazakhstan sends first nuclear fuel assemblies to China, Ανακτήθηκε από: <https://eurasianet.org/kazakhstan-sends-first-nuclear-fuel-assemblies-to-china> [Accessed 30/11/2022]
- European Bank (2020) Risk assessment and mitigation in Central Asia, Ανακτήθηκε από: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> [Accessed 01/11/2022]
- Eurostat (2022) China-EU - international trade in goods statistics, February 2022, Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#EU_and_China_in_world_trade_in_goods [Accessed 18/01/2023]
- Fabrichnaya E. & Shen S. (2022) The yuan's the new dollar as Russia rides to the redback, Reuters 29.11.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/markets/currencies/yuans-new-dollar-russia-rides-redback-2022-11-28/> [Accessed 07/12/2022]

- Fagot V. (2022) China's Tencent increases stake in French video game leader Ubisoft, Le Monde 07.09.2022, Ανακτήθηκε από: https://www.lemonde.fr/en/economy/article/2022/09/07/china-s-tencent-increases-stake-in-french-video-game-leader-ubisoft_5996137_19.html [Accessed 20/01/2023]
- Figueroa W. (2022) China and Iran Since the 25-Year Agreement: The Limits of Cooperation, The Diplomat 17.01.2022, Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2022/01/china-and-iran-since-the-25-year-agreement-the-limits-of-cooperation/> [Accessed 30/11/2022]
- Forough M. (2022) Geoeconomic consequences of the Russo-Ukrainian war, Trends research 16.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://trendsresearch.org/insight/geoeconomic-consequences-of-the-russo-ukrainian-war/?fbclid=IwAR04OBRDP91LFNe1ThejXgW4tT8effHjeEhNdCtW-gwWgbAwAhZmnm21Jo> [Accessed 20/12/2022]
- Freymann, E. & Garcia-Herrero A. (2022) ‘A new kind of Belt and Road Initiative after the pandemic’, Bruegel Blog 23.06.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.bruegel.org/blog-post/new-kind-belt-and-road-initiative-after-pandemic> [Accessed 20/12/2022]
- Gamio L. & Swanson A. (2022) How Russia Pays for War, The New York Times 30.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.nytimes.com/interactive/2022/10/30/business/economy/russia-trade-ukraine-war.html> [Accessed 30/11/2022]
- Gerstel D. (2018) It’s a (Debt) Trap! Managing China-IMF Cooperation Across the Belt and Road, In: *et al.*. New Perspectives in Foreign Policy Issue 16, 17.10.2018, Ανακτήθηκε από: <https://www.csis.org/analysis/new-perspectives-foreign-policy-issue-16-2018> [Accessed 30/11/2022]
- Goncalves S. (2022) China's Fosun says stake in Portugal's Millennium bcp not for sale, Reuters 26.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/markets/deals/fosun-intl-says-stake-portugals-millennium-bcp-is-not-sale-2022-10-26/> [Accessed 10/12/2022]
- Gong X. (2022) Chinese Mining Companies and Local Mobilization in Myanmar, Carnegieen 25.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://carnegieendowment.org/2022/01/25/chinese-mining-companies-and-local-mobilization-in-myanmar-pub-86262> [Accessed 30/12/2022]
- Graceffo A. (2020) Mongolia and the Belt and Road Initiative: The Prospects for the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, The Jamestown Publication: China Brief Volume: 20 Issue: 12 , 15.07.2020, Ανακτήθηκε από: <https://jamestown.org/program/mongolia-and-the-belt-and-road-initiative-the-prospects-for-the-china-mongolia-russia-economic-corridor/> [Accessed 30/01/2022]

- Green W. & Roth T. (2021) China-Iran Relations: A Limited but Enduring Strategic Partnership, US CC 28.06.2021 Ανακτήθηκε από: https://www.uscc.gov/sites/default/files/2021-06/China-Iran_Relations.pdf [Accessed 10/11/2022]
- Greenfdc (2022) Countries of the Belt and Road Initiative (BRI), Ανακτήθηκε από: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> [Accessed 30/01/2022]
- Higgins A. (2019) A Power Plant Fiasco Highlights China's Growing Clout in Central Asia, The New York Times 06.07.2019, Ανακτήθηκε από: <https://www.nytimes.com/2019/07/06/world/asia/china-russia-central-asia.html?action=click&module=News&pgtype=Homepage> [Accessed 28/11/2022]
- Hille K. Bokhari F. Parkin B. (2022) China moves to counter India with arms sales to Pakistan, FT 19.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/b505d504-6447-4ffb-bb7d-3a33db837c9a> [Accessed 12/01/2023]
- Huawei (2022) Huge collaboration in 5G from Türk Telekom and Huawei, Huawei 12.03.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.huawei.com/tr/news/tr/2022/huge-collaboration-in-5g-from-turk-telekom-and-huawei> [Accessed 02/01/2023]
- Hürriyet (2017) Turkish regulator approves license for Bank of China to operate in Turkey, Ανακτήθηκε από: <https://www.hurriyetdailynews.com/turkish-regulator-approves-license-for-bank-of-china-to-operate-in-turkey-123399> [Accessed 02/08/2021]
- Hydrocarbons (2023) Myanmar-China Pipelines, Ανακτήθηκε από: <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/myanmar-china-pipelines/> [Accessed 29/12/2022]
- Iddon P. (2022) Tayfun Test-Firing Puts Spotlight On Turkey's Ballistic Missile Program, Forbes 20.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.forbes.com/sites/pauliddon/2022/10/20/tayfun-test-firing-puts-spotlight-on-turkeys-ballistic-missile-program/> [Accessed 23/12/2022]
- IfW KIEL (2022) Arriving container loads in Russia and Ukraine, Ανακτήθηκε από: <https://www.ifw-kiel.de/topics/international-trade/kiel-trade-indicator/> [Accessed 23/12/2022]
- IMF (2022) Country Data Kazakstan Ανακτήθηκε από: <https://www.imf.org/en/Countries/KAZ> [Accessed 28/11/2022]

- Interfax (2022) VEB fund to lend Haier 250 mln rubles for refrigerator factory in Tatarstan, Interfax 29.06.2022 Ανακτήθηκε από: <https://interfax.com/newsroom/top-stories/80750/> [Accessed 20/11/2022]
- Invest office (2015) Chinese consortium buys into Turkish port with USD 940 million investment, Invest office 28.11.2015, Ανακτήθηκε από: <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx> [Accessed 25/12/2022]
- Jillani S. (2022) Analysis: China's shifting energy investments in Pakistan, from coal to renewables, The Third Pole 18.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.thethirdpole.net/en/energy/analysis-chinas-shifting-energy-investments-in-pakistan-from-coal-to-renewables/> [Accessed 08/01/2023]
- Kawa Se K. (2022) China's Great Wall Motor posts profit surge on Russia business, NIKKEI Asia 31.08.2022 Ανακτήθηκε από: <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/China-s-Great-Wall-Motor-posts-profit-surge-on-Russia-business> [Accessed 25/11/2022]
- Kley D. (2020) The Full Story Behind China's Gold Mine-Power Plant Swap in Tajikistan, The Diplomat 14.04.2022, Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2018/04/the-full-story-behind-chinas-gold-mine-power-plant-swap-in-tajikistan/> [Accessed 20/12/2022]
- Knowler G. (2022) Falling China-Europe rail volumes may take years to recover: rail executives, S&P 06.04.2022, Ανακτήθηκε από: https://www.joc.com/article/falling-china-europe-rail-volumes-may-take-years-recover-rail-executives_20220406.html [Accessed 16/01/2023]
- Korsunskaya D. (2022) Analysis: Surge in Russia's defence and security spending means cuts for schools and hospitals in 2023, REUTERS 22.11.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/world/europe/surge-russias-defence-security-spending-means-cuts-schools-hospitals-2023-2022-11-22/> [Accessed 20/12/2022]
- Kratz A., Zenglein M. J., Sebastian G., Witzke M. (2022) Chinese FDI in Europe: 2021 Update, MERICS 27.04.2022, Ανακτήθηκε από: <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2021-update> [Accessed 28/12/2022]
- Krechetova V. (2021) Potential of the China-Mongolia-Russian Federation Economic Corridor, UN-OHRL 21.10.2021 Ανακτήθηκε από: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/4-krechetova_cmrec_study_report_0.pdf [Accessed 25/11/2022]

- KUN.UZ (2022) Reasons and facts: Why are house prices in Uzbekistan rising sharply?, KUN.UZ 01.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://kun.uz/en/news/2022/10/01/reasons-and-facts-why-are-house-prices-in-uzbekistan-rising-sharply> [Accessed 28/11/2022]
- Kynge J., Yu S., Liu X. (2023) Xi Jinping's plan to reset China's economy and win back friends, FT 10.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/e592033b-9e34-4e3d-ae53-17fa34c16009> [Accessed 11/01/2023]
- Leijen V. M. (2022) The 2021 Silk Road numbers are here: what do they tell us? Rail freight 14.01.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/specials/2022/01/14/the-2021-silk-road-numbers-are-here-what-do-they-tell-us/> [Accessed 30/11/2022]
- Leijen V. M. (2022) Capacity or not, the Middle Corridor is on the rise, Rail Freight 30.03.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/03/30/capacity-or-not-the-middle-corridor-is-on-the-rise/> [Accessed 25/10/2022]
- Leijen V. M. (2022) 4 months of war and sanctions – an assessment of the alternatives, Rail Freight 17.06.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/17/4-months-of-war-and-sanctions-an-assessment-of-the-alternatives/> [Accessed 25/10/2022]
- Le Thu H. (2021) Securing the Mekong Subregion's Future through Transitioning to Renewable Energy, NBR 10.07.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.nbr.org/publication/securing-the-mekong-subregions-future-through-transitioning-to-renewable-energy/> [Accessed 10/01/2023]
- Lintner B. (2023) Kokang: Caught Between Myanmar and China, The Irrawaddy 18.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.irrawaddy.com/opinion/guest-column/kokang-caught-between-myanmar-and-china.html> [Accessed 20/01/2023]
- Lkhaajav B. (2022) China-Financed Hydroelectric Power Plant Faces Popular Opposition in Mongolia, The Diplomat 24.08.2022, Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2022/08/china-financed-hydroelectric-power-plant-faces-popular-opposition-in-mongolia/> [Accessed 28/11/2022]
- Lowy Institute (2021) Indonesia Poll 2021, Ανακτήθηκε από: <https://interactives.lowyinstitute.org/features/indonesia-poll-2021/topic/us-china/> [Accessed 20/01/2023]
- Maguire G. (2022) Column: China on track to hit new clean & dirty power records in 2022, Reuters 23.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/business/energy/china-track-hit-new-clean-dirty-power-records-2022-maguire-2022-11-23/> [Accessed 10/01/2023]

- Mammadova L. (2019) Chinese CAMCE to invest in creation of agricultural park, AZERNEWS 20.11.2019, Ανακτήθηκε από: https://www.azernews.az/news.php?news_id=156260&cat=business [Accessed 28/12/2022]
- Mardell J. (2021) China is securing battery metals on the global stage, MERICS 16.12.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.merics.org/en/tracker/china-securing-battery-metals-global-stage> [Accessed 28/12/2022]
- Mauk B. (2019) Can China Turn the Middle of Nowhere to the Center of the World Economy?, The New York Times 29.01.2019, Ανακτήθηκε από: <https://www.nytimes.com/interactive/2019/01/29/magazine/china-globalization-kazakhstan.html> [Accessed 28/11/2022]
- McCarthy S. (2022) China and Russia are building bridges. The symbolism is intentional, CNN 15.06.2022 Ανακτήθηκε από: <https://edition.cnn.com/2022/06/14/asia/china-russia-blagoveshchensk-heihe-highway-bridge-mic-intl-hnk/index.html> [Accessed 22/10/2022]
- MFA of PRC (2022) Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin's Regular Press Conference on January 10, 2022, Ανακτήθηκε από: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/202201/t20220110_10480654.html [Accessed 28/11/2022]
- MFA of PRC (2022) Build on the Past to Make Greater Strides in China-Kazakhstan Relations 13.09.2022 Ανακτήθηκε από: https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202209/t20220913_10765710.html [Accessed 25/11/2022]
- Mardell J. (2019) Big, empty, but full of promise? The Great Stone industrial park in Minsk, Merics 29.04.2022 Ανακτήθηκε από: <https://merics.org/en/analysis/big-empty-full-promise-great-stone-industrial-park-minsk> [Accessed 03/10/2022]
- National Security Strategy (2022) The White House Washington 12.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf> [Accessed 10/12/2022]
- Nakashima E. & Tan R. (2023) U.S. military poised to secure new access to key Philippine bases, The Washington Post 30.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.washingtonpost.com/national-security/2023/01/30/philippines-bases-china-taiwan/> [Accessed 02/02/2023]

- Neo K. (2022) Alibaba invests another \$912m in Singapore-based Lazada, Nikkei 01.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/DealStreetAsia/Alibaba-invests-another-912m-in-Singapore-based-Lazada> [Accessed 14/01/2023]
- New Silk Road Intermodal (2022) China-Europe freight trains weekly commentary (Oct.31-Nov.6), Ανακτήθηκε από: [China-Europe freight trains weekly commentary \(Oct.31-Nov.6\) \(linkedin.com\)](https://www.linkedin.com/company/new-silk-road-intermodal) [Accessed 23/11/2022]
- Ngeow C. B., & Jamil N. S. (2022) Malaysia's relations with China under Mahathir 2.0: Reaffirming bilateral ties, renegotiating economic collaboration, reasserting security interests. *Issues & Studies*, Vol. 58, No. 02, 2251001 (2022), Ανακτήθηκε από: <https://doi.org/10.1142/S1013251122510018> [Accessed 18/01/2023]
- Notteboom T. (2022) Top 15 container ports in the European Union in 2021, Port Economics 03.03.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.porteconomics.eu/top-15-container-ports-in-the-european-union-in-2021/> [Accessed 08/01/2023]
- OEC (2020) AJG Simoes, CA Hidalgo. The Economic Complexity Observatory: An Analytical Tool for Understanding the Dynamics of Economic Development. Workshops at the Twenty-Fifth AAAI Conference on Artificial Intelligence. (2011) Ανακτήθηκε από: <https://oec.world/en> [Accessed 23/01/2023]
- OECD (2002) Foreign Direct Investment for Development, Ανακτήθηκε από: <https://www.oecd.org/investment/investmentfordevelopment/1959815.pdf> [Accessed 28/01/2023]
- Onishi T. & Watanabe S. (2022) Cambodia's China dependence deepens as first expressway opens, Nikkei 12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Cambodia-s-China-dependence-deepens-as-first-expressway-opens> [Accessed 18/01/2023]
- Ouliaris S. (2007) Econometrics: Making Theory Count, IMF 2007, Ανακτήθηκε από: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/basics/econometric.htm#top> [Accessed 10/02/2023]
- Oxford economics (2022) Big shifts are underway in Russia-China trade, Oxford 03.10.2022. Ανακτήθηκε από: <https://www.oxfordeconomics.com/resource/big-shifts-are-underway-in-russia-china-trade/> [Accessed 28/11/2022]
- Papatolios N. (2022) What do European companies need to return to the Silk Road?, Rail Freight 07.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/specials/2022/11/07/what-do-european-companies-need-to-return-to-the-silk-road/> [Accessed 28/11/2022]

- Papatolios N. (2022) First Kazakhstan-Turkey train via Iran, how can it help Eurasian rail?, Rail Freight 20.06.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/20/first-kazakhstan-turkey-train-via-iran-how-can-it-help-eurasian-rail/> [Accessed 28/01/2022]
- Parkin B. & Cornish C. (2022) India's plan to take on China as south Asia's favorite lender, FT 01.12.2022 Ανακτήθηκε από: https://www.ft.com/content/67abce3d-7313-4788-8649-abb9343a2ebc?accessToken=zWAAAYTTs21jkc9nq849cxNHINOGSau5NDouvA.MEQCID-Zp7uHRXpG_AFh3cuWfuiRuJL-oyxaRSn851tRpNbiAiBSPszug-ObUO_Z5tamUn0IOZpp803AzZuiJM-2Rh6XQQ&segmentId=e95a9ae7-622c-6235-5f87-51e412b47e97&shareType=enterprise [Accessed 18/01/2023]
- Perlez J. (2013) China Looks West as It Bolsters Regional Ties, The New York Times 07.09.2013, Ανακτήθηκε από: <https://www.nytimes.com/2013/09/08/world/asia/china-looks-west-as-it-strengthens-regional-ties.html> [Accessed 28/01/2022]
- PICSS (2023) Pakistan 2022: Anti State Violence Highest in 5 Years, PICSS 16.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.picss.net/analysis/publication/pakistan-2022-anti-state-violence-highest-in-5-years/> [Accessed 22/01/2023]
- Pitel L. (2021) Turkey's Uighurs fear betrayal over Chinese vaccines and trade, F. T. 24.02.2021 Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/cfe12bed-fcdb-44e9-b577-031f51906bd8> [Accessed 02/08/2021]
- Rahman A. (2022) Bangladesh's SPM to take yet more time to be operational, The Financial Express 06.02.2022, Ανακτήθηκε από: <https://thefinancialexpress.com.bd/public/index.php/national/bangladeshs-spm-to-take-yet-more-time-to-be-operational-1644116650> [Accessed 08/01/2023]
- Rahman A. (2021) The BRI in Bangladesh: 'Win-Win' or a 'Debt Trap'?, The Diplomat 9.11.2021, Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2021/11/the-bri-in-bangladesh-win-win-or-a-debt-trap/> [Accessed 08/01/2023]
- Rahaman M. (2018) Chinese company to invest \$2.3b in steel plant, The Financial Express 15.07.2018, Ανακτήθηκε από: <https://thefinancialexpress.com.bd/trade/chinese-company-to-invest-23b-in-steel-plant-1531627166> [Accessed 09/01/2023]
- Rana S. (2022) Govt gets financial relief as China rolls over \$4.2b debt, Tribune 23.03.2022, Ανακτήθηκε από: <https://tribune.com.pk/story/2349237/govt-gets-financial-relief-as-china-rolls-over-42b-debt> [Accessed 08/01/2023]

- Reuters (2023) China's 2022 trade with Russia hit record \$190 bln – customs, Reuters 13.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/world/china-customs-says-trade-with-russia-hit-new-high-2022-2023-01-13/> [Accessed 20/01/2023]
- Reuters (2023) China says it will set up yuan clearing arrangements in Brazil, Reuters 07.02.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/markets/currencies/china-says-it-will-set-up-yuan-clearing-arrangements-brazil-2023-02-07/> [Accessed 10/02/2023]
- Reuters (2022) Russia to postpone \$1.4 bln of Belarus debt payments for 10 years, Reuters 15.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/world/europe/russia-postpone-14-bln-belarus-debt-payments-10-years-2022-11-15/> [Accessed 28/11/2022]
- Reuters (2023) Alibaba plans \$1 billion investment in Turkey, Sabah reports, Reuters 08.01.2023 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/technology/alibaba-plans-1-bln-investment-turkey-newspaper-2023-01-08/> [Accessed 10/01/2023]
- Reuters (2014) China firm says four staff killed in Vietnam unrest, most employees evacuated, Reuters 21.05.2014, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/article/metallurgical-cn-vietnam-idINKBN0E102P20140521> [Accessed 15/01/2023]
- Reuters (2022) China's SVOLT picks same German state as Tesla for second battery cell plant, Reuters 09.09.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-svolt-picks-same-german-state-tesla-second-battery-cell-plant-2022-09-09/> [Accessed 15/01/2023]
- Ritchie H., Roser M., Rosado P. (2022) - "Energy". Published online at OurWorldInData.org. Ανακτήθηκε από: <https://ourworldindata.org/energy> [Accessed 15/01/2023]
- Robinson T. (2022) Russia's Grip on Sakhalin Strengthens with ExxonMobil's Exit, Natural Gas Intel. 24.10.2022 , Ανακτήθηκε από: <https://www.naturalgasintel.com/russias-grip-on-sakhalin-strengthens-with-exxonmobils-exit/> [Accessed 16/11/2022]
- Rogers D. (2022) International team completes world's longest suspension bridge in Turkey, GCR 21.03.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.globalconstructionreview.com/international-team-completes-worlds-longest-suspension-bridge-in-turkey/> [Accessed 05/01/2023]
- Romei V. & Arnold M. (2022) China becomes top exporter to Russia as sanctions hit Moscow's trade with EU, FT 07.11.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/c6d20177-f734-4db9-81e1-76e5cd70ec72> [Accessed 28/11/2022]

- Rosario J. D. & Savage R. (2023) China development loans to emerging economies hit 13-year low in 2021 – study, Reuters 24.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/markets/asia/china-development-loans-emerging-economies-hit-13-year-low-2021-study-2023-01-24/?fbclid=IwAR3AuNF9vUK9sC4INawaNCJ8JsRfuqC85yP5kJMK9Ota6RaOJzbhyViKGvw> [Accessed 25/01/2023]
- Ruehl H. (2019) The Khorgos Hype on the Belt and Road, The Diplomat 27.09.2019 Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2019/09/the-khorgos-hype-on-the-belt-and-road/> [Accessed 28/10/2022]
- Silk Road Briefing (2022) Azerbaijan-Kazakhstan Rail Freight Volumes Up 800% In 10M 2022, Silk Road Briefing 23.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/11/23/azerbaijan-kazakhstan-rail-freight-volumes-up-800-in-10m-2022/> [Accessed 28/12/2022]
- Shah S. & Wong C. H. (2022) China Is Investing Billions in Pakistan. Its Workers There Are Under Attack, WSJ 23.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.wsj.com/articles/china-pakistan-attacks-belt-and-road-11669218179> [Accessed 03/01/2023]
- Shahbazov F. (2022) Gas crunch emerging in East as Kazakhstan fails to meet China’s import requests, Intelli News 10.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.intellinews.com/gas-crunch-emerging-in-east-as-kazakhstan-fails-to-meet-china-s-import-requests-264888/> [Accessed 28/12/2022]
- Shah A., Ahmed A., Stolyarov G. (2022) Exclusive: India asked by sanctions-hit Russia for parts for key sectors, Reuters 29.11.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-sources-2022-11-29/> [Accessed 28/11/2022]
- Shen X. (2022) Defect rate of Chinese chips shipped to Russia surged to 40 per cent after Western sanctions, local newspaper says, SCMP 20.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.scmp.com/tech/tech-war/article/3196632/defect-rate-chinese-chips-shipped-russia-surged-40-cent-after-western-sanctions-local-newspaper-says> [Accessed 18/11/2022]
- Sheppard D., Hume N., Mitchell T. (2022) Mongolia says Russia-China gas pipeline will break ground in 2024, FT 18.07.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/f0080bf6-5e7d-44be-871f-a5d44dccf5c5> [Accessed 18/10/2022]

- Shepard W. (2016) Khorgos Gateway: One Of The New Silk Road's Marquee Projects Just Went Local, Forbes 10.10.2016 Ανακτήθηκε από: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/10/10/khorgos-gateway-one-of-the-new-silk-roads-marquee-projects-just-went-local/?sh=2179e93ec2a8> [Accessed 28/10/2022]
- Singleton C. (2022) How Beijing Benefits From a New Iran Deal , Foreign Policy 07.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://foreignpolicy.com/2022/09/07/iran-nuclear-deal-china-us-geopolitics-middle-east-asia-gulf-sanctions-belt-road/> [Accessed 28/10/2022]
- Soyly R. (2022) Turkey's love affair with currency swaps explained, Middle East Eye 25.01.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.middleeasteye.net/news/turkey-central-bank-swap-deals-love-explained> [Accessed 28/12/2022]
- Standish (2019) China's Path Forward Is Getting Bumpy, The Atlantic 01.10.2019 Ανακτήθηκε από: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/10/china-belt-road-initiative-problems-kazakhstan/597853/> [Accessed 28/10/2022]
- Stolyarov G. (2022) Exclusive: Chinese grab Russian car market share after Western rivals depart, Reuters 08.12.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinese-grab-russian-car-market-share-after-western-rivals-depart-2022-12-08/> [Accessed 20/12/2022]
- Stonis D. (2022) Caught between Russia and China: Belarus Scrambles for Support, ISDP 18.11.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.isdp.eu/caught-between-russia-and-china-belarus-scrambles-for-support/> [Accessed 30/11/2022]
- Storbeck O. (2019) Deutsche Bank's biggest shareholder pulls back from German lender, FT 22.03.2019, Ανακτήθηκε από: <https://www.ft.com/content/52f159ea-4cb8-11e9-bbc9-6917dce3dc62> [Accessed 15/12/2022]
- Suarez & Wang (2022) 1-Year Later: China's Ban on Overseas Coal Power Projects and Its Global Climate Impacts, CREA 21.09.2022, Ανακτήθηκε από: <https://energyandcleanair.org/publication/china-coal-ban-anniversary/> [Accessed 25/01/2023]
- Sukhankin S. (2020) The Security Component of the BRI in Central Asia, Part Two: China's (Para)Military Efforts to Promote Security in Tajikistan and Kyrgyzstan, James Town Foundation 12.08.2020, Ανακτήθηκε από: <https://jamestown.org/program/the-security-component-of-the-bri-in-central-asia-part-two-chinas-paramilitary-efforts-to-promote-security-in-tajikistan-and-kyrgyzstan/> [Accessed 30/12/2022]

- Tan A. (2022) China Buys a Record Amount of Russian LNG as Oil And Coal Purchases Also Surge, Bloomberg 22.12.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-12-21/china-buys-a-record-amount-of-russian-lng-as-oil-and-coal-purchases-also-surge?leadSource=verify%20wall> [Accessed 30/11/2022]
- TASS (2022) Moscow - Kazan highway construction to start in 2022 — Finance Minister, TASS 24.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://tass.com/economy/1526401> [Accessed 22/11/2022]
- Temiz K. (2022) Turkey-China relations: Ankara must balance complications on many fronts, MERICS 18.08.2022, Ανακτήθηκε από: <https://merics.org/en/turkey-china-relations-ankara-must-balance-complications-many-fronts> [Accessed 09/01/2023]
- The Economist (2022) Two new railway lines could transform Central Asia, Economist 06.11.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.economist.com/asia/2022/09/06/two-new-railway-lines-could-transform-central-asia> [Accessed 20/12/2022]
- The Economist (2022) The Gulf looks to China, The Economist 07.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2022/12/07/the-gulf-looks-to-china> [Accessed 30/12/2022]
- The Irrawaddy (2021) Myanmar Junta Approves 15 Investments, Including US\$2.5-Billion Power Project, The Irrawaddy 05.08.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/162007.html> [Accessed 10/12/2022]
- The Irrawaddy (2021) Agreement Moves Myanmar's Kyaukphyu Port Project a Step Forward, The Irrawaddy 20.11.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/agreement-moves-myanmars-kyaukphyu-port-project-a-step-forward.html> [Accessed 10/12/2022]
- Tirone J. & Motevalli G. (2022) Russia and Iran Are Building a Trade Route That Defies Sanctions, Bloomberg 21.12.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.bloomberg.com/graphics/2022-russia-iran-trade-corridor/#xj4y7vzkg> [Accessed 30/12/2022]
- Tiwari S. (2022) China Is Now Courting Thailand, A Key US Ally, With Joint Military Drills & Massive Arms Sales, The Eurasian Times 21.08.2022, Ανακτήθηκε από: https://eurasianimes.com/china-is-now-courting-thailand-a-key-us-ally/?amp&fbclid=IwAR2Gi_grjGxXay2grNqNGgOFyEkb9Q8EpAfwed24HV1sloaqq4EIDu43EdM [Accessed 20/01/2023]

- Tran H. (2022) Dual circulation in China: A progress report, Atlantic council 24.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/dual-circulation-in-china-a-progress-report/> [Accessed 18/01/2023]
- UN Comtrade Database (2022) Trade Data, Ανακτήθηκε από: <https://comtrade.un.org/> [Accessed 30/01/2023]
- US UN Mission (2022) Joint Statement on Behalf of 50 countries in the UN General Assembly Third Committee on the Human Rights Situation in Xinjiang, China, USUNM 31.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://usun.usmission.gov/joint-statement-on-behalf-of-50-countries-in-the-un-general-assembly-third-committee-on-the-human-rights-situation-in-xinjiang-china/> [Accessed 20/12/2022]
- UN HRC (2022) Human Rights Council Adopts 21 Texts and Rejects One Draft Decision, UN HRC 06.10.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.ohchr.org/en/news/2022/10/human-rights-council-adopts-21-texts-and-rejects-one-draft-decision-extends-mandates> [Accessed 19/01/2023]
- US Department of Defense (2022) Military and Security Developments Involving the People's Republic of China," commonly known as the China Military Power Report (CMPR), November 29, 2022., Ανακτήθηκε από: <https://www.defense.gov/CMPR/> [Accessed 17/01/2023]
- Vaghji S. (2022) What's Behind the China-Myanmar Economic Corridor 'Plus' Initiative?, The Diplomat 10.08.2022, Ανακτήθηκε από: <https://thediplomat.com/2022/08/whats-behind-the-china-myanmar-economic-corridor-plus-initiative/> [Accessed 10/01/2023]
- WNISR (2022) Second Russian Nuclear Reactor Construction Start in China This Year—Anyways 2, WNISR 20.05.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.worldnuclearreport.org/Second-Russian-Nuclear-Reactor-Construction-Start-in-China-This-Year-Anyways-2.html> [Accessed 30/12/2022]
- World Bank (2020) South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative; South Caucasus and Central Asia - The Belt and Road Initiative: Kazakhstan Country Case Study. © World Bank, Washington, DC. Ανακτήθηκε από: <http://localhost:4000/entities/publication/e4b1a900-f737-555f-8631-90c7e506b493> [Accessed 30/11/2022]
- World Bank (2020) South Caucasus and Central Asia: Belt and Road Initiative Azerbaijan Country Case Study, World Bank, Washington, DC June 2020, Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34329/South->

[Caucasus-and-Central-Asia-The-Belt-and-Road-Initiative-Azerbaijan-Country-Case-Study.pdf](#) [Accessed 30/11/2022]

- World Bank (2020) South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Georgia Country Case Study, World Bank, Washington, DC June 2020, Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34122> [Accessed 30/11/2022]
- World Bank (2020) Improving Freight Transit and Logistics Performance of the Trans-Caucasus Transit Corridor: Strategy and Action Plan. World Bank, Washington, DC. January 2020 Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33554> [Accessed 30/11/2022]
- World Bank (2020) Business Regulation in South Asia and the Belt and Road Initiative. World Bank, Washington, DC. © World Bank. Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34891> [Accessed 08/01/2023]
- World Bank (2020) From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity. World Bank, Vientiane. © World Bank. Ανακτήθηκε από: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33891> [Accessed 10/01/2023]
- Foreign direct investment, net inflows (BoP, current US\$) - Pakistan, Ανακτήθηκε από: https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?end=2021&locations=PK&name_desc=false&start=2009&view=chart [Accessed 08/01/2023]
- Witte M. (2013) Xi Jinping Calls For Regional Cooperation Via New Silk Road , The Astana Times 11.09.2013 Ανακτήθηκε από: <https://astanatimes.com/2013/09/xi-jinping-calls-for-regional-cooperation-via-new-silk-road/> [Accessed 28/01/2022]
- Xinhua (2017) Turkey builds massive high-speed railway to mark centennial anniversary, Xinhua 14.05.2017, Ανακτήθηκε από: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282781.htm [Accessed 01/01/2023]
- Yang J. (2022) Alibaba's Russia Venture Puts Chinese E-Commerce Giant in Awkward Spot, The Wall Street Journal 24.03.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.wsj.com/articles/alibabas-russia-venture-puts-chinese-e-commerce-giant-in-awkward-spot-11648123931> [Accessed 30/10/2022]
- Yee W. Y. (2022) The Jakarta-Bandung High-Speed Railway and the Future of the Belt and Road Initiative, The Jamestown China Brief Volume: 22 Issue: 23 December 2022, Ανακτήθηκε από: <https://jamestown.org/program/the-jakarta-bandung-high-speed-railway-and-the-future-of-the-belt-and-road-initiative/> [Accessed 20/01/2023]

- Yeping Y. (2022) China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program, Global Times 13.10.2022 Ανακτήθηκε από: <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml> [Accessed 30/11/2022]
- Zaremba H. (2023) Europe's Energy Crisis Leaves Almost All Of Pakistan Without Power, Oil price 25.01.2023, Ανακτήθηκε από: <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/Europes-Energy-Crisis-Leaves-Almost-All-Of-Pakistan-Without-Power.html> [Accessed 09/01/2023]
- Zhang Y. (2021) Alternative Transport Mode: China-EU Trade on Rail, S&P global 17.03.2021, Ανακτήθηκε από: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/alternative-transport-mode-china-eu-trade-on-rail.html> [Accessed 24/01/2023]
- ZTE (2016) ZTE to acquire 48% stake in Netas to support growth in Turkey and Eurasia, ZTE 12.06.2016, Ανακτήθηκε από: <https://www.zte.com.cn/global/about/news/1206.html> [Accessed 10/12/2022]
- Zu C. (2022) Russia crude oil pipeline capabilities to mainland China—The ESPO crude oil pipeline, S&P global 01.04.2022, Ανακτήθηκε από: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/espo-crude-oil-pipeline.html> [Accessed 10/10/2022]