



University of Piraeus
MSc in Energy

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ:
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

Ο ΓΕΩΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΑΣΙΑ:

Ο ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΕΙΟΥ.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

ΖΑΦΕΙΡΗ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Στρατηγική, το Δίκαιο και τα Οικονομικά της Ενέργειας.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ, 2019

«Εγώ η Σπυριδούλα Ζαφείρη βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.»

*Σε εκείνη που μου δίδαξε την επιμονή και την υπομονή, να παλεύω για τα θέλω μου,
να ξεπερνάω τα εμπόδια και να μάχομαι για τις αξίες και τα ιδανικά μου με
οποιοδήποτε ρίσκο.*

Στη μαμά μου.

Ευχαριστίες

Φτάνοντας, πια στο τέλος του μεταπτυχιακού μου, αισθάνομαι καθήκον αλλά και ανάγκη να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που στάθηκαν στο πλευρό μου και με βοήθησαν όλα αυτά τα χρόνια - από τα θρανία του σχολείου μέχρι τα πανεπιστημιακά έδρανα - , αλλά και εκείνους που είχα την τύχη και τη χαρά να τους γνωρίσω μετέπειτα.

Πρώτα απ' όλα θέλω να ευχαριστήσω την μητέρα μου Κατερίνα, που όλα αυτά τα χρόνια είναι δίπλα μου και με στηρίζει, αγωνίζεται καθημερινά, για να παρέχει στην οικογένεια της ένα καλύτερο μέλλον, ένα μέλλον ανθηρό, πιο όμορφο από το δικό της, ένα μέλλον που δυστυχώς κάποιοι ανελέητα προσπαθούν να μας το πάρουν μέσα από τα χέρια μας, ένα μέλλον που κάποιοι το έχουν βάλει υποθήκη. Παρόλ' αυτά, είναι εκεί, πάντα και κάθε στιγμή, όποτε την χρειαστώ, μου δίνει δύναμη, κουράγιο, ελπίδα και αγάπη, να με εμπνυχώνει αλλά και να με συμβουλεύει. Υπήρχαν μέρες που ένιωθα απογοήτευση, έχανα τις ελπίδες μου, απογοητευόμουν, μέρες γεμάτες πίεση και άγχος, ένα τηλεφώνημά της, όμως ήταν αρκετό για να μου δώσει δύναμη να συνεχίσω. Αρωγός και στυλοβάτης σε κάθε μου στιγμή, πάλευε και παλεύει καθημερινά για μένα, αλλά και για τα αδέρφια μου. Και κάπου εδώ θα ήθελα να ευχαριστήσω και τα δυο μου αδέρφια, Δανιήλ και Νίκο, που και εκείνα με στηρίζουν και μου δίνουν κουράγιο, όποτε το χρειαστώ.

Τέλος, όταν αναφέρθηκα, παραπάνω, σε εκείνους τους ανθρώπους που είχα την τύχη και τη χαρά να τους γνωρίσω μετέπειτα, αναφερόμουν στο καθηγητή μου, κ. Πλατιά Αθανάσιο. Είναι ένας άνθρωπος που θαυμάζω και σέβομαι πολύ, διότι δίνει το δικό του αγώνα καθημερινά για την εκπαίδευση και για την επιστήμη και παρ' όλες τις υποχρεώσεις του, είναι πάντα εκεί, σταθερός και πιστός στα παιδιά του, στους μαθητές του. Είναι δάσκαλος, καθηγητής, επιστήμων, μα πάνω απ' όλα, Άνθρωπος με γνώση, πνευματική καλλιέργεια, μεταδοτικότητα και αγάπη για αυτό που κάνει, αλλά και με ήθος και αξίες που άξια έχει το χάρισμα και την πειθώ να τις μεταλαμπαδεύει στους φοιτητές του. Τον εκτιμώ βαθύτατα και θα ήθελα να τον ευχαριστήσω από καρδιάς για όλο αυτό το έργο του, για τις συμβουλές και τις οδηγίες του.

Σας ευχαριστώ.

Ο ΓΕΩΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΑΣΙΑ: ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ

Σημαντικοί Όροι: Διεθνείς Σχέσεις, Κίνα, ΗΠΑ, Ευρασία, εμπόριο, επενδύσεις, οικονομική πρόοδος, μεταρρυθμίσεις,...

Περίληψη

Ο «Δρόμος του Μεταξιού», γνωστός ως «**The Belt and Road Initiative**» είναι μια αναπτυξιακή στρατηγική που εστιάζει στην συνεργασία και στην σύνδεση των χωρών της Ευρασίας, μέσω θαλάσσιων οδών, σιδηροδρόμων και χερσαίων διαδρομών. Η πρωτοβουλία αυτή υποστηρίχθηκε από τον πρόεδρο της Κίνας Xi Jinping με στόχο την ώθηση της Κίνας να αναλάβει μεγαλύτερο ρόλο στις παγκόσμιες υποθέσεις με ένα εμπορικό δίκτυο που θα επεκτείνεται σε ολόκληρη την περιοχή της Ασίας - Ειρηνικού και της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, την ενσωμάτωση της περιοχής σε μια συνεκτική οικονομική περιοχή μέσω της οικοδόμησης υποδομών, της αύξησης των πολιτιστικών ανταλλαγών, της διεύρυνσης του εμπορίου και την γεφύρωση του χάσματος των υποδομών έτσι ώστε να επιταχύνει την οικονομική ανάπτυξη. Το έργο προβλέπει την κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών, αυτοκινητοδρόμων, αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου, τηλεπικοινωνιών, υποδομών και καλώδια οπτικών ινών. Δύο διάδρομοι θα επεκταθούν σε ολόκληρη την ευρασιατική ξηρά σε διαφορετικά γεωγραφικά μήκη και πλάτη και θα καταλήγουν στην Ευρώπη, ενώ μια άλλη θα συνδέσει τις νοτιοδυτικές επαρχίες της Κίνας με την ηπειρωτική Νοτιοανατολική Ασία. Οι διάδρομοι Κίνα-Πακιστάν και Μπαγκλαντές-Κίνα-Ινδία-Μιανμάρ θα είναι στενά συνδεδεμένοι με τη ζώνη και θα παρέχουν πρόσβαση σε λιμάνια του Ινδικού Ωκεανού. Όπως θεωρήθηκε από το Πεκίνο, τον 21ο αιώνα ο Ναυτικός Δρόμος του Μεταξιού ξεκινά στις μεγάλες πόλεις των λιμανιών της νότιας Κίνας και περνάει από την νότιο θάλασσα πριν από την επέκταση του από τον Ινδικό Ωκεανό στην βορειοανατολική Αφρική μέσω του πρόσφατα διευρυμένου καναλιού του Σουέζ προς την Ευρώπη. Οι επενδύσεις υποδομών θα περιλαμβάνουν την κατασκευή νέων

λιμανιών και τις αναβαθμίσεις των ήδη υπάρχουσών εγκαταστάσεων. Η πρωτοβουλία του Πεκίνου θα διευκολύνει την αύξηση της Κινεζικής εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, το περιφερειακό εμπόριο και τις επενδύσεις σε διασυνοριακό επίπεδο. Μέσω του διαλόγου με τη συμμετοχή χώρων, η Κίνα σκοπεύει να καταργήσει τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο, όπως τις συγκρουόμενες τελωνειακές διαδικασίες. Το έργο, με άλλα λόγια, σχεδιάστηκε για να ωφελήσει την οικονομία της Κίνας. Το πιο σημαντικό, είναι ότι η Κίνα επιδιώκει να ενθαρρύνει την οικονομική ανάπτυξη των φτωχότερων δυτικών και νότιων περιοχών της χώρας, οι οποίες υστερούν πολύ πίσω από το ευημερούσες παράκτιες επαρχίες. Είναι όμως η πρωτοβουλία αυτή αποδεκτή απ' όλες τις χώρες; Ή μήπως το όραμα της Κίνας φέρει αντιδράσεις και μεγιστοποιεί τον γεωοικονομικό ανταγωνισμό;

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	4
Περίληψη	5
<u>Κεφάλαιο 1:</u> Γεωοικονομία και Γεωπολιτική του 21^{ου} αιώνα.....	9
1.1 Ορισμός και ιστορική αναδρομή.....	9
1.2 Εργαλεία γεωοικονομίας	14
1.3 Πως η γεωοικονομία αλλάζει το διεθνές σύστημα – ποιες οι επιπτώσεις;.....	15
1.4 Γεωπολιτική και εξωτερική πολιτική Κίνας.....	24
<u>Κεφάλαιο 2:</u> Ο δρόμος για την Ευρασία.....	44
2.1 Ιστορική Αναδρομή.....	44
2.2 Κεντρική Ασία: η καρδιά της Ευρασίας.....	48
2.3 Ανακατανομή της ισχύος - ανακατάταξη της παγκόσμιας πολιτικής σκακιέρας.....	53
2.4 Η θέση της Ινδίας.....	71
2.5 Ο ρόλος του Πακιστάν.....	86
2.6 Η Ασία του μέλλοντος	93
<u>Κεφάλαιο 3:</u> Η στρατηγική «One Belt One Road».....	102
3.1 Ο Παλιός και ο νέος δρόμος του Μεταξιού: Η κατάρρευση ενός μύθου.....	102
3.2 Ανασκόπηση της Κινεζικής ιστορικής διαδρομής και η ανάληψη της Πρωτοβουλίας.....	107

3.3 Στόχοι και Δράσεις: αρχές, πλαίσιο, δομή.....	114
3.4 Το όραμα της Κίνας.....	126
3.5 Θαλάσσιο δίκτυο, δίκτυο σιδηροδρόμων, οδών και αγωγών.....	134
3.6 Έξι διεθνείς θαλάσσιοι διάδρομοι.....	135
3.7 Το όραμα της Θαλάσσιας Οδού.....	137
3.8 «Ο Δρόμος Του Μεταξιού», Οι Οικονομικές-Εμπορικές Σχέσεις ΕΕ και Κίνας.....	145
3.9 Επιπτώσεις της Αναπτυξιακής Στρατηγικής.....	153
3.10 Κριτική της πρωτοβουλίας One Belt One Road. Υποστηρικτές και αντίπαλοι.....	159
3.11 Κίνα και Ρωσία στην Κεντρική Ασία: Συνεργασία ή Σύγκρουση;.....	168
3.11.1 Το τρίγωνο «Κίνα-Ρωσία- Ηνωμένες Πολιτείες».....	170
3.12 Ένα "Σχέδιο Μάρσαλ" με κινέζικα χαρακτηριστικά;.....	174
<u>Κεφάλαιο 5: Ρίσκα, Προσκλήσεις, Αμφισβητήσεις</u>	176
<u>Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα</u>	188
Βιβλιογραφία	198

Κεφάλαιο 1^ο

Γεωοικονομία και Γεωπολιτική του 21^{ου} αιώνα

Η χρήση οικονομικών μέσων για την προώθηση και την υπεράσπιση εθνικών συμφερόντων για να παράγουν οφέλη και γεωπολιτικά αποτελέσματα και οι επιπτώσεις των οικονομικών δράσεων άλλων εθνών για τους γεωπολιτικούς στόχους μιας χώρας.

1.1 Ορισμός και ιστορική αναδρομή

Γεωπολιτική

Η γεωπολιτική είναι η μελέτη των επιδράσεων της γεωγραφίας (ανθρώπινης και φυσικής) στις διεθνείς σχέσεις και στη διεθνή πολιτική. Η γεωπολιτική ως μια θεωρία χωρικών αλληλεξαρτήσεων και ιστορικής αιτιότητας, αναλύει και συσχετίζει σταθερούς και μεταβλητούς γεωγραφικούς παράγοντες καταλήγοντας σε συμπεράσματα κατανομής της ισχύος στο διεθνή χώρο. Η γεωπολιτική αποτελεί μια μέθοδο μελέτης της εξωτερικής πολιτικής ώστε να γίνει κατανοητή, να εξηγηθεί και τελικά να μπορεί να προβλεφθεί η συμπεριφορά των διεθνών πολιτικών δρώντων μέσα από γεωγραφικές μεταβλητές. Αυτές οι μεταβλητές περιλαμβάνουν το κλίμα/περιβάλλον, τον πολιτισμό, την τοπογραφία, τη δημογραφία, τους φυσικούς πόρους και εφαρμοσμένες επιστήμες της περιοχής που εξετάζεται. Ο όρος "γεωπολιτική" σαν επιστημονικός όρος εισήχθη το 1899 από τον Σουηδό πολιτικό και πολιτικό επιστήμονα Rudolf Kjellen, μαθητή του γεωγράφου και θεωρούμενου ως πατέρα της γεωπολιτικής Friedrich Ratzel. Ως επιστήμη, η γεωπολιτική δημιουργήθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα και στη συνέχεια διαδόθηκε στην κεντρική Ευρώπη κατά το διάστημα του μεσοπολέμου. Η γεωπολιτική αποτελεί εργαλείο της στρατηγικής με κεντρικό σημείο την εθνική ισχύ και τον έλεγχο μίας γεωγραφικής επικράτειας. Κράτη που είναι ισχυρότερα στην προβολή των ικανοτήτων τους σε μεγαλύτερες αποστάσεις, αποτελούν τα κυρίαρχα κράτη σε κάθε ιστορική περίοδο μέσα στο διεθνές σύστημα. Επομένως, η γεωπολιτική υπονοεί την ύπαρξη διεθνών ανταγωνισμών και υποστηρίζει τη στρατηγική σχεδίαση σε διάφορους τομείς, όπως της στρατιωτικής ισχύος (γεωστρατηγική), της οικονομίας (γεωοικονομία). Ο πατέρας της σύγχρονης γεωπολιτικής ο Γερμανός γεωγράφος Φρίντριχ

Ράτσελ (Friedrich Ratzel, 1844- 1904), στο βιβλίο του με τίτλο *Politische Geographie*¹, όρισε αυτό το πεδίο ως τη μελέτη του κράτους ως «χωρικού οργανισμού» και αποφάνθηκε ότι ο χώρος (Raum) και η θέση (Lage) προσδιορίζουν αποφασιστικά τη μοίρα των κρατών. Ο όρος γεωπολιτική (Geopolitik) χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Σουηδό πολιτικό επιστήμονα Ρούντολφ Κιέλεν (Rudolf Kjellén, 1864 - 1922), ο οποίος εργαζόταν στο Πανεπιστήμιο του Gothenburg στα τέλη του 19ου αιώνα². Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η γεωπολιτική οργανώθηκε ως ιδιαίτερο επιστημονικό πεδίο από τον Άγγλο γεωγράφο και ακαδημαϊκό σερ Χάλφορντ Μακίντερ (Sir Halford John Mackinder, 1861- 1947), ο οποίος διετέλεσε διευθυντής της London School of Economics³. Σύμφωνα με τον Μακίντερ, στη γεωπολιτική, υπάρχουν δύο βασικοί πόλοι: ο πόλος της ξηράς και ο πόλος της θάλασσας. Επίσης, σύμφωνα με την ορολογία του Μακίντερ, η «καρδιά της ξηράς» (heartland) βρίσκεται στο κέντρο αυτού που ονόμασε «Παγκόσμια Νήσο» και εκτείνεται από τον ποταμό Βόλγα μέχρι τον ποταμό Γιανγκτζέ (Yangtze) και από τα Ιμαλάια μέχρι την Αρκτική. Αυτήν την περιοχή, ουσιαστικά δηλαδή την Ευρασία, ο Μακίντερ τη χαρακτήρισε ως «τον άξονα περιστροφής της παγκόσμιας ιστορίας» («the Pivot of World History»). Ο Μακίντερ διατύπωσε την εξής αρχή: «αυτός που ελέγχει την Ανατολική Ευρώπη, ελέγχει την καρδιά της ξηράς, αυτός που ελέγχει την καρδιά της ξηράς, ελέγχει την Παγκόσμια Νήσο, αυτός που ελέγχει την Παγκόσμια Νήσο, ελέγχει όλον τον κόσμο».

Γεωοικονομία

Μια από τις εφαρμογές της γεωπολιτικής είναι η γεωοικονομία (geoeconomics). Αυτό το πεδίο έρευνας δημιουργήθηκε, ως επί το πλείστο, στη μεταψυχροπολεμική εποχή και η ανάπτυξή του οφείλεται κυρίως στον Αμερικανό στρατηγικό αναλυτή Έντουαρντ Λούτβακ (Edward Luttwak). Σύμφωνα με τον Λούτβακ, το κυριότερο χαρακτηριστικό της εποχής που αναδύθηκε μετά από τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου είναι η διεξαγωγή ενός παγκόσμιου οικονομικού ανταγωνισμού. Η **γεωοικονομία** μελετά τα γεωοικονομικά δεδομένα μίας

¹ εκδόσεις Oldenburg, 1897.

² βλ. B. Haggman, *Rudolf Kjellén: Founder of Geopolitics*, εκδόσεις Center for Research on Geopolitics, 1988.

³ βλ. H. J. Mackinder, «The Geographical Pivot of History», *Geographical Journal*, τόμος 23, 1904, σελ 421-444.

γεωγραφικής περιοχής ή σε διεθνή κλίμακα, τα οποία σχετίζονται με την οικονομική ισχύ (οικονομικές δραστηριότητες ως προς το γεωγραφικό περιβάλλον), με σκοπό την αξιοποίησή τους. Τα λεγόμενα γεωοικονομικά δίκτυα είναι οι διάφοροι αγωγοί ηλεκτρικής ενέργειας, πετρελαίου, φυσικού αερίου, θαλάσσιοι και χερσαίοι οδοί εμπορίου, οδοί λαθρομετανάστευσης, διακίνησης ναρκωτικών, κτλ. Μεταξύ των άλλων, η γεωοικονομία μελετά το ρόλο της οικονομικής αλληλεξάρτησης για την επίλυση ή την πρόληψη των συγκρούσεων, τα όρια της οικονομίας στη πρόληψη ή την επίλυση συγκρούσεων, τη σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και των πολιτικών και κοινωνικών συνθηκών στις διάφορες χώρες, όπως η διαφθορά, η ανάπτυξη δικτύων οργανωμένου εγκλήματος (πχ καρτέλ ναρκωτικών), η ανάπτυξη τρομοκρατικών ομάδων και η διασύνδεση τους με συμβατικές μορφές εγκλήματος⁴. Η γεωοικονομία, επίσης, μπορεί να οριστεί με δύο διαφορετικούς τρόπους: α) ως η σχέση μεταξύ της οικονομικής πολιτικής και των αλλαγών στην εθνική εξουσία και τη γεωπολιτική (με άλλα λόγια, τις γεωπολιτικές συνέπειες των οικονομικών φαινομένων) ή ως οι οικονομικές συνέπειες των τάσεων στη γεωπολιτική και την εθνική εξουσία. Τόσο η έννοια ότι «το εμπόριο ακολουθεί τη σημαία» (ότι η προβολή των εθνικών εξουσιών έχει οικονομικές συνέπειες) όσο και ότι «η σημαία ακολουθεί το εμπόριο» (ότι υπάρχουν δηλαδή γεωπολιτικές συνέπειες οικονομικών φαινομένων) υποδεικνύουν το θέμα της γεωοικονομίας. Είτε έτσι, είτε αλλιώς, οι πνευματικές ρίζες των γεωοικονομικών ενσωματώνονται στον δέκατο έβδομο ευρωπαϊκό αιώνα, σε μεγάλο βαθμό γαλλικό, μερκαντιλισμό. Η στρατιωτική επιδίωξη των αγορών, σε πόρους και χρυσό που προορίζεται να επιτρέψει σε μια χώρα να εξάγει περισσότερα και να εισάγει λιγότερα, να αγοράζει φθηνά και πουλά ακριβά, προηγήθηκε την έλευση της σύγχρονης οικονομίας με βάση τις ιδέες του ελεύθερου εμπορίου και του laissez-faire. Ενώ ο δέκατος ένατος αιώνας κυριαρχείται από αυτά τα κλασσικές οικονομικές ιδέες, ο μερκαντιλισμός ποτέ δεν είχε ταφεί οριστικά και επανειλημμένα κατευθύνεται στη διαπολεμική Ευρώπη, για παράδειγμα, και πιο πρόσφατα στην Κίνα. Σε τη δεκαετία του '80, η άνοδος της Ιαπωνίας προκάλεσε μερκαντιλιστικές αντιδράσεις από την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες με βάση τους φόβους ότι η ίδια η Ιαπωνία ανέβαινε στην πλάτη του μερκαντιλισμού. Σήμερα, οι οικονομικές κρίσεις στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική για μια ακόμη φορά αναβιώνουν τον λανθάνοντα

⁴<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1>.

μερκαντιλισμό, με πολλούς να κατηγορούν τη Γερμανία και τις Ηνωμένες Πολιτείες ότι επιδιώκουν μια ατζέντα μερκαντιλισμού.⁵

Ο σκοπός της γεωοικονομικής στρατηγικής ενός κράτους είναι να επιτύχει και να διατηρήσει μια προνομιά θέση στην παγκόσμια οικονομία. Αυτό σημαίνει ότι η γεωοικονομία ασχολείται με τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ της οικονομικής ισχύος, του γεωγραφικού χώρου και εκείνου του 'τεχνητού' χώρου στο πλαίσιο του οποίου η ρευστότητα και η ένταση των οικονομικών συναλλαγών καθιστούν όλο και δυσκολότερο τον προσδιορισμό εδαφικών συνόρων. Η αυξημένη αλληλεξάρτηση πυροδοτεί την παγκοσμιοποίηση και η περιφερειακή οικονομική ολοκλήρωση είναι συχνά η απάντηση των εθνών - κρατών στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης. Η λογική της γεωγραφικής και ειδικά γεωπολιτικής εγγύτητας και οι πιέσεις της οικονομικής αλληλεξάρτησης έχουν δημιουργήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Βορειοαμερικανικό Σύμφωνο Ελευθέρου Εμπορίου (NAFTA), το λατινοαμερικανικό σύμφωνο ελευθέρου εμπορίου Mercosur, την Ευρασιατική Οικονομική Ένωση, κ.λπ.⁶. Ο όρος γεωοικονομία χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό σήμερα, αλλά σχεδόν πάντα χωρίς συγκεκριμένο ορισμό. Κάποιοι συγγραφείς τείνουν να επικεντρώνονται στη χρήση γεωπολιτικής ή στρατιωτικής δύναμης για οικονομικούς σκοπούς. Άλλοι τείνουν να ορίζουν την γεωοικονομία ευρύτερα, ως την εμπλοκή της διεθνούς οικονομίας, γεωπολιτικής και της στρατηγικής, Άλλοι πάλι τονίζουν το εμπόριο και το προστασία των βιομηχανιών. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο της εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ, εκείνοι που χρησιμοποιούν την έννοια έχουν επίσης κατά κύριο λόγο εμπιστευτεί τις παραδοσιακές πτυχές του διεθνούς εμπορίου και των κυρώσεων. Τυπικά, αυτές οι έρευνες αναδεικνύουν μια στενή κατανόηση της εμπορικής πολιτικής των ΗΠΑ - το εμπόριο, ενισχύοντας την οικονομική θέση της Αμερικής, και επομένως, τουλάχιστον θεωρητικά, ενισχύουν και την προβολή της ισχύος ανάλογα- αλλά δεν έχουν ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση εκτός, ίσως, από μια ευρέως διαδεδομένη πεποίθηση, που έχει τις ρίζες της στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, αυτή του φιλελευθερισμού του Norman Angell και

⁵ Geo – economics and strategy, σελ. 2.

<https://eclass.gunet.gr/modules/document/file.php/SOCGU270/%CE%A0%CE%BB%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%AC%CF%82/Geo-economics%20and%20Strategy.pdf>

⁶<https://www.scribd.com/document/248787702/%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97-%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%91-%CE%9A%CE%91%CE%99-%CE%A7%CE%A1%CE%97%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%9F%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%99%CE%9A%CE%97>

άλλων, που επεκτάθηκε στο εμπόριο προωθώντας την ειρήνη. Είναι ουσιαστικά το εμπόριο για χάρη του εμπορίου⁷. Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτή τη θέση η γεωοικονομία είναι τόσο μια μέθοδος ανάλυσης όσο και μια μορφή κρατικής πολιτικής. Η πρώτη διάσταση αυτού του τριμερούς ορισμού «η χρήση οικονομικών μέσων για την προαγωγή και την προάσπιση των εθνικών συμφερόντων» εφαρμόζεται με γενικό τρόπο στις παραδοσιακές αντιλήψεις εγχώριων οικονομικών δυνάμεων που προωθούν την προβολή ισχύος των ΗΠΑ, τουλάχιστον θεωρητικά. Ομοίως, το τελικό στοιχείο αυτού του ορισμού της γεωοικονομίας «τα αποτελέσματα των οικονομικών δράσεων των άλλων εθνών για τους γεωπολιτικούς στόχους μιας χώρας», ενώ ιστορικά δεν παρακολουθούνται σε σχέση με άλλες πτυχές των διεθνών σχέσεων, έχει προσελκύσει αυξανόμενο ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια.

Η γεωοικονομία είναι διαφορετική από τη γεωπολιτική.

Αντί να επικεντρώνεται στα οικονομικά ως μέσο για την προώθηση γεωπολιτικών στόχων, ορισμένοι ορισμοί της γεωοικονομίας έχουν αντιστρέψει αυτή τη σχέση μέσων, τονίζοντας με ποιον τρόπο οι χώρες μπορούν να εφαρμόσουν στρατιωτικές ή γεωπολιτικές δομές για να φέρουν ωφέλιμα οικονομικά αποτελέσματα. Πράγματι, υπήρξε μια τάση αντιμετώπισης της γεωπολιτικής και της γεωοικονομίας ως εναλλάξιμες έννοιες. Ενώ οι δύο σχετίζονται πρέπει αναμφίβολα να διαχωρίζονται. Η διαφορά είναι ότι, όπως και για την γεωοικονομία, δεν υπάρχει ενιαία ορολογία για τη γεωπολιτική. Σύμφωνα με έναν από τους ευρύτερα αναφερόμενους ορισμούς, η γεωπολιτική είναι μια μέθοδος εξωτερικής πολιτικής η ανάλυση της οποίας επιδιώκει να κατανοήσει, να εξηγήσει και να προβλέψει τη διεθνή πολιτική συμπεριφορά, κυρίως όσον αφορά τις γεωγραφικές μεταβλητές δομές Άλλοι, γενικότεροι ορισμοί τείνουν να επικεντρώνονται στη σχέση μεταξύ της πολιτικής και της επικράτειας, δηλαδή της τέχνης και της πρακτικής της χρήσης πολιτικής εξουσίας σε μια δεδομένη εδαφική περιοχή⁸. Η γεωπολιτική είναι πραγματικά ένα σύνολο υποθέσεων για το πώς ένα κράτος ασκεί εξουσία πάνω από την επικράτεια. Η γεωοικονομία, είναι να παράσχει έναν παράλληλο απολογισμό του τρόπου με τον οποίο το κράτος οικοδομείται και ασκεί δύναμη σε σχέση με οικονομικούς παράγοντες. Με αυτή την κατανόηση, λοιπόν, η χρήση της στρατιωτικής δύναμης σύμφωνα με οικονομικούς στόχους

⁷ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 20.

⁸ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 23.

τείνουν στην γεωπολιτική παρά στη γεωοικονομία. Ακόμα κι έτσι, είναι προφανώς στενά συνδεδεμένες και οι δυο έννοιες. Η κατανόηση της γεωοικονομίας απαιτεί να εκτιμηθούν οι ενσωματωμένες διαφορές στις επιχειρησιακές παραδοχές της γεωπολιτικής και της οικονομίας. Η λογική της γεωπολιτικής είναι παραδοσιακά μηδενική, ενώ η λογική της οικονομίας έχει παραδοσιακά θετικό άθροισμα. Όπως έθεσε ο Michael Mandelbaum στο τελευταίο του βιβλίο, «η καρδιά της πολιτικής είναι η δύναμη, σκοπός της οικονομία είναι ο πλούτος. Η ισχύς είναι εγγενώς περιορισμένη. Η αναζήτηση της εξουσίας είναι επομένως ανταγωνιστική. Είναι ένα παιχνίδι «μηδενικού ποσού». Ο πλούτος, αντιθέτως, είναι απεριόριστος, που κάνει τα οικονομικά ένα θετικό παιχνίδι αθροίσματος.» Η γεωοικονομία ουσιαστικά συνδυάζει τη λογική της γεωπολιτικής με τα εργαλεία της οικονομίας, βλέποντας τις οικονομικές ενέργειες και τις επιλογές ενός δεδομένου κράτους ως ενσωματωμένες μέσα σε μεγαλύτερες πραγματικότητες της κρατικής εξουσίας. Οι γεωοικονομικές προσπάθειες προβολής ισχύος μπορούν να πάρουν πολλούς μορφές. Και όπως όλα τα κράτη δεν δημιουργούν ισότιμα την ικανότητα τους να προβάλλουν γεωπολιτική εξουσία, υπάρχουν ορισμένα δομικά χαρακτηριστικά -ή γεωοικονομικά επιδόματα- που υπαγορεύουν πόσο αποτελεσματική είναι μια χώρα στο να κάνει χρήση των γεωοικονομικών εργαλείων⁹.

1.2 Εργαλεία γεωοικονομίας

Σε σύγκριση με τις προηγούμενες εποχές της γεωοικονομικής σημασίας, πολλοί αναδεικνύουν τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, όπως παρουσιάζονται από το Σχέδιο Μάρσαλ και τα αρχικά στάδια του Ψυχρού Πολέμου. Μερικά από τα σημερινά ευνοούμενα γεωοικονομικά εργαλεία, δεν υπήρχαν την ημέρα του Μάρσαλ. Άλλα, όπως η ενεργειακή πολιτική, ενώ δεν είναι καινούργια, λειτουργούν σε ένα τόσο απέραντο τοπίο ώστε να αποδώσουν ότι είναι τόσο καλά όσο και νέα. Ακόμα άλλα από αυτά τα μέσα, με την αναπτυξιακή βοήθεια ως ένα παράδειγμα, λειτουργούν λίγο πολύ όπως έκαναν σε παλαιότερες εποχές. Ακόμα και αυτά, έχουν προσελκύσει σημαντικούς νέους παίκτες και διαστάσεις. Σήμερα, επτά οικονομικά εργαλεία είναι, τουλάχιστον θεωρητικά, κατάλληλα για τη γεωπολιτική εφαρμογή: εμπορική πολιτική, επενδυτική πολιτική, οικονομικές και χρηματοοικονομικές κυρώσεις, κυβερνητική πολιτική, τη

⁹ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 25-27.

χρηματοπιστωτική και νομισματική πολιτική και την ενέργεια και τα αγαθά. Το καθένα έχει το δικό του ηγετικό ρόλο στις χώρες και τα θεσμικά όργανα, τους δικούς του μοχλούς κρατικού ελέγχου και καθοριστικούς παράγοντες επιτυχίας και το δικό του σύνολο εξωτερικών συνεπειών και επιπτώσεων στα εθνικά συμφέροντα κάθε χώρας¹⁰.

1.3 Πως η γεωοικονομία αλλάζει το διεθνές σύστημα

Το 1991, δύο ολόκληρες δεκαετίες πριν γράψει το αναλυτικό δοκίμιό του, ο Leslie Gelb προέτρεψε τις Ηνωμένες Πολιτείες να αντικαταστήσουν την ιστορική αντισοβιετική εστίαση της ασιατικής πολιτικής των ΗΠΑ με μια νέα έμφαση για τη γεωοικονομία, να δημιουργήσουν νέους οικονομικούς δεσμούς και να τους χρησιμοποιήσουν για να επιλύσουν πολιτικά προβλήματα και να αποτρέψουν την έκρηξη των οικονομικών διαφορών σε πολιτικές αντιπαραθέσεις. Ο Reginald Dale, ειδικός στις ευρωπαϊκές υποθέσεις, σημείωσε ότι «με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και την έλευση της παγκόσμιας οικονομίας, η γεωπολιτική και η γεωοικονομία συνδέονται όλο και πιο στενά». Απευθυνόμενος σε όσους νοσταλγούσαν τον Ψυχρό Πόλεμο ο ιστορικός Thomas Stewart κάλεσε τις Ηνωμένες Πολιτείες να δημιουργήσουν το γεωοικονομικό ισοδύναμο ενός αποτρεπτικού παράγοντα: δηλαδή, έναν τρόπο να σχεδιάσουν την οικονομική δύναμη έτσι ώστε να αποτρέψουν τις διαμάχες, να κερδίσουν εκείνες που οι Η.Π.Α. δεν μπορούν να αποφύγουν και να ενθαρρύνουν τα έθνη να αναζητήσουν μαζί την ευημερία παρά την ελεημοσύνη των γειτόνων τους. Ωστόσο, ακόμα και αν η γεωοικονομία θεωρήθηκε πρόσφατα σημαντική, δεν υπάρχει κοινή συναίνεση ή ακόμη και συζήτηση σχετικά με τους παρακινητικούς παράγοντες που θα μπορούσε να την εξηγήσουν. Η γεωοικονομία οφείλει τη σύγχρονη αναζωπύρωσή της κυρίως σε τρεις παράγοντες. Πρώτον, οι σημερινές αυξανόμενες δυνάμεις όλο και περισσότερο προσελκύουν οικονομικά μέσα ως πρωταρχικό μέσο προβολής της επιρροής και διεξαγωγής των σημερινών συζητήσεων σχετικά με την άνοδο της κινεζικής εξουσίας, που κυριαρχεί σύμφωνα με τους υπολογισμούς της οικονομικής δύναμης, σε ανάλογες συζητήσεις σχετικά με το Ψυχρό Πόλεμο, η Σοβιετική Ένωση. Για τους Αμερικανούς που

¹⁰ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 49.

ασχολούνται με τη χάραξη της πολιτικής πάνω από δεκαετίες με τη σοβιετική πρόκληση και σχετικά με την έννοια της ισχύος της Κίνας. η άνοδος της οποίας, είναι αυτή που οδηγεί στην επανεμφάνιση της γεωοικονομίας.¹¹ Η σύγχρονη αναζωπύρωση της γεωοικονομίας, η οποία σήμερα ασκείται σε παγκόσμια κλίμακα, φέρνει μαζί της ένα σύνολο βαθύτερων, διαρθρωτικών αλλαγών στην ίδια τη λογική και τη λειτουργία της εξωτερικής πολιτικής. Μερικές φορές είναι μια απλή εκτίμηση της κάμψης των οικονομικών μυών για την προώθηση των γεωπολιτικών στόχων. Για παράδειγμα τα 12 δισεκατομμύρια δολάρια που διοχετεύθηκαν στην Αίγυπτο από τις χώρες του Κόλπου αμέσως μετά την απομάκρυνση του πρώην προέδρου Morsi από το αξίωμα του. Συχνά, όμως, αυτές οι μετατοπίσεις μειώνονται λιγότερο από τη σκόπιμη λειτουργία μιας δεδομένης γεωοικονομικής πολιτικής και είναι πολύ περισσότερο η ουσία των παράπλευρων συνεπειών. Υπάρχουν έξι τρόποι με τους οποίους τα γεωοικονομικά εργαλεία και οι προσεγγίσεις αλλάζουν το σημερινό γεωπολιτικό τοπίο και, συχνά, την πρακτική των ξένων πολιτικών¹².

Τρόπος 1^{ος}

Η γεωοικονομία της κρατικής πολιτικής επιτρέπει νέες πολιτικές επιλογές.

Η Ρωσία του 2014, ακόμη και με την εκτεταμένη διακύμανση της αξίας του ρούβλι, έχει ελάχιστη ομοιότητα με τη Ρωσία δέκα ή δεκαπέντε χρόνια πριν. Το 1998, η Μόσχα, με λιγότερα από 15 εκατομμύρια δολάρια σε επίσημα αποθεματικά, ήταν η ίδια πελάτης του ΔΝΤ. Όμως μέχρι το 2008 η Ρωσία είχε συγκεντρώσει αποθεματικά ύψους άνω των 600 δισεκατομμυρίων δολαρίων (περισσότερο από σαράντα φορές τα επίπεδα αποθεματικών του 1998), επιτρέποντας στο Κρεμλίνο να εκφοβίσει τους γείτονές της, τη Γεωργία και την Ουκρανία. Τώρα οι ρόλοι αντιστρέφονται πλήρως και η Ρωσία είναι αυτή που προσφέρει λύσεις διάσωσης. Είναι κατανοητό, ότι η διάσωση της Μόσχας στο δυστυχημένο καθεστώς Yanukovych στα τέλη του 2013 μπορεί να είναι το πιο εικονικό και χαρακτηριστικό παράδειγμα. Όμως, όλο και περισσότερο, τα προγράμματα διάσωσης του Κρεμλίνου στοχεύουν στις ίδιες κατανομές της ΕΕ

¹¹ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 38.

¹² War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 39.

-ιδιαίτερα των πιο αδύναμων δεσμών της (Κύπρος, Ελλάδα και Ουγγαρία, για παράδειγμα) - με πακέτα και όρους που αποσκοπούν σαφώς στη διάρρηξη της ΕΕ και υπονομεύοντας τη συμμαχία της με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Ενώ το Πεκίνο του 1998 ή και του 2004 ίσως να μην θεωρούσε το ίδιο έχοντας τους οικονομικούς πόρους ή την τάση της εξωτερικής πολιτικής να βοηθήσει, η Μόσχα επεκτείνεται στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην ΕΕ, γεγονός που δηλώνει ότι το Πεκίνο του 2016 έχει στοχεύει και στους δυο. Εμφανίστηκαν αναταραχές της ενέργειας, της χρηματοδότησης και των στρατιωτικών διαπραγματεύσεων από τη Μόσχα και το Πεκίνο μετά από τις κυρώσεις των Η.Π.Α και της Ευρώπης ενάντια στη Ρωσία. Ερωτηθείς για τη σειρά συμβολαίων και αν σηματοδοτήθηκε μια νέα μορφή της σινορωσικής συμμαχίας, ο Πρεσβευτής της Ρωσίας στις Ηνωμένες Πολιτείες επισήμανε το εξής: «Εσείς περιστρέφεστε στην Ασία», είπε, «αλλά εμείς είμαστε ήδη εκεί». Με άλλα λόγια, τα κρατικά ταμεία και η προθυμία να τα χρησιμοποιήσουν για χάρη της γεωπολιτικής διευρύνει τις επιλογές ενός κράτους και μπορεί να δώσει ένα νέο περιθώριο για ελιγμούς σε κυβερνήσεις που δεν είναι παραδοσιακά φιλικές προς τις Ηνωμένες Πολιτείες – η Αγκόλα, η Ουκρανία, η Γουινέα, η Βενεζουέλα και η Ζιμπάμπουε είναι πρόσφατα παραδείγματα, επιτρέποντάς τους να λάβουν αποφάσεις για τα εθνικά συμφέροντα των ΗΠΑ χωρίς σχεδόν τις ίδιες αρνητικές συνέπειες. Το φθινόπωρο του 2011 το Κατάρ εξαγόρασε την εθνική αεροπορική εταιρεία του Ιράν. Η Iran Air, η οποία παραβιάστηκε από τις κυρώσεις των Ηνωμένων Εθνών και δεν ήταν σε θέση να προμηθευτεί εξαρτήματα. Η κρατική Qatar Airways, που περιγράφεται ευρέως ως ένα από τα πιο αποτελεσματικά διπλωματικά εργαλεία της χώρας, γρήγορα προσφέρθηκε στην Τεχεράνη ως μέσο για την καταστρατήγηση των κυρώσεων. «Επιτρέποντας στο Κατάρ ή σε οποιοδήποτε άλλη ξένη χώρα να εκμεταλλευτεί μέρος της εγχώριας πτήσης μας έχει ως στόχο να μειώσει την πίεση των κυρώσεων και είναι μια κατάλληλη πολιτική στο πλαίσιο των τρέχουσες συνθηκών» εξήγησε ο νομοθέτης του Ιράκ Ali Akbar Moghanjoughi μετά την επίτευξη συμφωνίας από το Ιράν και το Κατάρ¹³.

¹³ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 40.

Τρόπος 2^{ος}

Η γεωοικονομία επιτρέπει στα κράτη να χρησιμοποιούν νέα εργαλεία εξωτερικής πολιτικής, μερικά εξ αυτών όμως δεν είναι διαθέσιμα στις Η.Π.Α. και σε άλλες δυτικές χώρες.

Πέραν της απόλαυσης ενός ευρύτερου συνόλου επιλογών πολιτικής, τουλάχιστον μερικά κράτη διαπιστώνουν ότι έχουν νέα γεωοικονομικά εργαλεία που έχουν στη διάθεσή τους οι Ηνωμένες Πολιτείες και άλλες δυτικές χώρες δεν μπορούν να ασκήσουν. Όταν ο κινέζος πρόεδρος Χι Jinqing επισκέφθηκε τη Ρωσία το Μάρτιο του 2013 κάλεσε για στενότερη συνεργασία μεταξύ των δύο εθνών. Ως χειρονομία καλής θέλησης, υπέγραψε ένα δάνειο ύψους 2 δισεκατομμυρίων δολαρίων από την Κίνα στη Ρωσική πετρελαϊκή εταιρεία Rosneft, η οποία θα αποπληρώσει την Κίνα σε πετρέλαιο για χρονικό διάστημα είκοσι πέντε ετών. Και όταν ο Βραζιλιάνος πρόεδρος Dilma Rousseff έφτασε στο Πεκίνο στην πρώτη κρατική επίσκεψή του στην Κίνα τον Απρίλιο του 2011, ο κινέζος πρόεδρος Hu Jintao, με στόχο την ενίσχυση των διπλωματικών δεσμών με Βραζιλία, την χαιρέτησε με εντολή για τριάντα αεροσκάφη Embraer της Βραζιλίας. Επιπλέον, ειδικά όταν εφαρμόζεται καταναγκαστικά, η σημερινή μορφή της γεωοικονομίας φαίνεται να παρεμποδίζει τις δυτικές κυβερνήσεις, πιέζοντας την ικανότητά τους να απαντήσουν. Η Ευρώπη και η Ιαπωνία, οι πιο στενοί συνεργάτες ασφαλείας της Αμερικής αντιμετωπίζουν μια από τις πιο ζωντανές εμφανίσεις της καταναγκαστικής γεωοικονομίας. Ωστόσο, και στις δύο περιπτώσεις αυτοί οι σύμμαχοι των Η.Π.Α. προσπάθησαν να υποβάλουν κάθε αποτελεσματικό και ενωμένο υπόμνημα ανταπάντησεως για τον οικονομικό εκφοβισμό της Ρωσίας στην Ουκρανία και για την καταναγκαστική οικονομική τακτική της Κίνας έναντι της περιοχής της, συμπεριλαμβανομένης της Ιαπωνίας.¹⁴

¹⁴ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 40-41.

Τρόπος 3^{ος}

Ορισμένα κράτη που είναι σε θέση να χρησιμοποιούν γεωοικονομικά εργαλεία, μπορούν να αλλάξουν όχι μόνο τη φύση της διπλωματίας αλλά, επίσης, και τη φύση των αγορών.

Το 2008, η Standard Bank της Νότιας Αφρικής πούλησε το 20% των μετοχών της κρατική βιομηχανική και στην Εμπορική Τράπεζα της Κίνας (ICBC), αναμένοντας έτσι να απλοποιήσει τις παγκόσμιες διαβουλεύσεις και να επανεστιάσει στην Αφρική μέσω της αυξημένης συνεργασίας. Αλλά η συμφωνία δεν αποδείχθηκε όπως την προσδοκούσαν. Μέχρι το 2010 οι ζημίες είχαν αυξηθεί σε 114,3 εκατομμύρια δολάρια. Το 20 τοις εκατό της Standard Bank που πωλήθηκε Εμπορική Τράπεζα της Κίνας δεν επαρκούσε για να μπορέσει να ανταγωνιστεί πλήρως τις κρατικές οντότητες – εξηγώντας έτσι ότι για τις περιφέρειες (όπως η Αφρική), οι οποίες αντιμετωπίζουν κρατικές εγγυήσεις, χωρίς διπλωματικά διαπιστευτήρια μπορεί να ήταν σε μειονεκτική θέση. Όπως τα κράτη υιοθετούν ένα πιο άμεσο αποτύπωμα στις αγορές, οι συζητήσεις θα μπορούν να διατηρηθούν στα εταιρικά συμβούλια και να απομακρύνονται από τα διπλωματικά τραπέζια διαπραγμάτευσης, όπως αυτό συμβαίνει, με αποτέλεσμα οι ιδιωτικές εταιρείες να χαθούν. Οι μεγάλες συμφωνίες δεν έχουν πλέον καθοριστεί αυστηρά με βάση τα επιχειρηματικά πλεονεκτήματα. Η επιστροφή της Κίνας στην αγορά για παράδειγμα, είναι απίθανο ότι οποιαδήποτε προσφορά της Boeing ή της Airbus θα μπορούσε να επηρεάσει την επιλογή των κινεζικών ηγετών που θέλουν να σηματοδοτήσουν την επίσκεψη του προέδρου της Βραζιλίας με την ενίσχυση των δεσμών μεταξύ δύο χωρών των BRICS. Ένα ακόμη παράδειγμα είναι ότι η Αργεντινή και η Κίνα άρχισαν να ασχολούνται με μια διαφωνία που πριν από λίγα χρόνια ξεκίνησε με μια κίνηση από την Αργεντινή για να επιτύχει νέα τιμολόγια στα αγαθά με χαμηλή προστιθέμενη αξία - μια κίνηση που φαίνεται ευρέως ότι κατευθύνεται κατευθείαν προς την Κίνα - και που γρήγορα κλιμακώθηκε, καθώς το Πεκίνο αντιμετώπισε με φρενήρη ασφάλεια την απαγόρευση του βόειου κρέατος από την Αργεντινή. Τελικά, όμως, η Αργεντινή είναι αυτή που καταργεί πρώτη τα τιμολόγια και μαλακώνει το Πεκίνο με την απονομή αρκετών συμβάσεων στις κινεζικές κρατικές επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων και μια για το μεγάλο έργο σιδηροδρόμων, γεγονός που η Κίνα έληξε το εμπάργκο της "δημόσιας ασφάλειας" στην

Αργεντινή για το βόειο κρέας.¹⁵ Και τελικά, ως διαπραγματευτές, τα κράτη έχουν δείξει προθυμία να διαπραγματευτούν με εργαλεία, όπως, παράνομες φορολογικές επιβαρύνσεις, επιθέσεις της αστυνομίας, κρατικά μυστικά, ακόμη και φυλάκιση επιχειρηματικών αντιπάλων. Όταν οι επιχειρηματικές συναλλαγές συμβαίνουν με όρους που υπερβαίνουν καθαρά τα μέσα της αγοράς ή την επαγγελματική λογική, αυτό που επιβάλλει μια κατηγορία διεθνούς εμπορίου είναι κατά βάση αδύνατο για ιδιωτικές επιχειρήσεις και δημιουργεί επίσης ένα νέο μέτωπο για διπλωματία που, για το καλό ή το κακό, θα αποκλείσει πολλές χώρες, μεταξύ άλλων τις Ηνωμένες Πολιτείες. Στις πιο ακραίες περιπτώσεις, τέτοιες γεωοικονομικές συμφωνίες μπορούν να αλλάξουν την λειτουργία ολόκληρων αγορών, ιδίως σε στρατηγικά σημαντικούς τομείς. Ένας τέτοιος τομέας, είναι η ενέργεια. Η κινεζική ενεργειακή ανασφάλεια δημιουργεί εθνικούς κινδύνους ασφάλειας - κινδύνους που το Πεκίνο προσπάθησε να μετριάσει μέσω των διεθνών του επενδύσεων στον τομέα της ενέργειας.¹⁶ Όπου η γεωοικονομία και το διεθνές σύστημα είναι παρών, μπορεί να οδηγηθούμε σε μια διαφορετική δομή συναλλαγών. Ορισμένα κράτη, με επικεφαλής το Πεκίνο, επέλεξαν να μην αναζητήσουν ανοιχτές αγορές προκειμένου να παράσχουν την καλύτερη τιμή, επιλέγοντας αντ' αυτού να δεσμεύσουν τις μακροπρόθεσμες προμήθειες μέσω συμβάσεων με άλλες κυβερνήσεις.

Τρόπος 4^{ος}

Οι συμφωνίες με γεωπολιτικό κίνητρο μπορούν να γίνουν σημαντικοί παράγοντες σε έναν υπολογισμό εξωτερικής πολιτικής ενός συγκεκριμένου κράτους..

Η σειρά των στρατηγικών επενδύσεων που έκανε η Κίνα σε όλη την Αφρική είναι διδακτική. Όπως δήλωσε ο πρωθυπουργός Li Keqiang κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του στην Αφρική τον Μάιο του 2014 το Πεκίνο θα επεκτείνει την υπάρχουσα πιστωτική του γραμμή σε αρκετά αφρικανικά κράτη από 10 δισ. δολάρια, σε συνολικά 30 δισ. δολάρια. Πίσω από αρκετές από αυτές τις επενδύσεις θέτουν σημαντικούς αναπτυξιακούς στόχους. Συχνά τα πραγματικά παραδοθέντα ποσά υπολείπονται πολύ των υποσχέσεων, αλλά εξακολουθούν να είναι ουσιαστικά και ειδικά όταν διοχετεύονται σε αδύναμες και μη κρατικές χώρες, αυτά τα ποσά μπορούν τα ίδια να επηρεάσουν τους προσανατολισμούς της εξωτερικής πολιτικής και να

¹⁵ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 42.

¹⁶ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 43.

αντιληφθούν τα εθνικά συμφέροντα των κυβερνήσεων που τις διέπραξαν.¹⁷ Με άλλα λόγια τα μέσα μπορούν να θολώσουν γρήγορα τα άκρα. Παρά τη δεδηλωμένη πολιτική της μη παρέμβασης, τα τελευταία χρόνια το Πεκίνο έχει περάσει άμεσα στις εγχώριες πολιτικές διαδικασίες αρκετών χωρών στο τέλος της λήψης σημαντικών κινεζικών επενδύσεων συμπεριλαμβανομένου του Σουδάν, της Ζιμπάμπουε και της Βενεζουέλας. Αν αυτές οι επενδύσεις είναι πράγματι ένας άμεσος παράγοντας που ενθαρρύνει τον στρατιωτικό εκσυγχρονισμό της Κίνας ή απλά ενισχύει το επιχείρημα για όσους βρίσκονται μέσα στο Κινέζικο Κομμουνιστικό Κόμμα, που εδώ και πολύ καιρό έχει μια προτεραιότητα δαπανών, η στρατιωτική συσσώρευση της Κίνας είναι διατεθειμένη να αναχαιτίσει τους πόρους των επενδύσεων στο εξωτερικό. Το Σουδάν είναι το ισχυρότερο τρέχον παράδειγμα. Το Σουδάν, εισαγωγέας πετρελαίου, πριν από την κινεζική επένδυση ώθησε την ανάπτυξη της πετρελαϊκής του βιομηχανίας, τώρα κερδίζει περίπου 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, έσοδα από πετρέλαιο, τα μισά από τα οποία προέρχονται από την Κίνα. Πριν από την επίσημη αναγνώριση του νοτίου Σουδάν, το 2011, σχεδόν το 80 τοις εκατό των εσόδων από το πετρέλαιο του Σουδάν πήγε στην αγορά όπλων για χρήση στην υποταγή των αυτονομιστών μαχητών στο Νότο. Με κινεζική βοήθεια, η κυβέρνηση του Σουδάν δημιούργησε τρία εργοστάσια όπλων κοντά στο Χαρτούμ. Η Κίνα έχει αναπτύξει περίπου 4.000 στρατιώτες στο Νότιο Σουδάν για την προστασία ενός πετρελαιαγωγού και επιβεβαίωσε την πρόθεσή του να ενισχύσει τη στρατιωτική συνεργασία με την Αιθιοπία, τη Λιβερία, τη Νιγηρία και το Σουδάν. Το Πεκίνο έχει μέχρι στιγμής μπερδέψει τις προσπάθειες του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ να παρεμβαίνει στη συνεχιζόμενη παραβίαση του ανατολικού Σουδάν. Την ίδια στιγμή, η Κίνα έχει επεκτείνει γρήγορα το ρόλο της στις ειρηνευτικές προσπάθειες του ΟΗΕ, με περισσότερους από 2.000 Κινέζους να συμμετέχουν σε δέκα ειρηνευτικές αποστολές από το 2014 (και δέσμευση να συνεισφέρει μόνιμα 8.000 στρατιώτες στην ειρηνευτική διαδικασία του ΟΗΕ). Αυτό καθιστά την Κίνα όχι μόνο τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Αφρικής, αλλά επίσης τον μεγαλύτερο πάροχο ειρηνευτικών δυνάμεων στην Αφρική οποιουδήποτε από τα πέντε μόνιμα μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.¹⁸ Εκτός από την άσκηση ώθησης για την στρατιωτική συγκέντρωση της Κίνας, οι πόροι των επενδύσεων είναι λιγοστοί από τα φερέγγυα καθεστώτα τίθεται το ερώτημα πώς θα ανταποκριθεί η Κίνα σε περίπτωση που κάποια από αυτές

¹⁷ War by others means, geopolitics and statecraft, 2016, σελ. 43.

¹⁸ War by others means, geopolitics and statecraft, 2016, σελ. 43-44.

τις επενδύσεις αποτύχει. Δεδομένης της κακής πιστοληπτική ικανότητας πολλές από αυτές τις χώρες, δεν είναι σαφές γιατί η Κίνα θα μπορούσε να μην επηρεάζεται από τους κινδύνους απαλλοτριώσης ή αθέτησης άλλων κρατικών πιστωτών. Ούτε είναι προφανές ότι το Πεκίνο έχει σταθμίσει τους κινδύνους του με τον πιο κατάλληλο τρόπο. Σύμφωνα με μια μελέτη, που κυκλοφόρησε το φθινόπωρο του 2013 από την RAND Corporation, το Πεκίνο τείνει να ζητάει από τους δανειζόμενους χρηματοπιστωτικούς πόρους, για παραχωρήσεις ή καταλύματα όπως η ευνοϊκή πρόσβαση στα Κινέζους επενδυτές, ή ένα ευρύτερο πεδίο για τον αριθμό και τις δραστηριότητες της Κίνας σε ιδιαιδιότητα του Κομφούκιου που διευρύνουν την ευαισθητοποίηση και την κατανόηση της Κίνας, τον πολιτισμό και τη γλώσσα. Άλλες παραχωρήσεις που συνδέονται με τη δανειοληπτική ικανότητα ή τα διευρυμένα ή αναχρηματοδοτούμενα δάνεια μπορούν να συμπεριλάβουν τη χορήγηση γεωπολιτικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης και ανεφοδιασμού για τα ναυτικά σκάφη του Λαϊκού Απελευθερωτικού Στρατού. Μία από τις μεγαλύτερες δοκιμασίες για την Κίνα ήρθε τον Ιανουάριο του 2012, όταν η διαμάχη μεταξύ Σουδάν και Νότου Σουδάν ενεθάρρυνε την κυβέρνηση του νότιου Σουδάν να σταματήσει την παραγωγή πετρελαίου και να εκδιώξει τον επικεφαλής μιας μεγάλης Κινεζικής κρατικής εταιρείας πετρελαίου από τη χώρα για "μη συνεργασία". Με τις σημαντικές προμήθειες πετρελαίου και τις επενδύσεις που διακυβεύονται - η Κίνα αντιπροσωπεύει το 82 τοις εκατό των εξαγωγών πετρελαίου του Νότου Σουδάν – με την τελευταία να μην μπορεί να αποφύγει την μεγάλη σύγκρουση μεταξύ βορρά και νότου. Ο απεσταλμένος του Πεκίνου για τις αφρικανικές υποθέσεις, ο Liu Guijin, στάλθηκε να σπάσει το αδιέξοδο, προειδοποιώντας ότι εάν οι δύο πλευρές δεν καταφέρουν να επιλύσουν το πρόβλημα, η ολόκληρη περιοχή θα επηρεαστεί και οι επιπτώσεις θα είναι πολύ σοβαρές. Μια τέτοια περιπετειώδης διαπραγμάτευση μπορεί να αποδειχθεί σε καλό, οδηγώντας το Πεκίνο προς μια πιο εποικοδομητική, πρακτική διπλωματία στις κρίσεις διαμεσολάβησης. Αυτό που είναι ξεκάθαρο είναι ότι το Πεκίνο θα αντιμετωπίσει ένα πιο δύσκολο έργο στην προσκόλληση της μη παρέμβασης ως αρχή διαταγής για την εξωτερική πολιτική του.¹⁹

¹⁹ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 44-45.

Τρόπος 5^{ος}

Πολλές από αυτές τις συμβάσεις, φαίνεται ότι αποσκοπούν στην ενίσχυση των αντίστοιχων καθεστώτων, που συχνά αποδεικνύονται αποτελεσματικά.

Οι συμφωνίες μπορεί να αποδειχθούν ως τις καλύτερες λύσεις στις διαπραγματεύσεις. Οι συμφωνίες και άλλες μορφές υποστήριξης είναι σαφείς ότι υποκινούνται από σημαντικά συμφέροντα, είτε η ανάγκη της Κίνας για πετρέλαιο είτε για τη Ρωσία η εξάρτηση από την πώληση συμβατικών όπλων και πυρηνικών αντιδραστήρων είναι σημαντικές πηγές εσόδων. Ορισμένοι αναλυτές βλέπουν την υποστήριξη της Ρωσίας και της Κίνας για τις μη-δημοκρατίες που υποκινούνται περισσότερο ή λιγότερο αποκλειστικά από υλικούς παράγοντες (ένα γεγονός που καθιστά δύσκολο την Κίνα ή τη Ρωσία να είναι μοναδικές, επισημαίνοντας ότι η Αιθιοπία, επί παραδείγματι, βρίσκεται εδώ και χρόνια μεταξύ των κορυφαίων παραληπτών δολαρίων των ΗΠΑ, παρόλο που δεν είναι δημοκρατία). Ανεξάρτητα από το τι, αν μη τι άλλο, μπορεί να ειπωθεί για την προέλευση αυτών των συμφωνιών, το γεγονός είναι ότι μερικοί από τους σημερινούς κορυφαίους επαγγελματίες της γεωοικονομίας, κυρίως (αλλά όχι μόνο) της Ρωσίας και η Κίνα επίσης κατατάσσεται ως ο σημαντικότερος επιχειρηματικός εταίρος, χρηματοδοτώντας πηγές για μερικούς από τους πιο βίαιους αυτοκράτορες στον κόσμο, συνήθως με τρόπους που ενισχύουν την εγχώρια πολιτική δύναμη αυτών των καθεστώτων. Κίνα ανησυχώντας για τη διατήρηση της πρόσβασης στο πετρέλαιο σε περίπτωση αντιπαράθεσης με τις Ηνωμένες Πολιτείες, επιδιώκει βελτιωμένες σχέσεις με τις κυβερνήσεις της Βενεζουέλας, του Σουδάν και της Αγκόλας, που είναι όλοι υπέρ της Δύσης.²⁰

Τρόπος 6^{ος}

Η ασφάλεια και οι οικονομικές τάσεις τείνουν να ενισχύονται μεταξύ τους σε μεγαλύτερο βαθμό από ό, τι σε προηγούμενες εποχές.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα κράτη προτιμούν πλέον συχνά να εκδηλώνονται γεωπολιτικά από οικονομική άποψη, υιοθετώντας γεωοικονομικές προσεγγίσεις. Όλο και περισσότερα κράτη είναι αυτά που διεγείρουν τις οικονομικές διαφωνίες με τις εξωτερικές πολιτικές, από την απαγόρευση εξαγωγής βασικών εμπορευμάτων σε κυβερνοεπιθέσεις στον τραπεζικό τομέα μιας

²⁰ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 45-46.

χώρας. Όπως αυτό συμβαίνει, σημαίνει ότι οι οικονομικές εντάσεις και οι εντάσεις ασφαλείας ενδέχεται να ενισχύσουν ο ένας τον άλλον. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην Ανατολική Ασία. Μια πιθανή εξήγηση για τις αυξανόμενες εντάσεις ασφαλείας της περιοχής έγκεινται στην αντίληψη της Κίνας για τη δική της οικονομική δύναμη - δηλαδή, την πεποίθηση ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ιαπωνία και η Κορέα τώρα οικονομικά εξαρτημένες σε μεγάλο βαθμό από την Κίνα για να σταθούν με αποφασιστικότητα πίσω από τις υφιστάμενες δεσμεύσεις για την ασφάλεια. Στο σημείο αυτό μερικοί βλέπουν ότι οι αρχικές προκλήσεις της Κίνας στην κατάσταση της ασιατικής ασφάλειας εμφανίστηκαν το 2009 εν μέσω της μεγαλύτερης χρηματοπιστωτικής κρίσης στον κόσμο σε εβδομήντα χρόνια ως κάτι περισσότερο από σύμπτωση. Και γι αυτό το λόγο είναι αδύνατο να γνωρίζουμε πού κατευθύνονται αυτές οι τάσεις.²¹ Πολλά θα εξαρτηθούν για το πώς έρχονται οι Ηνωμένες Πολιτείες, ως η κυρίαρχη υπερδύναμη του κόσμου να κατανοήσει και να απαντήσει σε αυτά. Η αναγνώριση αυτή είναι πιθανό να επηρεαστεί από το γεγονός ότι ενώ πολλά κράτη αναπροσανατολίζουν οικονομικά εργαλεία για γεωπολιτική χρήση, οι Ηνωμένες Πολιτείες κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση. Είναι αλήθεια ότι η Ουάσινγκτον ενδιαφέρεται περισσότερο για την εξωτερική πολιτική της διεθνούς οικονομικής σκηνής, αλλά για λόγους που έχουν πολύ περισσότερα να κάνουν με την οικονομική ευημερία των Ηνωμένων Πολιτειών παρά με γεωπολιτικά αποτελέσματα. Η μείωση της ανταγωνιστικότητας των Η.Π.Α., ωστόσο, θα απαιτήσει μια ολοκληρωμένη μεταρρυθμιστική εκδήλωση της διπλωματίας των ΗΠΑ. Αν και το ενδιαφέρον της Αμερικής για ξένες πολιτικές ως κινητήρια δύναμη της εγχώριας οικονομικής αναβίωσης είναι καλά θεμελιωμένη, δεν αποτελεί υποκατάστατο για την εξεύρεση λύσης με την ευρύτατη επανεμφάνιση της διπλωματίας της γεωοικονομίας.

1.4 Γεωπολιτική και εξωτερική πολιτική Κίνας

Ο 21^{ος} αιώνας αναδεικνύει την Κίνα ως τον κύριο διεκδικητή του τίτλου της υπερδυνάμεως τον οποίο κατέχουν οι Η.Π.Α.. Η αχανής αυτή χώρα (έκταση 9.597.000 τ.χμ), του 1.395.380.000 κατοίκων με έναν από τους παλαιότερους πολιτισμούς, εξακολουθεί να αυτοπροσδιορίζεται ως

²¹ War by others means, geoeconomics and statecraft, 2016, σελ. 46-47.

υποστηρικτής των αναπτυσσομένων χωρών και η εξωτερική της πολιτική βασίζεται θεωρητικά στις πέντε αρχές του Τσου Εν -Λαι²², α) τη μη ανάμιξη στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων κρατών, β) τη μη επιθετικότητα, γ) την ειρηνική συνύπαρξη, δ) την ισότητα και ε) τα αμοιβαία οφέλη. Οι αρχές αυτές της επιτρέπουν την ενάσκηση πολυδιάστατης εξωτερικής πολιτικής και την σύναψη σχέσεων ακόμη και με χώρες που θεωρούνται επικίνδυνες από τις Δυτικές χώρες.

Η ανωτέρω προσέγγιση του κόσμου δεν εμπόδισε κατά καιρούς την Κίνα να φθάσει έως την στρατιωτική σύγκρουση για θέματα εδαφικών της διεκδικήσεων παραδείγματος χάριν με την Ινδία το 1962, με την Ρωσία το 1969 και με το Βιετνάμ το 1979. Από την δεκαετία του 1990 η Κίνα ακολουθεί πολιτική ήπιας διπλωματίας με τους γείτονές της προκειμένου να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη οικονομική της άνοδο και να αύξηση την επιρροή της, ενώ μετέχει σε περιφερειακούς οργανισμούς και διεισδύει σε Ηπείρους (Ασία, Αφρική, Λ. Αμερική) και χώρες με ενεργειακούς πόρους ή στρατηγική θέση.

Με τα συνοπτικά στοιχεία που ακολουθούν επιχειρείται μία συνολική αποτίμηση της πορείας της χώρας, προκειμένου αυτή να συμβάλει στην απάντηση επικαίρων ερωτημάτων όπως το κατά πόσο η Κίνα θα καταστεί η υπερδύναμη του 21^{ου} αιώνας καθώς και με τι τίμημα και επιπτώσεις για την διεθνή κοινότητα.

Όσον αφορά το δίπτυχο κοινωνία και οικονομία, θα έλεγε κανείς ότι η κομμουνιστική Κίνα, εξακολουθεί να είναι αυταρχική στο εσωτερικό της (περιορισμοί ελευθερίας τύπου, διαδικτύου, συλλογικής διαμαρτυρίας, θρησκείας, ατομικών δικαιωμάτων), παρά τα σχετικά βήματα προόδου που έχουν συντελεστεί, λόγω των προσφάτων εσωτερικών κοινωνικο-οικονομικών ανακατατάξεων. Η παντοδυναμία του κόμματος είναι συνταγματικά κατοχυρωμένη και η διακυβέρνηση της χώρας ελέγχεται από αυτό. Από τα βασικότερα πολιτικά ζητήματα στο εσωτερικό είναι η μείωση του αυξανόμενου χάσματος μεταξύ πλουσίων και πτωχών, καθώς και τα κρούσματα κυβερνητικής διαφθοράς. Προχωρώντας και εμβαθύνοντας λίγο παρακάτω, οφείλει να αναλύσει κανείς τις ενεργειακές ανάγκες και την ενεργειακή στρατηγική της Κίνας,

²² Τσου Εν Λαι (Zhou Enlai) (1898 – 1976). Κινέζος κομμουνιστής ηγέτης, στενός συνεργάτης του Μάο Τσε – Τουνγκ, υπουργός Εξωτερικών (1949 - 58) και πρωθυπουργός της χώρας του από την εποχή της εγκαθίδρυσης του καθεστώτος της Λαϊκής Δημοκρατίας ως το θάνατό του (1949 – 76).

αλληλένδετο κομμάτι της κοινωνίας της, προκειμένου να κατανοήσει πως από αυτόν το παράγοντα – σταθμό επηρεάζεται η οικονομία της.

Στα πλαίσια, λοιπόν, του δυναμικού σταθεροποιητικού μετασχηματισμού της διεθνούς αγοράς υδρογονανθράκων (πετρέλαιο και φυσικό αέριο), η αύξηση ζήτησεως, λόγω των αναδυομένων μεγάλων δυνάμεων, αλλάζει τους κανόνες και επιφέρει νέες αλληλεπιδράσεις μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών σε επίπεδο ενεργειακής διπλωματίας και νέων στρατηγικών συμμαχιών, με γνώμονα τα εκάστοτε εθνικά συμφέροντα των εμπλεκομένων. Η ενεργειακή ασφάλεια αποτελεί ζωτικό εθνικό συμφέρον κάθε χώρας και πολιτικό θέμα υψηλής προτεραιότητας.

Η ενεργειακή αυτάρκεια της Κίνας αποτελεί προ πολλού παρελθόν, λόγω της διαρκούς αυξήσεως του ΑΕΠ, της εκβιομηχανίσεως της χώρας, της ραγδαίας αυξήσεως του αριθμού αυτοκινήτων και της μειώσεως καταναλώσεως του ρυπογόνου άνθρακος. Με αυξανόμενη ετήσια ζήτηση από 5% έως 7%, εκτιμάται ότι η Κίνα θα ξεπεράσει τις Η.Π.Α. περί το 2025 και θα αποτελέσει τον μεγαλύτερο παγκοσμίως καταναλωτή πετρελαίου, ενώ το 2030 θα τριπλασιάσει τις σημερινές εισαγωγές πετρελαίου, γεγονός που της επιβάλλει την εξασφάλιση της σταθερότητας του εφοδιασμού της. Ο διαρκής και σταθερός ανεφοδιασμός της Κίνας με υδρογονάνθρακες απαιτεί διαφοροποίηση των πηγών προμήθειας (πέραν της Μ. Ανατολής, το ενδιαφέρον της εστιάζεται κυρίως στην Ρωσία, την Κ. Ασία, την Δ. Αφρική και την Λατινική Αμερική), καθώς και των οδών μεταφοράς τους στην χώρα, με παράλληλη προσπάθεια αυξήσεως της εγχώριας παραγωγής πετρελαίου. Στα πλαίσια των ανωτέρω επιδιώξεων, η Κίνα υπέγραψε τον Μάιο 2010, συμφωνία με την Νιγηρία ύψους πλέον των \$20 δις, για την κατασκευή υποδομών και διυλιστηρίων πετρελαίου, ενώ η Αγκόλα παραμένει ο μεγαλύτερος αφρικανικός προμηθευτής της. Εμφανής είναι η γενικότερη επιδίωξη της Κίνας να ελαττώσει κατά το δυνατόν την εξάρτησή της από την Μ. Ανατολή, λόγω της αστάθειας αυτής αλλά και λόγω της έντονης αμερικανικής επιρροής. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ οι προμήθειες πετρελαίου από την Αφρική έφθαναν το 24% των εισαγωγών κατά το 2003, το 2008 έφθασαν το 30%. Η εξάρτηση της Κίνας από το Ιράν, το οποίο αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο προμηθευτή πετρελαίου, σχετίζεται με την διαρκή προσπάθειά της για μετριασμό των εκάστοτε μέτρων που επιβάλλει το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. στην χώρα αυτή.

Το 80% του εισαγομένου πετρελαίου στην Κίνα μεταφέρεται δια θαλάσσης και μάλιστα μέσω των μήκους 1.100 χλμ στενών Malacca, μεταξύ Ινδικού και Ειρηνικού ωκεανού, που αποτελούν την συντομότερη διαδρομή. Πέραν της πειρατείας και τρομοκρατίας, εκτιμάται ότι την Κίνα απασχολεί κυρίως ο αμερικανικός έλεγχος των θαλασσιών οδών και ιδιαίτερα ο ενδεχόμενος αποκλεισμός των εν λόγω στενών.

Στην προσπάθειά της να ανεύρει εναλλακτικές ενεργειακές οδούς, η Κίνα υπέγραψε με την Μπούρμα, τον Ιούνιο 2010, συμφωνία κατασκευής αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου από την Μπούρμα στην Νοτιοδυτική Κίνα. Ο εν λόγω αγωγός θα μεταφέρει 20 εκ. τν. πετρελαίου κατ' έτος, από την Μ. Ανατολή και την Αφρική. Η Κίνα διαπραγματευόταν επίσης την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής με την Σγκαπούρη, καθώς και την δυνατότητα κατασκευής αγωγού, οδικού δικτύου και σιδηροδρόμου από τον πακιστανικό λιμένα Gwadar στην δυτική κινεζική επαρχία Xinjiang. Ο προσανατολισμός προς Δυσμάς αποτελεί την λιγότερο προβληματική ενεργειακή λύση για την Κίνα η οποία ολοκλήρωσε πρόσφατα τον βραχίονα που την συνδέει με τον ρωσικό αγωγό Ανατολικής Σιβηρίας – Ειρηνικού Ωκεανού και θα της παρέχει 15 εκ. τόνους. πετρελαίου κατ' έτος. Τον Ιούνιο 2010 ο Κινέζος Πρόεδρος Hu Jintao υπέγραψε συμφωνία διπλασιασμού της παροχής πετρελαίου μέσω του αγωγού από το Καζακστάν, έως το 2013. Η ισχυρή ενεργειακή αλληλεξάρτηση Κίνας – Ρωσίας συμβάλλει στην από κοινού προσπάθεια μείωσης της αμερικανικής επιρροής στην Ασία.²³

Οι αυξημένες ενεργειακές απαιτήσεις της Κίνας την έχουν μετατρέψει στην πλέον ενεργό δύναμη στην παγκόσμια αγορά φυσικού αερίου. Πέραν της προσπάθειας αναπτύξεως παραγωγής φυσικού αερίου στο εσωτερικό της (έρευνα κοιτασμάτων, μεταφορά αερίου από δυτική επαρχία Ξινγιάνγκ στις ακτές, συμφωνία με Η.Π.Α. για παροχή σχετικής τεχνογνωσίας κ.λπ.), η χώρα αυτή επεκτείνει την εισαγωγή υδροποιημένου φυσικού αερίου από την Αυστραλία, Μαλαισία, Παπούα Νέα Γουινέα και Κατάρ. Παράλληλα κατασκευάζεται αγωγός μήκους 1.139 μιλίων, ο οποίος θα συνδέει την Κινεζική δυτικότερη επαρχία Ξινγιάνγκ με τα πλούσια σε φυσικό αέριο κράτη της Κεντρικής Ασίας Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν, και Τουρκμενιστάν. Με τον τρόπο αυτό η Κίνα αποκτά πρόσβαση στα ίδια αποθέματα φυσικού

²³Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

αερίου τα οποία εκμεταλλεύονται έως τώρα, τόσο η Ρωσία, όσο και η Δύση (αγωγός Nabucco), με ότι αυτό συνεπάγεται μεσοπρόθεσμα σε γεωπολιτικό επίπεδο, για την ιδιαίτερα ασταθή αυτή περιοχή. Οι ενεργειακοί δρόμοι της Κίνας στον χερσαίο ασιατικό χώρο (σύνδεση με Σιβηρία, σύνδεση με Κ. Ασία και από εκεί στην Μ. Ανατολή), φιλοδοξούν μεταξύ άλλων, να καταστήσουν την χώρα «Πανασιατική ενεργειακή γέφυρα» η οποία θα συνδέει τους ασιατικούς τόπους παραγωγής ενέργειας με τους αντιστοίχους μεγάλους ασιατικούς καταναλωτές (Κίνα, Ιαπωνία, Ν. Κορέα). Η επίτευξη της φιλοδοξίας αυτής θα αυξήσει την ενεργειακή κινεζική ασφάλεια και θα αυξήσει την γεωπολιτική επιρροή του Πεκίνου στην Ασία.

Η διαχείριση των υδάτων μεταξύ γειτονικών κρατών, ενέχει μεταξύ άλλων γεωπολιτική, ενεργειακή και στρατηγική διάσταση, αποτελεί δε μία από τις παραμέτρους ασφαλείας, καθώς και πιθανή αιτία δημιουργίας τριβών και κρίσεων. Η Κίνα διαθέτει 22.000 από τα 45.000 υφιστάμενα μεγάλα φράγματα παγκοσμίως. Οι έμπειρες κινεζικές εταιρείες έχουν αναλάβει την κατασκευή φραγμάτων τόσο σε γειτονικά κράτη όσο και ανά τον κόσμο (ΝΑ, Νότια και Κεντρική Ασία, Μ. Ανατολή, Αφρική, Κ. Αμερική και Ανατολική Ευρώπη). Η έλλειψη επαρκούς νομοθετικού πλαισίου σε πολλές περιοχές προκαλεί περιβαλλοντολογικά και κοινωνικά προβλήματα λόγω αντικανονικής κατασκευής φραγμάτων. Καθώς η ροή μεγάλων ποταμών όπως ο Mekong και ο Salween, μέσω γειτονικών κρατών, ελέγχεται από την Κίνα, σε συνδυασμό με την αναμενομένη γενική ελάττωση των υδάτινων πόρων, καθίσταται προφανές ότι η πολιτική των υδάτων στην ευρύτερη περιοχή της Κίνας θα αποτελέσει κρίσιμο σημείο πίεσεων και ασκήσεως επιρροής.²⁴

Για να γίνει ευρέως αντιληπτή η εξωτερική πολιτική της Κίνας, απαιτείται η διεξοδική καταγραφή των σχέσεων που έχει η Κίνα με γειτονικά κράτη αλλά και με χώρες που καταπέλτες και σταθμούς και παγκόσμια πολιτική σκακιέρα.

ΚΙΝΑ ΚΑΙ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

Η παράλληλη ραγδαία οικονομική, στρατιωτική και τεχνολογική άνοδος, δύο γειτονικών μεγάλων δυνάμεων, όπως η Κίνα και η Ινδία, με τεράστιους πληθυσμούς, κοινές σφαίρες

²⁴ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

επιρροής, κοινά σύνορα, διαφορετικών ιδεολογικών και κυβερνητικών δομών και με βεβαρυμμένο παρελθόν συγκρούσεων και αμοιβαίων εδαφικών διεκδικήσεων, δημιουργεί ανησυχίες τόσο για το μέλλον της περιοχής, όσο και για την παγκόσμια σταθερότητα. Η Ινδία, όπως και η Κίνα, διατηρεί μεγάλους πληθυσμούς διασποράς στην Αφρική και έχει δεσμούς με την Μ. Ανατολή. Η οικονομική της άνοδος την καθιστά άμεσο ανταγωνιστή της Κίνας στην αναζήτηση φυσικών (κυρίως ενεργειακών) πόρων και η ναυτική της ισχύς αποβλέπει στην παρουσία και τον έλεγχο του Ινδικού ωκεανού από την ανατολική ακτή της Αφρικής έως τα στενά Malacca, περιοχή δηλαδή που επικαλύπτεται με αντίστοιχες επιδιώξεις της Κίνας. Είναι συνεπώς φυσικό επακόλουθο τόσο η σθεναρή υποστήριξη της Κίνας προς το Πακιστάν (υποστήριξη του πυρηνικού της προγράμματος, πολυδάπανα έργα υποδομής κ.λ.π.), όσο και η αμερικανική (ενδεχομένως και η Ρωσική) στήριξη της Ινδίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του ανταγωνισμού των δύο χωρών για επιρροή στον Ινδικό ωκεανό αποτελεί το κράτος της Σρι Λάνκα, όπου η Ινδία κατασκευάζει σιδηροδρομικό δίκτυο στο βόρειο τμήμα, ενώ η Κίνα αναπτύσσει το λιμάνι Hambantota στο νότιο τμήμα της νήσου και κατασκευάζει επίσης μεγάλο αεροδρόμιο με χορηγία δανείου. Το λιμάνι αυτό θα αποτελέσει κύριο κρίκο ενός δικτύου παρομοίων έργων από την Βιρμανία έως το Πακιστάν, για επέκταση της κινεζικής επιρροής. Η Κίνα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα, καθ' όσον η Σρι Λάνκα τηρεί στάση καχυποψίας προς τους Ινδούς οι οποίοι είναι φυλετικά συγγενείς με τους αποσχιστές αντάρτες Ταμίλ. Επιπλέον και παρά την ισχυρή ινδική επιρροή, η Κίνα αναπτύσσει οδικό δίκτυο στο Μπαγκλαντές το οποίο θα συνδέσει την Κίνα και την Βιρμανία με το Μπαγκλαντές και την ινδική υπο-ήπειρο, ενώ στο Νεπάλ αναβαθμίζει τους δρόμους και τις συνδέσεις των συνόρων της προς την χώρα αυτή. Τέλος στο Αφγανιστάν η Κίνα έχει αγοράσει τα δικαιώματα εκμεταλλεύσεως των τεραστίων μεταλλείων χαλκού της χώρας αυτής, ενώ έχει κατακλύσει την αγορά της με φθηνά προϊόντα. Όσον αφορά το ζήτημα των πυρηνικών όπλων της Β. Κορέας η Κίνα υποστηρίζει την θέση ότι η Β. Κορέα δεν πρέπει να κατέχει πυρηνικά όπλα και έχει αναλάβει συστηματικές διαμεσολαβητικές ενέργειες μεταξύ Η.Π.Α. και Β. Κορέας, προκειμένου να αποφευχθεί με κάθε τρόπο μία στρατιωτική αναμέτρηση. Βασικά κίνητρα της Κίνας για ειρηνική επίλυση του όλου θέματος αποτελούν η εύλογη επιθυμία της όπως μην υπάρξουν πολεμικές επιχειρήσεις στα σύνορά της (κοινά σύνορα με Β. Κορέα 880 μίλια), η μη αλλαγή του ιδεολογικά προσκειμένου κυβερνητικού καθεστώτος της Β. Κορέας, η πρόληψη διαρροής πυρηνικού υλικού σε ανεπιθύμητα χέρια, η αποφυγή μεγάλου και ανεξέλεγκτου κύματος μεταναστών από την Β.

Κορέα και η απρόσκοπτη περαιτέρω άνοδος της οικονομίας της. Το Πεκίνο, ωστόσο, εξακολουθεί να εμμένει στην επιδίωξη ενοποίησης της χώρας με την Ταιβάν, δίχως να αποκλείει την χρήση ισχύος για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Επιπλέον επικαλούμενη κυριαρχικά της δικαιώματα (τα οποία εκτιμάται ότι συνοδεύονται και από ανάγκες αποκτήσεως φυσικών πόρων), η Κίνα διεκδικεί το μεγαλύτερο μέρος της Σινικής Νοτίου Θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων των νήσων Spratly και Paracel, ενισχύοντας την παρουσία της στην περιοχή αυτή.

Η ανοδική πορεία της Κίνας εντείνει τις σχέσεις ανταγωνισμού με την γειτονική της μεγάλη δύναμη της Ιαπωνίας. Ένα από τα σημεία τριβής τους αποτελεί το υπό ιαπωνικό έλεγχο νησιωτικό σύμπλεγμα Σενκάκου, ανατολικά της Κίνας, το οποίο διεκδικούν οι κινέζοι και το ονομάζουν Ντιαογιού. Η διεκδίκηση του συμπλέγματος συνδέεται με τον έλεγχο της ευρύτερης περιοχής σε μία θάλασσα πλούσια σε πετρέλαιο. Επιπλέον, η Κίνα, η οποία αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα στο εσωτερικό της, υιοθετώντας μία πολιτική εναντιώσεως προς την Ιαπωνία τονώνει το πατριωτικό κινεζικό αίσθημα και την κοινωνική συνοχή, δεδομένης της εχθρικής συλλογικής μνήμης, λόγω της ιαπωνικής απάνθρωπης συμπεριφοράς κατά τον Β' Π.Π.. Η Νότιος Κορέα από την άλλη πλευρά διαθέτει σημαντική βιομηχανοποιημένη οικονομία και αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή της Κίνας ως προς τους Ρωσικούς φυσικούς πόρους. Η Ταιβάν αποτελεί ένα ημι-εχθρικό κράτος το οποίο ευρίσκεται ως αβύθιστο αεροπλανοφόρο κοντά στις κινεζικές ακτές, ενώ το Βιετνάμ στον Νότο έχει μακρά προϊστορία προστριβών με την Κίνα (εχθροπραξίες το 1979 -1980) και ο λιμένας της στον κόλπο Cam Ranh, που ελέγχει τις θαλάσσιες γραμμές ανεφοδιασμού της Κίνας από την Αφρική και την Μ. Ανατολή, αποτελεί άριστη ναυτική βάση για οιονδήποτε αντίπαλο αυτής. Τέλος η Αυστραλία, στενή σύμμαχος των Η.Π.Α., ελέγχει στρατηγικά σημεία των θαλασσιών γραμμών επικοινωνιών κινεζικού ενδιαφέροντος.

ΚΙΝΑ ΚΑΙ ΑΦΡΙΚΗ

Για την Κίνα η Αφρική αποτελεί εξαιρετική συμπληρωματική πηγή προμήθειας ενεργειακών και άλλων σημαντικών πρώτων υλών, πολύτιμο πολιτικό σύμμαχο στα διεθνή φόρα, καθώς και προνομιακό πεδίο για εμπορικές και επενδυτικές δραστηριότητες. Το Πεκίνο το οποίο διατηρεί διπλωματικές σχέσεις με 49 από τα 53 αφρικανικά κράτη, αντί του μοντέλου της Δυτικής εξωτερικής βοήθειας προς την Αφρική, έχει υιοθετήσει ευρείες επιχειρηματικές πρακτικές οι οποίες θεωρούνται από τους Αφρικανούς ως ευκαιρίες αναπτύξεως και ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος. Βασικό όργανο της κινεζικής διεισδύσεως στην Αφρική αποτελεί το Forum Σινο-Αφρικανικής συνεργασίας το οποίο από το 2000 πραγματοποιεί τακτικές διασκέψεις στις οποίες συμμετέχουν ο κινέζος Πρωθυπουργός και μεγάλος αριθμός Αφρικανών ηγετών. Βάσει της αρχής της μη αναμίξεως στα εσωτερικά θέματα των κυριάρχων κρατών η Κίνα δεν θέτει προϋποθέσεις συνεργασίας (παραδείγματος χάριν ανθρώπινα δικαιώματα, αυταρχικά πολιτεύματα, παραβίαση περιβαλλοντικών και εργασιακών κανόνων κ.λπ.), προκαλώντας έτσι τις επικρίσεις της Δύσης η οποία αποτελεί ανταγωνιστή της στην αφρικανική Ήπειρο.

Η Κίνα έχει επενδύσει πολλά δισεκατομμύρια για την εξασφάλιση δικαιωμάτων γεωτρήσεων πετρελαίου στην Ανγκόλα, την Νιγηρία και το Σουδάν, καθώς και σε συμφωνίες εξερευνήσεως και εξορύξεως με το Τσαντ, Γκαμπόν, Μαυριτανία, Κένυα, Δημοκρατία του Κονγκό, Ισημερινή Γουινέα και Αιθιοπία. Επιπλέον έχει επενδύσει σε κοιτάσματα και βιομηχανίες χαλκού στην Ζάμπια και το Κονγκό, καθώς και σε ξυλεία στην Γκαμπόν, Καμερούν, Μοζαμβίκη, Ισημερινή Γουινέα και Λιβερία. Από το 2000 το Σινο-Αφρικανικό εμπόριο αυξάνεται ετησίως κατά 33.5% και έχει αυξηθεί από 55 δισεκατομμύρια το 2006 σε 140 δισεκατομμύρια το 2008 (4.5% του συνολικού κινεζικού εμπορίου), ενώ οι κινεζικές άμεσες επενδύσεις μεταξύ των ετών 2008 και 2009 αυξήθηκαν κατά 77%. Επιπλέον η Κίνα παρέσχε δάνειο 10 δισεκατομμύρια (Νοε. 2009) για την στήριξη αφρικανικών κρατών στα επόμενα τρία έτη. Οι κινεζικές εταιρείες δραστηριοποιούνται σε κατασκευές δρόμων, σιδηροδρόμων, σχολείων, εργοστασίων, συστημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών, τηλεπικοινωνιών, παραγωγής ισχύος, κυβερνητικών κτιρίων, αθλητικών εγκαταστάσεων κ.λπ., με μεγαλύτερη ευχέρεια από αντίστοιχες Δυτικές, λόγω των χαμηλότερων προσφορών αλλά και δεδομένων των αφρικανικών αποικιοκρατικών αναμνήσεων από την Δύση. Παράλληλα η Κίνα προμηθεύει αρκετά αφρικανικά κράτη με στρατιωτικό υλικό, στα πλαίσια σχετικών συμφωνιών (παραδείγματος χάριν μαχητικά αεροσκάφη, στρατιωτικά οχήματα, οπλικά συστήματα και όπλα στην Ζιμπάμπουε, το Σουδάν,

την Αιθιοπία και άλλες στοχοποιημένες από την διεθνή κοινότητα χώρες). Ειδικότερα στην τεράστια έκταση της υποσαχάριας Αφρικής (49 κράτη), με τα ανυπέβλητα προβλήματα στην οικονομία, τις υποδομές, την πολιτική σταθερότητα, την φτώχεια, τις ασθένειες, την θνησιμότητα κ.λπ., η Κίνα, κατά τα τελευταία έτη, αποτελεί τον πλέον επιθετικό επενδυτή και η εμπορική αυτή εισβολή σηματοδοτεί την σημαντικότερη εξέλιξη, στην περιοχή αυτή από την εποχή του Ψυχρού Πολέμου. Παράλληλα οι κινέζοι κάτοικοι της Αφρικής που τώρα υπερβαίνουν το ένα εκατομμύριο, αυξάνονται διαρκώς στα πλαίσια της ολοένα μεγαλύτερης κινεζικής δραστηριοποίησεως στην Ήπειρο αυτή.²⁵

Παρά τα υπαρκτά επί μέρους προβλήματα που δημιουργεί η κινεζική εμπορική ανάμιξη στην Αφρική (παραδείγματος χάριν κατά καιρούς προστριβές ιθαγενών με κινέζους Αφρικής, μαρσαμός ορισμένων τοπικών βιομηχανιών και βιοτεχνιών από την εισαγωγή φθηνών κινεζικών προϊόντων κ.λπ.), η συνολική αντιμετώπιση της Κίνας από τα αφρικανικά κράτη είναι θετική, δεδομένου ότι η ξεχασμένη μετά τον Ψυχρό Πόλεμο Αφρική, επανέρχεται στο προσκήνιο, μέσω της Κίνας, ως πηγή παροχής πρώτων υλών για την παγκόσμια οικονομία. Επιπλέον η κάποτε πτωχή και αποικιοκρατούμενη Κίνα που κατόρθωσε να μεταβληθεί σε ακμάζουσα οικονομία και εν δυνάμει υπερδύναμη, αποτελεί για τα αφρικανικά κράτη πηγή εμπνεύσεως στους ακόλουθους συνοπτικά τομείς: α) όπως συνέβη στην Κίνα, η αφρικανική περιφερειακή ολοκλήρωση και επέκταση των εσωτερικών αγορών, θα επιφέρουν ανάπτυξη, καινοτομία και προσέλκυση ξένων αμέσων επενδύσεων, β) η επένδυση σε υποδομές, επιταχύνει την οικονομική ανάπτυξη. Στον τομέα αυτό η Κίνα αποτελεί πρότυπο αλλά ταυτόχρονα υλοποιεί την δημιουργία των υποδομών αυτών, γ) οι Αφρικανοί ηγέτες, μιμούμενοι το κινεζικό παράδειγμα, μέσω της Αφρικανικής Ενώσεως, επενδύουν στην μόρφωση και εκπαίδευση σε επιστήμες όπως τα μαθηματικά, η τεχνολογία, η μηχανολογία κ.λπ... Επιπλέον η Κίνα έχει αυξήσει την εισαγωγή Αφρικανών σπουδαστών σε κινεζικά πανεπιστημιακά ιδρύματα και ταυτόχρονα εστιάζει την δράση της στην ενδυνάμωση της επιστημονικής υποδομής της αφρικανικής Ηπείρου και, τέλος, δ) μέσω του κινεζικού προτύπου σχέσεων μεταξύ οικονομικής αναπτύξεως και τρόπου διακυβερνήσεως, οι Αφρικανοί ανακαλύπτουν ότι η Δυτική φιλελεύθερη πολυκομματική Δημοκρατία δεν αποτελεί ικανή και αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη.

²⁵ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/gr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

ΚΙΝΑ ΚΑΙ ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Η Κίνα προσπαθεί να ασκήσει επιρροή στην πλούσια σε ενεργειακά αποθέματα και υψίστης στρατηγικής σημασίας περιοχή της Μέσης Ανατολής, αμφισβητώντας ευθέως την υφιστάμενη περιφερειακή επιρροή των Η.Π.Α. – Ισραήλ. Χάρης στον επί δεκαετίες διψήφιο ρυθμό αναπτύξεως καθώς και την επιτάχυνση του στρατιωτικού εκσυγχρονισμού της, η Κίνα σφυρηλατεί ισχυρούς δεσμούς με τοπικές δυνάμεις, προκειμένου να διαδραματίσει ενεργό ρόλο στην περιοχή αυτή. Κύριο συνεργάτη της Κίνας στην περιοχή αποτελεί το Ιράν το οποίο η πρώτη στηρίζει στρατιωτικά και τεχνολογικά από την εποχή του πολέμου Ιράν – Ιράκ. Κατά την δεκαετία του 1990 το Ιράν ανασυγκροτήθηκε επιτυχώς στους τομείς της βιομηχανίας και οικονομίας, εκμεταλλευόμενο την σταδιακή αύξηση της τιμής του πετρελαίου. Οι πόλεμοι των Η.Π.Α. στο Ιράκ και Αφγανιστάν εξάλειψαν τις τοπικές απειλές για το Ιράν από Δυσμάς και Ανατολάς αντίστοιχα, αναβαθμίζοντας την στρατηγική του αξία. Ανεβάζοντας την ρητορική του κατά των πανίσχυρων δυνάμεων των Η.Π.Α. και του Ισραήλ και ευρισκόμενο σε διεθνή απομόνωση (λόγω του πυρηνικού του προγράμματος), το Ιράν επεδίωξε βαθύτερη συνεργασία με την ανερχόμενη Κίνα και αύξησε την τοπική του επιρροή στο Ιράκ, Λίβανο, κατεχόμενη Παλαιστίνη, Συρία και εν μέρει στο Αφγανιστάν. Δεν αποτελεί έκπληξη η ισχυροποίηση των δεσμών Κίνας – Ιράν, δεδομένου ότι το Ιράν είναι η δεύτερη παγκοσμίως χώρα σε αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθώς επίσης και μία παραδοσιακή περιφερειακή δύναμη με σημαντικό δίκτυο συμμαχιών και προσβάσεων σε ολόκληρη την περιοχή. Για την Κίνα το Ιράν αντιπροσωπεύει το αντίπαλο δέος των συμμαχικών με τις Η.Π.Α. κρατών της περιοχής, καθώς και ιδανικό γεωγραφικό σημείο αναπτύξεως ναυτικής παρουσίας στον Περσικό Κόλπο δια του οποίου διακινείται το 40% της παγκοσμίου ενεργείας. Στο πλαίσιο αυτό η Κίνα σαμποτάρει ή τροποποιεί ευνοϊκά τις εκάστοτε προθέσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, για λήψη αυστηρών μέτρων κατά του Ιράν, αυξάνει τις εμπορικές της επενδύσεις στην χώρα αυτή.

Η Κίνα εκμεταλλεύθηκε το ανερχόμενο αντιαμερικανικό πνεύμα των τελευταίων ετών στην Μ. Ανατολή, προκειμένου να επεκτείνει τους δεσμούς της με τις περιφερειακές δυνάμεις της περιοχής συμπεριλαμβανομένων και των παραδοσιακών συμμάχων των Η.Π.Α., Αιγύπτου και Σαουδικής Αραβίας. Τα μεγαλύτερα παγκοσμίως ενεργειακά αποθέματα της Σαουδικής Αραβίας είναι ζωτικά για τα μακροπρόθεσμα οικονομικά κινεζικά συμφέροντα. Η Σαουδική Αραβία αποτελεί τον μεγαλύτερο προμηθευτή πετρελαίου της Κίνας (έπονται η Αγκόλα και το Ιράν), ενώ για τους Σαουδάραβες η Κίνα αποτελεί την μεγαλύτερη εξαγωγική αγορά.

Η Αίγυπτος του πρώην Προέδρου Μουμπάρακ Χόσνι αποτέλεσε κύριο σύμμαχο των Η.Π.Α. (λάμβανε την μεγαλύτερη αμερικανική στρατιωτική βοήθεια στην περιοχή μετά το Ισραήλ) και την μεγαλύτερη αραβική στρατιωτική δύναμη. Ενώ θα ανεμένετο αμυδρή σχέση της χώρας αυτής με την Κίνα, οι μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές ανήλθαν στα 6.2 δισεκατομμύρια και κατά το 2010 η Κίνα κατέστη ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Αιγύπτου. Οι στρατιωτικοί δεσμοί μεταξύ των δύο χωρών έχουν επίσης αναβαθμισθεί πρόσφατα αφού εκτιμάται ότι η Αίγυπτος αποβλέπει σε μία στρατηγική συνεργασία με την Κίνα η οποία θα της εξασφαλίσει στρατιωτική αυτονομία. Η Αίγυπτος έχει αναγγείλει τα σχέδιά της όπως εντός του 2010 να υλοποιήσει την συμπαραγωγή συγχρόνου μαχητικού αεροσκάφους με την Κίνα, στα πλαίσια του κινεζοπακιστανικού project “thunder combat aircraft JF – 17”.²⁶

Από την δεκαετία του 1980 και έως το τέλος του 20^{ου} αιώνα, το Ισραήλ παρείχε στην Κίνα υψηλή τεχνολογία, η οποία βοήθησε σημαντικά την τελευταία να προβεί σε εκσυγχρονισμό του σοβιετικής τεχνολογίας στρατιωτικού υλικού της, εισάγοντας έτσι και αμερικανική τεχνολογία. Η αναβάθμιση των σχέσεων της Κίνας με Συρία και Ιράν και η πίεση των Η.Π.Α. προς το Ισραήλ, χειροτέρευσαν τις κινεζοϊσραηλιτικές σχέσεις. Στο πλαίσιο αυτό κατά τα τελευταία έτη ισραηλίτες αξιωματούχοι πραγματοποιούν διπλωματικές και πολιτιστικές επισκέψεις στην Ταϊβάν, ενώ από τα ισραηλινά Μ.Μ.Ε αναγνωρίζεται η εθνική κυριαρχία της χώρας αυτής. Από τον Deng Xiaoping και εντεύθεν η Κίνα αντιμετωπίζει πλέον ρεαλιστικά το μεσανατολικό, δίδοντας έμφαση στην συνύπαρξη, την αναγνώριση του κράτους του Ισραήλ από τους Άραβες

²⁶ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

και την απόσυρση των Ισραηλινών από τα κατακτημένα εδάφη, με εγγυήσεις ασφαλείας εκ μέρους των Αράβων.

ΚΙΝΑ - ΡΩΣΙΑ - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΣΙΑ

Από την κατάρρευση της Ε.Σ.Σ.Δ. έως σήμερα, παρατηρείται εντυπωσιακή εξομάλυνση των σχέσεων Κίνας και Ρωσίας η οποία εγγίζει τα όρια στρατηγικής συγκλίσεως. Αρκετές προϋποθέσεις της συνεργασίας αυτής πληρούνται, δεδομένου ότι αμφότερες αντιτίθενται στην αμερικανική επέκταση στην Ευρασία, η Ρωσία είναι από τις μεγαλύτερες παραγωγούς χώρες σε πρώτες ύλες (υδρογονάνθρακες, βιομηχανικά ορυκτά, είδη διατροφής) και η Κίνα αποτελεί χώρα με τεράστιες καταναλωτικές ανάγκες, τα άμεσα σύνορα μεταξύ τους προσφέρονται για εκτεταμένες εμπορικές δραστηριότητες και ασφαλείς μεταφορές, οι δύο χώρες δεν είναι άμεσα ανταγωνιστικές (η Ρωσία βασίζεται κυρίως στην εξαγωγή πρώτων υλών, σε αντίθεση με την Κίνα που εξάγει κυρίως φθηνά μηχανικά, ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά και μεταποιητικά εμπορικά προϊόντα), ενώ αμφότερες έχουν συμβατές απόψεις για σειρά θεμάτων όπως τα αποσχιστικά κινήματα, η τρομοκρατία, ο ισλαμισμός, ο εκδημοκρατισμός, οι αστικές ελευθερίες και η σταθερότητα. Μερικές από τις σχετικές ενδείξεις της στρατηγικής αυτής συγκλίσεως, έχουν ως εξής:

- i. Διακανονισμός, μέσω συμφωνιών, των εδαφικών διασυνοριακών διαφορών τους.
- ii. Ίδρυση του Οργανισμού Συνεργασίας της Σανγκάης (SCO), το 2001, με κινεζική πρωτοβουλία (μέλη του οποίου η Κίνα, η Ρωσία, το Καζακστάν, το Ουζμπεκιστάν, το Τατζικιστάν, το Κιργιστάν, με παρατηρητές το Ιράν, το Πακιστάν, την Ινδία και την Μογγολία), ως αντίβαρο στην αμερικανική διείσδυση στην Κ. Ασία και το Αφγανιστάν. Στο πλαίσιο αυτό ο κος Πούτιν έχει προτείνει την δημιουργία ενός ενεργειακού «club», μεταξύ των μελών του Οργανισμού, καθώς και αύξηση των ρωσικών εξαγωγών υδρογονανθράκων προς την Α. Ασία και Ειρηνικό, από το 3% σήμερα στο 1/3 των συνολικών εξαγωγών το 2020.

- iii. Διενέργεια κοινών στρατιωτικών ασκήσεων, στα πλαίσια του Οργανισμού Συνεργασίας της Σανγκάης.
- iv. Διακήρυξη του νέου ρωσικού Δόγματος, του 2008, περί αρνητικής στάσεως της χώρας στην προς Ανατολάς επέκταση του NATO καθώς και περί της προθέσεως επεκτάσεως της στρατηγικής συνεργασίας με την Κίνα σε όλους τους τομείς. Επιπλέον το ρωσικό Δόγμα προτρέπει σε σχηματισμό τριγώνου συνεργασίας Ρωσίας – Ινδίας – Κίνας (για να αντισταθμίσει την αμερικανική προσπάθεια στρατηγικής συμμαχίας με το Νέο Δελχί).
- v. Αποφασιστική εναντίωση Ρωσίας και Κίνας, στην αμερικανική πρόθεση αναπτύξεως αντιπυραυλικής ασπίδας στην Α. Ευρώπη και την Ιαπωνία, καθώς και κοινή αρνητική στάση στην επιβολή σκληρών μέτρων κατά του Ιράν.
- vi. Η Ρωσία αποτελεί τον κυριότερο προμηθευτή στρατιωτικού υλικού της Κίνας προς την οποία κατευθύνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των ρωσικών στρατιωτικών εξαγωγών. Επιπλέον η Ρωσία παρέχει στην Κίνα πυρηνική και διαστημική τεχνολογία.
- vii. Αύξηση συνεργασίας στον ενεργειακό και εμπορικό τομέα. Υπογραφή 12 συμφωνιών το 2009 σε θέματα διαθέσεως και μεταφοράς φυσικού αερίου και πετρελαίου, μεταφορών, διαστήματος, πυρηνικής ενέργειας, αμοιβαίας ειδοποίησης περί εκτοξεύσεως βαλλιστικών πυραύλων από τρίτους και τελωνειακών διευκολύνσεων, εκπαίδευσης, πολιτισμού, αθλητισμού και τουρισμού. (Το εμπόριο μεταξύ τους, κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Σεπτέμβριο 2010, αυξήθηκε κατά 56%, φθάνοντας στο ποσό των 42 δισεκατομμύρια).
- viii. Συναπόφαση των δύο χωρών, όπως αποβάλλουν το δολάριο από τις μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές.²⁷

Η προσέγγιση των δύο χωρών εκτιμάται ότι αποσκοπεί στην στρατηγικού επιπέδου συνεργασία τους, προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη πίεση των Η.Π.Α. και του NATO στην Ευρασία. Γεννάται εν τούτοις το ερώτημα κατά πόσον οι σχέσεις αυτές βασίζονται σε σταθερά και ασφαλή θεμέλια ή απλώς πρόκειται για προσωρινή σύγκλιση σκοπιμότητας, η οποία μελλοντικά θα μετατραπεί σε σχέση συγκρουσιακού χαρακτήρα.

²⁷ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

Παρά τις τρέχουσες στενές Σινο-ρωσικές σχέσεις, ουδείς δύναται να αποκλείσει μελλοντική ρήξη, εάν τα εθνικά συμφέροντα των δύο χωρών το επιβάλλουν. Το Πεκίνο διαμαρτύρεται κατά καιρούς προς στην Μόσχα, για την τακτική της να πουλάει στην Ινδία πολεμικό υλικό υψηλότερας τεχνολογίας από το αντίστοιχο προς την Κίνα (υποψία χρησιμοποίησεως της Ινδίας ως αντίβαρο της ανερχομένης Κίνας). Η κινεζική οικονομική και ενεργειακή διείσδυση στην Κ. Ασία, η οποία συμπεριλαμβάνεται στην παραδοσιακή ρωσική σφαίρα επιρροής, ενδεχομένως να εκλαμβάνεται από την Μόσχα, ως απειλή κατά ζωτικών συμφερόντων της. Ενώ τυπικά δεν υπάρχουν πλέον αμοιβαίες εδαφικές διεκδικήσεις, δεν λείπουν οι εκατέρωθεν εθνικιστικές φωνές περί του αντιθέτου, ενώ το βεβαρυμμένο παρελθόν στον τομέα αυτό ρίχνει βαθιά την σκιά του. Εξάλλου η πραγματικότητα των 110 εκατομμύριων κινέζων κατοίκων στα βόρεια σύνορα της αναπτυσσομένης Κίνας, σε σχέση με τα 7 εκατομμύρια Ρώσων κατοίκων στην αχανή Σιβηρία σε συνδυασμό με την διαρκώς αυξανόμενη οικονομική και πληθυσμιακή κινεζική διείσδυση στην περιοχή αυτή, δημιουργεί εύλογες ανησυχίες στην Μόσχα. Σημείο τριβής θα αποτελέσουν ασφαλώς, τόσο οι ενεργειακοί όσο και οι υδάτινοι πόροι. Την σχέση των δύο χωρών στο μέλλον είναι ενδεχόμενο να καθορίσουν, πέραν των εξωτερικών γεωπολιτικών μεταβολών και οι πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις στο εσωτερικό τους.

Ο Οργανισμός Συνεργασίας της Σανγκάης, εκτός από τον αντιαμερικανικό του χαρακτήρα, αποτελεί όχημα για την επέκταση της κινεζικής επιρροής στην Κ. Ασία, δεδομένου ότι τυχόν εκτεταμένες κινεζικές διμερείς συμφωνίες στην περιοχή αυτή θα δημιουργούσαν φόβους και καχυποψία, τόσο στα τοπικά κράτη, όσο και σε Μεγάλες δυνάμεις όπως η Ρωσία και οι Η.Π.Α.. Για τον λόγο αυτό εκτιμάται ότι η ρωσικής εμπνεύσεως δημιουργία του Οργανισμού Συμφώνου Συλλογικής Ασφάλειας (CSTO), επίσης αντιαμερικανικού χαρακτήρα (ίδρυση το 2002), στον οποίο η Κίνα δεν συμμετέχει, αποτελεί την ρωσική απάντηση στον ανταγωνισμό επιρροής στην Κ. Ασία (μέλη του Οργανισμού αυτού είναι η Ρωσία, Αρμενία, Λευκορωσία, Καζακστάν, Κιργιστάν, Τατζικιστάν και Ουζμπεκιστάν). Κύριοι ανταγωνιστές σε πολιτικό, οικονομικό και στρατιωτικό επίπεδο, στην Κεντρική Ασία (ενεργειακοί πόροι και οδοί μεταφοράς), είναι οι Η.Π.Α., η Ρωσία και η Κίνα, ενώ πολλοί πιστεύουν ότι ο τελικός νικητής θα αποτελέσει την μεγάλη δύναμη του 21^{ου} αιώνας. Σε κάθε περίπτωση η πλέον δυσμενής εξέλιξη για την Δύση θα ήταν η μετατροπή της τρεχούσης στρατηγικής συγκλίσεως Πεκίνου και Μόσχας, σε αντιδυτική συμμαχία (μικρές πιθανότητες για το εγγύς μέλλον, δεδομένου ότι επί του παρόντος η ανάπτυξη αμοφτέρων βασίζεται στις Δυτικές αγορές).

ΚΙΝΑ ΚΑΙ ΗΠΑ

Η οξύμωρη σχέση Η.Π.Α. και Κίνας εντοπίζεται στο γεγονός του ανερχομένου ανταγωνισμού τους, ενώ συγχρόνως υφίσταται στενή οικονομική αλληλεξάρτηση. Οι Η.Π.Α. πιέζουν την Κίνα να επανεκτιμήσει την τιμή του νομίσματός της (yuan), προκειμένου να ανέλθει η τιμή των κινεζικών εξαγωγών, ενώ η Κίνα η οποία επιδιώκει την διατήρηση και περαιτέρω αύξηση των εξαγωγών της, δεν ανταποκρίνεται στην αμερικανική πίεση. Παράλληλα μεγάλα κινεζικά κεφάλαια επενδύονται στις Η.Π.Α. και κατά τον τρόπο αυτό χρηματοδοτούν το μεγάλο αμερικανικό χρέος. Συνεπώς εκτιμάται ότι για το ορατό μέλλον δεν αναμένεται διαζύγιο στις Σινο -αμερικανικές σχέσεις. Ο στρατιωτικός ανταγωνισμός των δύο χωρών, πέραν του επιπέδου του πολιτικού συσχετισμού ισχύος, αφορά κυρίως μία δυνητική αναμέτρηση στην περιοχή της Νοτίου Σινικής Θαλάσσης, από τους διαύλους της οποίας διέρχεται το ένα τρίτο του παγκοσμίου θαλασσιού εμπορίου και το 50% των υδρογονανθράκων που προορίζονται για την Ιαπωνία, την κορεατική χερσόνησο και την βορειοανατολική Κίνα. Η θάλασσα αυτή παρέχει στην Κίνα πρόσβαση στον Ινδικό ωκεανό, μέσω των στενών Malacca και συνεπώς προς ολόκληρο το ισλαμικό τόξο από την Ανατολική Αφρική έως την Νοτιοανατολική Ασία. Οι Η.Π.Α. θεωρούν την Νότια Σινική Θάλασσα ως διεθνές πέρασμα, ενώ η Κίνα την κατατάσσει στα ύψιστα ζωτικά της συμφέροντα. Όπως οι Η.Π.Α. θεωρούν προϋπόθεση κυριαρχίας στην Καραϊβική, τον έλεγχο της διώρυγας του Παναμά, έτσι και η Κίνα επιδιώκει, όπως μέσω του ελέγχου της Σινικής Θαλάσσης, να επικρατήσει στο μεγαλύτερο μέρος του Ανατολικού Ημισφαιρίου.

Η παγκοσμίου εμβελείας άνοδος της Κίνας και η ενεργός σταδιακή ανάμιξή της σε περιοχές ζωτικής σημασίας, ωθούν τις Η.Π.Α. να την αντιμετωπίσουν περισσότερο ως στρατηγικό ανταγωνιστή, παρά ως στρατηγικό συνεργάτη, ανησυχούν δε ιδιαίτερα για την αυξανόμενη επιρροή της στην Μ. Ανατολή και για τις κινεζικές προμήθειες βαλλιστικών πυραύλων, προς

τους τοπικούς της συμμάχους. Η Κίνα αντιτίθεται στην στρατιωτική επέκταση των Η.Π.Α. στον Περσικό Κόλπο μέσω των επεμβάσεων σε Αφγανιστάν και Ιράκ, περιγράφοντας τις Η.Π.Α. ως πηγή αποσταθεροποιήσεως για την περιοχή, ενώ παράλληλα ασκεί κριτική για τα αμερικανικά μέτρα απομονώσεως του Σουδάν, βάσει των κατηγοριών περί γενοκτονίας, αντιπροτείνοντας ειρηνική επίλυση του θέματος²⁸.

Οι Η.Π.Α. πληρώνουν το βαρύ τίμημα της υπερδυνάμεως με αίμα και χρήμα, προκειμένου να ελέγξουν περιοχές ενδιαφέροντος όπως η Μ. Ανατολή (παλαιστινιακό, Ιράκ, Αφγανιστάν κ.λπ.) και να προστατεύσουν την ασφαλή διακίνηση αγαθών μέσω των θαλασσιών γραμμών, επικοινωνιών, με τον ισχυρό αλλά πολυδάπανο στόλο τους. Αντιθέτως η Κίνα επεκτείνει ανέξοδα τις επενδύσεις, το εμπόριο και τις στρατιωτικές της σχέσεις με περιφερειακές δυνάμεις του ενδιαφέροντος της, αλλάζοντας έτσι σταδιακά την ισορροπία δυνάμεων. Επί παραδείγματι εκμεταλλεύεται την σχετική σταθερότητα της Κεντρικής Ασίας και του Αφγανιστάν για να προσυπογράψει συμφωνίες τρισεκατομμυρίων δολαρίων, στις περιοχές αυτές (αγωγοί, οδικά δίκτυα, αφγανικός ορυκτός πλούτος, ενέργεια κ.λπ.), ενώ παράλληλα διακινεί μέσω φορτηγών πλοίων τα προϊόντα της και ανεφοδιάζεται ασφαλώς, δίχως να μετέχει αναλογικά στις σχετικές δαπάνες ασφαλείας και ενώ οι Η.Π.Α. αναζητούν τρόπους εξόδου από το Αφγανιστάν η Κίνα εγκαθίσταται εκεί.

ΚΙΝΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗ

Η σύναψη διπλωματικών σχέσεων μεταξύ Ε.Ε. και Κίνας έλαβε χώρα το 1975. Μετά τα γεγονότα του 1989 στην Κίνα, με αποκορύφωμα την βίαιη στρατιωτική επέμβαση κατά αόπλων διαδηλωτών στην πλατεία Τιανανμέν, η Ε.Ε. επέβαλε σειρά οικονομικών μέτρων κατά της χώρας αυτής, καθώς και στρατιωτικό εμπάργκο με την ενθάρρυνση ή και την πίεση των Η.Π.Α. Το πρόσφατο άνοιγμα της Κίνας στον κόσμο αποτελεί για την Ε.Ε. μία πρόκληση, ενώ η παγκοσμίου εμβελείας ανάπτυξη της χώρας αυτής, επιβάλλει την εκ των πραγμάτων πολιτική και εμπορική συνεργασία. Είναι γεγονός ότι μεγάλος αριθμός ευρωπαϊκών ιδιωτικών επιχειρήσεων, καθώς και μεμονωμένων ευρωπαϊκών κρατών μελών, δραστηριοποιούνται

²⁸ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/gr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

εμπορικά και επενδυτικά στην Κίνα. Παρά τα φιλόδοξα ευρωπαϊκά σχέδια για μία ολοκληρωμένη και θεσμοθετημένη εξωτερική πολιτική προς το Πεκίνο (προσπάθεια στρατηγικής συνεργασίας που άρχισε από το 2003 με την έκδοση κοινού White Paper και συνεχίστηκε το 2006, 2007 και 2009, με σειρά συμφωνιών συνεργασίας και συζητήσεων επί διεθνών θεμάτων), τόσο η έλλειψη ευρωπαϊκής συνοχής (μη ενιαία εξωτερική πολιτική), όσο και η αμερικανική επίδραση αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες στην εφαρμογή τους. Μία ενδεχόμενη θετική τριγωνική σχέση Ε.Ε. – Η.Π.Α. – Κίνας, θα απαιτούσε κοινή ευρωπαϊκή πολιτική, καθώς και την ευρωπαϊκή βούληση να διαδραματίσει στρατηγικό ρόλο στις παγκόσμιες υποθέσεις. Κατά συνέπεια η εμβάθυνση της Ευρώπης αποτελεί ταυτόχρονα, πρόκληση, προϋπόθεση και ίσως την ιστορική της ευκαιρία²⁹.

Οι πρόσφατες Κινεζικές οικονομικές και εμπορικές επενδύσεις στην προβληματική περιφέρεια της ευρωζώνης, αποτελούν ενδείξεις της μακροπρόθεσμης κινεζικής στρατηγικής, η οποία αξιοποιεί καταλλήλως το χρηματικό πλεόνασμα της χώρας αυτής, προκειμένου να αποκτήσει γεωπολιτική ισχύ, να κερδίσει νέους συνεργάτες και να δημιουργήσει προϋποθέσεις διεισδύσεως στην καρδιά της Ευρώπης. Μεταξύ άλλων η Κίνα επιδιώκει την μείωση των περιορισμών για την εισαγωγή προϊόντων της στην μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά, την μείωση των ευρωπαϊκών επιθέσεων κατά του υποτιμημένου κινεζικού νομίσματος καθώς και την ευρωπαϊκή στήριξη στα διεθνή φόρα (π.χ. G-20, Δ.Ν.Τ. κ.λπ.).

Η Ε.Ε. αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο και την μεγαλύτερη εξαγωγική αγορά της Κίνας, ενώ η τελευταία αποτελεί για την Ε.Ε. τον 2^ο παγκοσμίως εμπορικό συνεργάτη, μετά τις Η.Π.Α. και την μεγαλύτερη πηγή εισαγωγών. Παράλληλα η Ευρώπη πιέζει την Κίνα να σέβεται θεσμούς όπως τα δικαιώματα της πνευματικής ιδιοκτησίας και τις υποχρεώσεις του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου.

Εδώ, ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι εντός της κινεζικής κυβερνώσας ελίτ υπάρχουν αντικρουόμενες απόψεις μεταξύ εθνικιστών που στηρίζουν την μονομερή ισχυροποίηση της Κίνας και την αρχή της ισορροπίας δυνάμεων στο διεθνές σύστημα και των φιλελευθέρων διεθνιστών οι οποίοι στηρίζουν την πολυδιάστατη εξωτερική κινεζική πολιτική και την πλήρη ένταξη της στους διεθνείς κανόνες και θεσμούς. Η Ε.Ε. η οποία δεν αποτελεί στρατηγικό ανταγωνιστή της Κίνας όπως οι Η.Π.Α., προσπαθεί να επηρεάσει τις εσωτερικές συγκρουόμενες

²⁹ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

απόψεις, υπέρ των φιλελευθέρων διεθνιστών, με στρατηγική συνεργασία εστιασμένη σε θέματα όπως η κλιματική αλλαγή, η μη διάδοση πυρηνικών όπλων, η συνεργασία στην Αφρική και η διατήρηση ενός ανοικτού παγκοσμίου εμπορικού συστήματος.

ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Ένα μείζον θέμα, με στρατηγικές διαστάσεις, που απασχολεί κατά τα τελευταία έτη την πολιτική και ακαδημαϊκή κοινότητα της Κίνας, είναι ο τρόπος με τον οποίο είναι δυνατή η μετατροπή της οικονομικής κινεζικής ισχύος σε διαρκή και παγκόσμια πολιτική και πολιτιστική επιρροή. Με διαφορετική διατύπωση αναζητείται απάντηση στο ερώτημα « Πως θα μπορούσε η Κίνα να διοικήσει τον «μεταδυτικό» κόσμο; Η επίσημη απάντηση στο ερώτημα αυτό (διατυπώθηκε για πρώτη φορά το 2005 στον Ο.Η.Ε. από τον Πρόεδρο Hu Jintao) είναι ότι η Κίνα καθοδηγείται από το όραμα δημιουργίας ενός «αρμονικού κόσμου». Πέραν της θέσεως αυτής υπάρχει μία ημιεπίσημη περιγραφή του τρόπου με τον οποίο θα πρέπει η Κίνα να ανταγωνισθεί στο διεθνές περιβάλλον ώστε να καταστεί η μεγαλύτερη δύναμη στον κόσμο, καθώς και μία ανεπίσημη, ουτοπική άποψη (κινέζων θεωρητικών), περί παγκοσμίου κοινωνίας. Η επίσημη, ωστόσο, κινεζική άποψη περί «αρμονικού κόσμου», αν και δεν αναλύει τον τρόπο εναρμονίσεως (δηλαδή πως θα μειωθεί το χάσμα πλουσίων και πτωχών χωρών και πως θα εξομαλυνθούν οι διακρατικές εντάσεις), διαιρεί τον κόσμο σε πολιτισμούς υπό την ηγεσία αντιστοίχων Μ. Δυνάμεων (πολυπολικό σύστημα), οι οποίοι δύνανται να έχουν διαφορετικά κοινωνικά συστήματα. Σε αντίθεση με την επίσημη άποψη, μία ομάδα θεωρητικών με κύριο εκπρόσωπο τον Zhao Tingyang (The Tianxia System: The Philosophy for the World Institution, 2005), στηρίζει την άποψη ότι η Κινεζική κουλτούρα πρέπει να λάβει παγκόσμιες διαστάσεις, προκειμένου να σχηματισθεί μία ειρηνική, ασφαλής, γενναιόδωρη και μη εγωιστική παγκόσμια ενότητα σε γεωγραφικό, ψυχολογικό και θεσμικό επίπεδο (σε αντίθεση με την Δυτική βίαη, καταπιεστική και χαώδη ηγεμονία ανά τον κόσμο, όπως επισημαίνει). Ο ρεαλιστής καθηγητής του Πανεπιστημίου Εθνικής Άμυνας Liu Mingfu (The China's Dream: The Great Power Thinking and Strategic Positioning of China in the Post – American Age, 2010), συμπληρώνει υποστηρίζοντας, ότι η οικονομική άνοδος της Κίνας απαιτείται όπως συμπληρωθεί με αντίστοιχη στρατιωτική άνοδο, εάν φιλοδοξεί να αμφισβητήσει την αμερικανική ηγεμονία. Η αύξηση της στρατιωτικής ισχύος, κατά τον Liu Mingfu, αποτρέπει την χρήση βίας από τις

Η.Π.Α. και εξασφαλίζει την ειρηνική άνοδο της χώρας, ενώ ο υφιστάμενος διεθνής διακρατικός ανταγωνισμός, τον οποίο αποδέχεται, ισοδυναμεί με παιγνίδι μηδενικού αθροίσματος.

Η γεωγραφία της Κίνας αποτελεί παράμετρο γεωπολιτικής αδυναμίας αφού την εξαναγκάζει σε εξάρτηση από την θάλασσα για τον ανεφοδιασμό της με ενεργειακούς βιομηχανικούς και διατροφικούς πόρους, ενώ παράλληλα την περικλείει από αριθμό γειτονικών κρατών (Ιαπωνία, Ινδία, Ν. Κορέα, Ταιβάν, Βιετνάμ, Αυστραλία) τα οποία δυνητικά θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την πρόσβασή της στους πόρους αυτούς (κυρίως υπό την συμμαχία μίας μεγάλης δυνάμεως όπως των Η.Π.Α.).

Συνεπώς, η ενέργεια και όλα τα παραπάνω εκτιμάται ότι θα καθορίσουν κυρίως την εξωτερική πολιτική της Κίνας. Η εξυπηρέτηση των ζωτικών κινεζικών συμφερόντων φαίνεται ότι περνά μέσω των ωκεανών. Κατά τα τελευταία 20 έτη η χώρα αυτή αποτελεί μείζονα εξαγωγική δύναμη και παράλληλα το μεγαλύτερο ποσοστό των εισαγομένων υδρογονανθράκων εισέρχεται δια θαλάσσης, γεγονός το οποίο της επιβάλλει την προσπάθεια ελέγχου των διεθνών θαλασσίων γραμμών επικοινωνίας. Επί του παρόντος, εν τούτοις, όχι μόνο δεν τις ελέγχει αλλά και αυτή η περιοχή των ακτογραμμών της ελέγχεται από τον 7^ο στόλο των Η.Π.Α.. Η συγκρότηση αξιόμαχου στόλου παγκοσμίου εμβελείας και κυρίως επιθετικής ναυτικής νοοτροπίας μεγάλης δυνάμεως, ικανής να αντιπαρατεθεί στην αμερικανική ναυτική ισχύ απέχει τουλάχιστον μία γενεά από την πραγματικότητα. Κατά συνέπεια ακόμη και οι εκάστοτε κινεζικές απειλές περί στρατιωτικής επεμβάσεως στην Ταιβάν κρίνονται προς το παρόν ως μη ρεαλιστικές (η εκτίμηση περιορίζεται σε συμβατική αναμέτρηση). Στην καλύτερη περίπτωση στα επόμενα έτη, η Κίνα είναι δυνατόν, δίχως να αποκτήσει η ίδια τον θαλάσσιο έλεγχο της περιοχής της, να αμφισβητήσει τον αντίστοιχο τοπικό αμερικανικό θαλάσσιο έλεγχο.

Ένα άλλο ζήτημα επιπέδου εθνικής στρατηγικής αφορά το εσωτερικό της Κίνας του οποίου η σημαντική γεωγραφική, εθνολογική και οικονομική διαφοροποίηση προκαλεί προβλήματα εσωτερικού ελέγχου της χώρας. Τα εκάστοτε προβλήματα τα προερχόμενα από τις εθνολογικά διαφορετικές περιοχές του Ξινγιάγκ, του Θιβέτ και της Μαντζουρίας θεωρούνται μικρότερα σε σχέση με την μείζονα εσωτερική πρόκληση του γεωπολιτικού διλήμματος μεταξύ της τεράστιας ορεινής ενδοχώρας και της περιοχής των ακτογραμμών. Η αγροτική, σε μεγάλο βαθμό άγονη και πτωχή ενδοχώρα έναντι των ακμαζουσών παρακτίων ακτών, λόγω του διεθνούς εμπορίου,

προκαλεί πλήγματα στην κοινωνική συνοχή και τον εσωτερικό έλεγχο. Η μεταφορά πόρων από τις πλούσιες παράκτιες περιοχές στο εσωτερικό, προκαλεί εύλογες αντιδράσεις των παρακτίων περιοχών. Η ανοδική εμπορική και τεχνολογική άνοδος της Κίνας επιτείνει το πρόβλημα αυτό, δημιουργώντας στην κυβέρνηση διλήμματα επιλογών. Επί του παρόντος το κομμουνιστικό κόμμα της Κίνας, για λόγους κοινωνικής συνοχής, ποντάρει συχνά στον πατριωτισμό ο οποίος απαιτεί την ύπαρξη απειλών και εχθρού. Υπό τις τρέχουσες περιστάσεις τους πλέον πρόσφορους «εχθρούς» αποτελούν η Ιαπωνία και η Ταιβάν³⁰.

Καταλήγοντας και λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδιαίτερα τα γειτονικά ανταγωνιστικά της κράτη, εκτιμάται ότι οι γεωπολιτικοί σκοποί της Κίνας (αν και η επίτευξή τους παρουσιάζει δυσχέρειες), είναι δυνατόν να διατυπωθούν ως εξής:

- i. Να αποφευχθούν εχθρικές συμμαχίες οι οποίες δύνανται να εγκλωβίσουν την χώρα (π.χ. συμμαχία των ναυτικών δυνάμεων Η.Π.Α., Ιαπωνίας, Ινδίας, υποστηριζόμενες από την Ν. Κορέα, Βιετνάμ και Αυστραλία).
- ii. Να καταστεί η χώρα αναμφίβολα η ισχυρότερη στρατιωτική δύναμη στην Ανατολική Ασία και να διατηρεί την ικανότητα να κρατά μακράν της σφαίρας επιρροής της κάθε άλλη Μεγάλη Δύναμη.
- iii. Να έχει η χώρα ασφαλή πρόσβαση σε στρατηγικούς πόρους (π.χ. ενδεχόμενη συμμαχία Η.Π.Α. – Ρωσίας θα απέκοπτε την πρόσβαση της Κίνας στην Κ. Ασία καθώς και την επιρροή της στην Σιβηρία).
- iv. Να διατηρεί την εσωτερική συνοχή του πληθυσμού, προκειμένου να μην αποδυναμώνεται η δυνατότητα της κεντρικής κυβερνήσεως να προασπίσει την ακεραιότητα της χώρας.
- v. Να διατηρήσει τα τρέχοντα σύνορα, τα οποία διαθέτουν μη προσπελάσιμα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (π.χ. Θιβέτ, Ξινγιάνγκ), προκειμένου να διασφαλίσει την περιφέρεια της χώρας.
- vi. Να προασπίζει αποτελεσματικά την ζωτική περιοχή των ακτών της από κάθε απειλή προερχόμενη κυρίως από την θάλασσα (τον Ειρηνικό Ωκεανό).

³⁰ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/gr/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

- vii. Να αμφισβητήσει τον θαλάσσιο έλεγχο των ζωτικών γραμμών επικοινωνιών, από τους ανταγωνιστές της, σε περίπτωση εχθροπραξιών και
- viii. να εκμεταλλευθεί καταλλήλως τον τεράστιο κινεζικό πληθυσμό της διασποράς προκειμένου να μεγιστοποιήσει τα οικονομικά και γεωπολιτικά της οφέλη (π.χ. εξαγωγές, πρόσχημα για επεμβάσεις κ.λπ.)³¹.

Κεφάλαιο 2^ο

Ο δρόμος για την Ευρασία

2.1 Ιστορική αναδρομή – Προέλευση

Η ευρασιατική ιδεολογία έχει υποστεί μια σειρά αλλαγών τα τελευταία 20 χρόνια. Μετά τον Nursultan Nazarbayev, που βασίστηκε σε μια ευρασιατική προσέγγιση, προτείνοντας τη δημιουργία μιας νέας ένωσης στη θέση της ΕΣΣΔ, που βασίστηκε σε μια νέα αρχή, λίγα χρόνια έχουν περάσει πριν αυτές οι ιδέες αρχίσουν να εφαρμόζονται στην κρατική πρακτική. Εάν ληφθούν υπόψιν τα μεγάλα ορόσημα που σχετίζονται με διακυβερνητικά έργα, τότε η 1η Ιανουαρίου 2010 μπορεί να σημειωθεί ως ημερομηνία κατά την οποία άρχισε να λειτουργεί η Τελωνειακή Ένωση της Ρωσίας, της Λευκορωσίας και του Καζακστάν, και η 1η Ιανουαρίου 2015, όταν η Ευρασιατική Οικονομική Ένωση άρχισε να λειτουργεί.

Οι αντιλήψεις του Ευρασιανισμού αναπτύχθηκαν από τους Ρώσους μετανάστες στη δεκαετία του 1920, η θεωρία των οποίων αργότερα άρχισε να εφαρμόζεται στην πολιτική πρακτική από διάφορους μελετητές και πολιτικούς στη Ρωσία και στο Καζακστάν. Τα θέματα των νέων προκλήσεων και απειλών, από την προφανή γεωπολιτική αντιπαράθεση στις σκιώδεις και καταστροφικές τεχνολογίες, πολλές από τις οποίες έμμεσα ή έμμεσα στοχεύουν στο έργο της Ευρασιατικής Ένωσης, υποδηλώνουν στην πράξη τις αντιλήψεις του Ευρασιανισμού.

³¹ Μαρτζούκος, Β., http://www.elesme.gr/elesme/periodika/t63/t63_8.html, 12/2010.

Η ετυμολογία ως πολιτικό κατασκεύασμα

Το όνομα "ένωση" στα ρωσικά σημαίνει δεσμός, σύνδεση, αναφερόμενο σε μια συγκεκριμένη κοινότητα. Αυτό είναι ουσιαστικά μια δανεική λέξη από τη λατινική *coniunctio* (σύνδεση, έκτακτη ανάγκη, συμφωνία). Κατά την εξέταση των τρόπων ανάπτυξης αυτών των όρων, βλέπουμε μια σημαντική διαφορά. Ο ευρέως διαδεδομένος αγγλικός όρος "ένωση" προέρχεται από τον ίδιο λατινικό όρο, αλλά με διαφορετική μορφή, καθώς ο όρος έχει λιγότερη σημασία και δεν αντανakλά την ιδέα της κοινότητας. Επιπλέον, σε ένα πολιτικό λεξικό αυτό μπορεί να σημαίνει μια ασταθή συσχέτιση, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων συμβάσεων ή «συνδικάτων». Υπάρχουν περισσότερες αρνητικές ερμηνείες αυτής της έννοιας, όπως η «junta», οι οποίες αναφέρονται στα πολυάριθμα πραξικοπήματα στις χώρες της Λατινικής Αμερικής που διεξάγονται από στρατιωτικούς.³² Η αποδεκτή ερμηνεία είναι κατάλληλη για μια μελλοντική ένωση, αλλά υπάρχουν και πολλά άλλα συνώνυμα. Ωστόσο, αυτό θα είναι μόνο μια ετικέτα για τις μορφές διακυβερνητικών δομών. Ποιο όμως θα είναι το περιεχόμενό του; Θα δημιουργηθεί ένα κοινοβούλιο της Ευρασίας ή θα μεταβιβαστεί νομοθετική εξουσία σε μια διακοινοβουλευτική συνέλευση της Ευρασιατικής Ένωσης; Είναι η μορφή της εξουσιοδότησης σύμφωνα με το παράδειγμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επαρκής σε αυτή την περίπτωση ή υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας μιας δομής πιο ευέλικτης και ανταποκρινόμενης στα συμφέροντα των λαών της Ευρασιατικής Ένωσης; Θα γίνει δεκτός ο πολυκεντρικός νόμος ή ο συνεταιρισμός ως εργαλεία για την επίλυση κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών ζητημάτων; Θα είναι οικονομικοί λόγοι η κινητήρια δύναμη της Ευρασιατικής ατμομηχανής ή θα υπάρξουν βαθύτεροι λόγοι (όπως γεωπολιτική ενοποίηση; Όλα αυτά τα ερωτήματα είναι τροφή για σκέψη και αναστοχασμού αλλά και που οφείλουν να απαντηθούν όσο το δυνατό εγγύτερα το επιτάσσουν οι εξελίξεις της παγκόσμιας ελίτ.

Την τρέχουσα στιγμή, η Ευρασιατική Οικονομική Ένωση λειτουργεί ουσιαστικά με τη μορφή της τελωνειακής ένωσης. Τα νέα στοιχεία, ιδιαίτερα ο αμυντικός παράγοντας, η ικανότητες και δυνατότητες των ανθρώπων, καθώς και η ενοποιητική ιδεολογία, δεν εντάχθηκαν στα συμφέροντα των αντιμαχόμενων εθνικών ελίτ για υποκειμενικούς και αντικειμενικούς λόγους.

Οι αρχαίοι φιλόσοφοι πίστευαν ότι το κράτος είναι η υψηλότερη μορφή ανθρώπινης δημιουργικότητας. Εάν συμβαίνει αυτό, τότε η εν λόγω ενοποίηση των κρατών σε μια

³²Savin, L., <https://katehon.com/article/eurasianism-context-21st-century>, 12/02/2016.

ενοποιημένη δύναμη με προσεκτικά επιλεγμένες εσωτερικές και εξωτερικές πολιτικές και ένα σύστημα ισορροπιών και μετρητών έναντι εξωτερικών απειλών θα ήταν η υψηλότερη μορφή όλων. Αλλά μια πνευματική συνιστώσα, μια ιδεολογία, πρέπει να υπάρχει πάνω από τις καθημερινές πολιτικές κατασκευές. Κατά την άποψη τους, η ιδεοκρατία, η οποία χαρακτηρίζεται από μια κοινή παγκόσμια άποψη και την προθυμία των κυβερνώντων ελίτ να υπηρετήσουν μια κοινή ιδέα που αντιπροσωπεύει «το όφελος όλων των λαών που κατοικούν σε αυτόν τον αυτοαρχικό κόσμο», πρέπει να γίνει πολιτικό σύστημα διακυβέρνησης της Ευρασιατικής Ένωσης. Δυστυχώς, αυτή η διατριβή παραμένει μόνο θεωρητικά υπό την τρέχουσα ονοματολογία.

Προέλευση και Σημασία

Τι είναι η Ευρασία; Αν και ο Eduard Suess χρησιμοποίησε αυτή τη λέξη στο θεμελιώδες έργο του «Το πρόσωπο της γης»³³, υποδεικνύοντας την αυθαιρεσία των ορίων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, είναι αναμφισβήτητα απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η σχολή της κλασικής Ευρασιανιστικής σκέψης από τον Petr Savitsky στον Lev Gumilev, προκειμένου να κατασκευαστούν τα θεωρητικά θεμέλια για μια σταθερή πολιτική πραγματικότητα σε καθαρά γεωγραφικό πλαίσιο³⁴. Λαμβάνοντας αυτό ως ιδέα, ανακαλύπτει κανείς ότι οι ευρασιανιστές χρησιμοποίησαν αυτόν τον όρο με την έννοια του αποκλεισμού. Η Ευρασία είναι ένας ειδικός κόσμος και όχι το σύνολο της Ευρώπης και της Ασίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι «σε αυτό ακολούθησαν τις σλαβόφιλες απόψεις του γλωσσολόγου, εθνολόγου και γεωγράφου Βλαντιμίρ Λαμανσκυ, ο οποίος ήταν ο πρώτος που πρότεινε ότι ο Παλαιός Κόσμος δεν χωρίστηκε σε δύο αλλά σε τρεις ηπείρους - την Ευρώπη, την Ασία και τη Ρωσία, ή τον «Μέσο Κόσμο» της Ανατολικής Ευρώπης και της Βόρειας Ασίας - βάσει γεωγραφικών και γλωσσικών

³³ Περίμενε, Eduard. Ξενοδοχείο Das Antlitz der Erde. Βιέννη, 1885.

³⁴ Παρόμοιες συσπάσεις παρατηρούνται στις σύγχρονες γεωπολιτικές συζητήσεις που λαμβάνουν χώρα στη Λατινική Αμερική, όπου οι εκπρόσωποι της σχολής ενσωμάτωσης της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής επικρίνουν τη σύγχρονη πολιτική σκέψη της Βόρειας Αμερικής στο επίπεδο των όρων, καλώντας την περιοχή "Η Αμερική μας" ("Nuestra America") και καταδικάζοντας τις διαδικασίες αποικισμού των πρώην ευρωπαϊκών δυνάμεων.

δεδομένων». ³⁵ Στην περίπτωση αυτή η συσχέτιση πολιτισμών και λαών που κατοικούν σε αυτό το χώρο δεν "ταιριάζουν" στα ευρωπαϊκά και ασιατικά περιθώρια της Ευρασίας³⁶.

Η νέα πολιτική διαμόρφωση, ωστόσο, δεν θα είναι ανασύσταση της Σοβιετικής Ένωσης ή της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Επίσης, δεν θα παραπέμπει ούτε στην ομοιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου οι χώρες διαιρούνται σύμφωνα με τις γλωσσικές, διοικητικές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, νομισματικές διαφορές, αλλά οι χώρες θα ενωθούν με βάση την πολιτική-οικονομική διοίκηση. Λόγω του γεγονότος ότι ορισμένα κράτη της μελλοντικής ένωσης έχουν τις δικές τους γλώσσες, δεν θα είναι παρόμοια με τα έργα λατινικής-αμερικανικής ολοκλήρωσης³⁷. Από την άλλη πλευρά, σε αυτή τη διαδικασία δεν υπάρχει μόνο η συνέχιση ενός κοινού παρελθόντος, αλλά και κοινών πολιτισμικών και γλωσσικών ριζών που επέτρεψαν στους Ευρασιανιστές να μιλούν για μια γλωσσική ένωση. Για παράδειγμα, ο ορισμός του Roman Jakobson για τον κοινό χώρο της μαλακής συσχέτισης συνέπεσε ουσιαστικά με τα σύνορα της ΕΣΣΔ, με εξαίρεση την Άπω Ανατολή, όπου τα σύνορα έτρεχαν κατά μήκος του ποταμού Omolon, χωρίζοντας την Chukotka και την Kamchatka (η ζώνη αυτή καλύπτεται από τη Μογγολία και τις βόρειες περιοχές της Κίνας). Και ο Λεβ Γκουμιλέφ επεσήμανε τη συμπληρωματικότητα των Τούρκικων, Σλαβικών και Φιννο-Ουκρανών λαών που κατοικούσαν στην Ευρασία πάνω από τις οροσειρές που εκτεινόταν από το Χίντου Κουους έως την Τιαν-Σαν. Επιπλέον, η δημιουργία της Ευρασιατικής Ένωσης συνεπάγεται την ευκαιρία να αξιολογηθούν όλες οι ανεπάρκειες προηγούμενων σχεδίων, από το επίπεδο του κυβερνητικού συστήματος μέχρι τα συμφέροντα των τοπικών κοινοτήτων. Για να καταστεί αυτό αντιληπτό πρέπει να εξεταστεί η μάζα της Ευρασίας από μια παγκόσμια προοπτική.

Στις ιμπεριαλιστικές φιλοδοξίες τους, οι αγγλοσαξονικοί γεωπολιτιστές μιλούν για τον Παλαιό Κόσμο και τη συνέχεια της δυτικοευρωπαϊκής πολιτικής κουλτούρας, ξεχνώντας την ολιστική εικόνα του κόσμου. Ο γεωγραφικός άξονας της ιστορίας, καθώς και η Μέση Γη (Heartland),

³⁵ Serio P. "Δομή και ακεραιότητα. Στις πνευματικές πηγές του δομικισμού στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. 1920-1930 ". Μόσχα: Γλώσσες του σλαβικού πολιτισμού, 2001. σελ. 89.

³⁶ Εντούτοις, είναι ακόμη δυνατή μια περαιτέρω και ευρύτερη προοπτική ενοποίησης. Την εποχή εκείνη, ορισμένοι Ευρωπαίοι γεωπολιτιστές (Carl Haushofer, Jean Thiriart, Hordes von Lohausen) πρότειναν ήδη το έργο μιας ηπειρωτικής «Ευρασιατικής αυτοκρατορίας από το Δουβλίνο στο Βλαδιβοστόκ», έδειξε την ανάγκη ενσωμάτωσης των χωρών της Δυτικής Ευρώπης και της Σοβιετικής Ένωσης. Πιο πρόσφατα, ο κινέζος ερευνητής Tao Zu πρότεινε τη δημιουργία μιας Ευρασιατικής συμμαχίας Ρωσίας και Κίνας για την κοινή υπεράσπιση των συμφερόντων σε αντίθεση με τις ηγεμονικές φιλοδοξίες των ΗΠΑ.

³⁷ Οι κάτοικοι όλων των χωρών αυτής της ηπείρου, με εξαίρεση τη Βραζιλία, μιλούν ισπανικά (εκτός από την εγγενή ινδική Γκουαρανή, Αϊμάρα κλπ.).

βρίσκονται στη Ρωσία³⁸. Ως εκ τούτου, η περίφημη φόρμουλα της παγκόσμιας κυριαρχίας, η οποία διορθώθηκε από τον Νικόλαο Σπκμάν, τον Zbigniew Brzezinski και τον Henry Kissinger, η οποία, παρά τις τροποποιήσεις, δεν έχασε την ουσία της. Αλλά, όπως και με οποιονδήποτε γεωγραφικό οργανισμό, αυτή η Heartland θα ήταν ατελής χωρίς άλλα ζωτικά στοιχεία. Έτσι, εύλογα μπορεί κανείς να αναφέρει ότι το Καζακστάν είναι το απαλό κατώφλι της Ευρασίας που προσφέρει πρόσβαση στις άλλες χώρες της Κεντρικής Ασίας, όπως στην Κίνα και τη Ρωσία³⁹, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το Innerland ή την Εσωτερική Γη της Ευρασίας μακριά από την παράκτια ζώνη (Rimland) Γη.

Συνεπώς, η Ευρασιατική Ένωση είναι μια γέφυρα μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Από οικονομική άποψη, πρόκειται για μια σημαντική γραμμή επικοινωνίας μεταξύ τέτοιων πολιτικών γιγάντων όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κίνα. Σε σχέση με την επέκταση της ενοποιημένης τελωνειακής ζώνης από τη Μαντζουρία στο Βορρά και τη λεκάνη της Κασπίας-Εύξεινου Πόντου στο Νότο από τη μία πλευρά στη Ντζουνγκαρία από την άλλη, η δυνατότητα δημιουργίας ενός ισχυρού διαδρόμου μεταφοράς έχει ήδη μεγάλο ενδιαφέρον στο Πεκίνο. Έτσι, η αντίληψη του Petr Savitsky για την Ευρασιατική ξηρά βρίσκεται στην τρίτη χιλιετία.⁴⁰

Συνεπώς η Ευρασία είναι ένα μεγαλεπήβολο δημιούργημα για να ενωθεί η Ασία με τον υπόλοιπο κόσμο έτσι ώστε να γίνονται αμεσότερα, ευκολότερα και χωρίς τροχοπέδη οι συναλλαγές, οι υπηρεσίες και τα προϊόντα. Μια ιδέα και ένα σχέδιο σταθμός προκειμένου να αναδειχθεί η πολιτιστική, οικονομική, πολιτική, αμυντική και γεωπολιτική πλευρά της Κίνας. Ένα από τα σχέδια για το φιλόδοξο όραμα της Κίνας ήταν και το «One Belt One Road», που θα αναλυθεί παρακάτω. Στη διάσκεψη κορυφής της Οργάνωσης Συνεργασίας της Σαγκάης στην Ufa το 2015, οι ηγέτες της Ρωσίας και της Κίνας συζήτησαν πιθανή σύνθεση του σχεδίου EEU και Silk Road Economic Belt, το οποίο η Κίνα άρχισε να εφαρμόζει το 2013. "Η ενσωμάτωση αυτών των δύο ευρείας κλίμακας ηπειρωτικών, ολοκληρωμένων, μεταφορικών και υλικοτεχνικών έργων είναι ικανή να προσφέρει όχι μόνο σημαντικά οικονομικά οφέλη αλλά και χωρίς υπερβολή, δημιουργώντας μια νέα γεωπολιτική πραγματικότητα στο χώρο της Ευρασίας και δημιουργώντας νέα, συνθήκες για την οικονομική και κοινωνικοπολιτική ζωή και

³⁸ Makkinder, H. "Ο γεωγραφικός άξονας της ιστορίας". Geographical Journal, 1904.

³⁹ Μια τέτοια διατύπωση προτάθηκε από τον Z. Brzezinski στο βιβλίο του The Grand Chessboard.

⁴⁰ Savin, L., <https://katehon.com/article/eurasianism-context-21st-century>, 12/02/2016.

συμφέροντα των χωρών της ηπείρου, μειώνοντας έτσι κάθε πιθανή πίεση στη Ρωσία και την Κίνα ⁴¹.

2.2 Κεντρική Ασία: η καρδιά της Ευρασίας

Η Κεντρική Ασία είναι μια περικλειστη περιοχή, με πρόσβαση μόνο στην Κασπία Θάλασσα, η οποία όμως είναι επίσης κλειστή – ουσιαστικά μια τεράστια λίμνη. Ενώ η Κεντρική Ασία έχει πολύ μεγάλη έκταση, περί τα 4 εκατ. τετρ. χλμ., ταυτόχρονα είναι αραιοκατοικημένη, καθώς έχει πολλές στέπες και ερήμους. Η ιστορία της Κεντρικής Ασίας καθορίστηκε από τις μεγάλες μετακινήσεις πληθυσμών (λόγου χάριν των Ούννων και Μογγόλων), αλλά και από την ώσμωση μεταξύ διαφόρων πολιτισμών.

Μετά τον 8ο αιώνα εξαπλώθηκε στην περιοχή το Ισλάμ και σύντομα μετά επικράτησαν στην Κεντρική Ασία τουρκογενείς δυναστείες, όπως Σελτζούκοι Τούρκοι και Τιμουρίδες. Μέχρι τον 16ο αιώνα πιο έντονη ήταν η επιρροή του περσικού πολιτισμού, ενώ στην συνέχεια έβαλε την σφραγίδα της και η τσαρική Ρωσία. Εικάζεται ότι στην αρχή το ενδιαφέρον των Ρώσων σχετιζόταν με την παραγωγή βάμβακος στην Κεντρική Ασία ως βασικής ύλης για την κλωστοϋφαντουργία. Στην συνέχεια, όμως, αυξήθηκε η γεωπολιτική σημασία της περιοχής, καθώς οξύνθηκε η αντιπαλότητα μεταξύ της Ρωσίας και της Βρετανίας στην Κεντρική Ασία – μια διαμάχη που έχει μείνει στην ιστορία με το όνομα “Μεγάλο Παιχνίδι”. Αυτό εξηγεί την πολιτική εποικισμού με Ρώσους στην Κεντρική Ασία, όπως και την επιβολή της ρωσικής γλώσσας σε σχολεία και δημόσιες υπηρεσίες σε περιοχές που υπάγονταν στην Πετρούπολη. Η κατάληψη της Κεντρικής Ασίας από την Ρωσία έλαβε χώρα κατά κύματα, ξεκινώντας από τις στέπες του σημερινού Καζακστάν και την προέκτασή του στο σημερινό Κιργιστάν. Μετά από πολλές προσπάθειες, οι Ρώσοι κατάφεραν να εδραιώσουν την παρουσία της στην Κεντρική Ασία κατά το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα. Η κατάκτηση του σημερινού Ουζμπεκιστάν επισφραγίστηκε με την είσοδο των ρωσικών στρατευμάτων στην Τασκένδη το 1866 και την Σαμαρκάνδη το 1868. Το 1881 η Ρωσία κατόρθωσε να υποτάξει και τις φυλές στο έδαφος του

⁴¹ Grozin, V. "Τα Έργα Ολοκλήρωσης του Πεκίνου και της Μόσχας για την Ευρασία: Προοπτικές Συνεργασίας". Η μεταπολεμική ηπειρωτική χώρα № 2 (6) / 2015, σελ. 91.

σημερινού Τουρκμενιστάν. Με το ισχυρό χανάτο της Μπουχαρά συναφθεί συμφωνία, αλλά ταυτόχρονα κατοχυρώθηκε η υπεροχή της Ρωσίας στην ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Ασίας. Το σημερινό Τατζικιστάν παρέμεινε μόνο κατ' όνομα υπό την δικαιοδοσία της Μπουχαρά, μέχρι την εξαφάνιση του χανάτου. Στις αρχές του 20ού αιώνα εμφανίστηκαν κάποια κινήματα που αμφισβητούσαν την ρωσική κυριαρχία, εξαιτίας της υποεκπροσώπησης της Κεντρικής Ασίας στα κέντρα λήψης αποφάσεων και της δυσβάστακτης φορολογίας. Μετά από μια σύντομη περίοδο αυτονομίας της Κεντρικής Ασίας λόγω της κατάρρευσης της τσαρικής Ρωσίας το 1917, η νεοσυσταθείσα Σοβιετική Ένωση επέβαλε την εξουσία της στην περιοχή, αν και δημιουργήθηκαν ξεχωριστές σοβιετικές δημοκρατίες από το 1920 έως το 1924. Περίπου εβδομήντα χρόνια αργότερα, οι πέντε χώρες της Κεντρικής Ασίας, εν πολλοίς απροετοίμαστες, απέκτησαν την ανεξαρτησία τους μετά την διάλυση της ΕΣΣΔ τον Δεκέμβριο του 1991. Ανάμεσα στις μεγάλες προκλήσεις που αντιμετώπισαν όλα τα ανεξάρτητα πλέον κράτη ήταν:

- i. Ο απογαλακτισμός τους από την κυρίαρχη μέχρι τότε Ρωσία και η αξιοποίηση των εγχώριων πόρων τους
- ii. Η μετάβαση από τον σοβιετικό κεντρικό σχεδιασμό σε σύγχρονες οικονομίες σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης και εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού.⁴²

Η δημιουργία εθνικών κρατών για πρώτη φορά στην ιστορία τους και μετά από την συνύπαρξη με άλλους λαούς στην πολυεθνική ΕΣΣΔ επί επτά δεκαετίες. Η μετάβαση από την σοβιετική εποχή στην ανεξαρτησία υπήρξε δύσκολη και σε ορισμένες περιπτώσεις αιματηρή, όπως στην περίπτωση του Τατζικιστάν που βυθίστηκε σε εμφύλιο σπαραγμό την περίοδο 1992-1997. Ωστόσο, στις άλλες χώρες της Κεντρικής Ασίας οι φυγόκεντρες δυνάμεις τέθηκαν υπό έλεγχο σε μεγάλο βαθμό χάρη στην διατήρηση της παλιάς σοβιετικής νομενκλατούρας στην εξουσία. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε τέσσερις χώρες οι γραμματείς του Κομμουνιστικού Κόμματος της Σοβιετικής Ένωσης έγιναν πρόεδροι των νεοσύστατων κρατών: ο Nursultan Nazarbayev στο Καζαχστάν, ο Askar Akayev στην Κιργισία (που μετονομάστηκε σε Κιργιστάν), ο Saparamurat Niyazon στην Τουρκμενία (που μετονομάστηκε σε Τουρκμενιστάν) και ο Islam Karimov στο Ουζμπεκιστάν. Στο Τατζικιστάν κατόρθωσε να εδραιωθεί στην εξουσία ο Emomali Rahmonov (που μετονομάστηκε σε Rahmon, αφαιρώντας την ρωσική κατάληξη από το επίθετό του). Εκλογές διεξάγονται στις χώρες της Κεντρικής Ασίας, αλλά με σοβαρές ενστάσεις της διεθνούς

⁴²Τόντσεφ, Π., σελ. 3-4, <https://www.acg.edu/wp-content/uploads/2018/06/sthnkardia-1.pdf>, 07/06/2018.

κοινότητας ως προς τον γνήσια δημοκρατικό χαρακτήρα τους. Με την εξαίρεση του Κιργιστάν, όπου το σύνταγμα προβλέπει μόνο μια θητεία για τον πρόεδρο της χώρας, τα υπόλοιπα κράτη της Κεντρικής Ασίας έχουν προεδρικά και προσωποπαγή καθεστώτα πολύ περιορισμένης δημοκρατικής νομιμοποίησης. Π.χ. ο Καζάχος πρόεδρος βρίσκεται στην εξουσία αδιαλείπτως από το 1991 και ο πρόεδρος του Τατζικιστάν από το 1994. Στο Τουρκμενιστάν και το Ουζμπεκιστάν οι νυν πρόεδροι ανέλαβαν τα πόστα τους μόνο κατόπιν του θανάτου των προκατόχων τους. Η προσωπολατρία είναι έκδηλη σ' όλες τις χώρες και έχει οδηγήσει σε ιδιαίτερα νοσηρά φαινόμενα – με προεξάρχον το Τουρκμενιστάν, όπου ο πρόεδρος έχει όχι απλά ενισχυμένη, αλλά απόλυτη εξουσία μεσαιωνικού τύπου. Ο πρώτος πρόεδρος της χώρας, ο Niyazon, απένειμε στον εαυτό του τον τιμητικό τίτλο Turkmenbashi (“Πατέρας των Τουρκμένων”) και εγκατέστησε ένα καθεστώς που ελάχιστα απέχει απ’ αυτό της Βόρειας Κορέας. Η χώρα κυβερνάται με σιδηρά πυγμή και είναι απομονωμένη, με επίσημο δόγμα την ουδετερότητα. Πρόκειται για ένα καθεστώς sacrosanctum, όπου ουδετερότητα σημαίνει αυτάρκεια τύπου Ceausescu και απομόνωση από τον έξω κόσμο τύπου Β. Κορέας.⁴³

Ενώ τις δύο τελευταίες δεκαετίες η πολιτική σταθερότητα στην Κεντρική Ασία διασφαλίζεται ως ένα βαθμό, υπάρχουν αξιοσημείωτες εξαιρέσεις. Το Ουζμπεκιστάν γνώρισε την άνοδο του εγχώριου Ισλαμικού κινήματος, το οποίο φαίνεται να διατηρεί στενές σχέσεις με τους Ταλιμπάν στο γειτονικό Αφγανιστάν. Τον Φεβρουάριο του 1999 οι Ισλαμιστές αποπειράθηκαν να δολοφονήσουν τον πρόεδρο Karimov με παγιδευμένα αυτοκίνητα στην πρωτεύουσα Τασκένδη. Ακολούθησε το μακελειό στην πόλη Andijon τον Μάιο του 2005, με τις εκτιμήσεις για τον αριθμό των θυμάτων να κυμαίνονται από 200 έως πάνω από 1.000. Επίσημως, η κυβέρνηση απέδωσε την εξέγερση στην δράση του Ισλαμιστικού Κινήματος του Ουζμπεκιστάν, αλλά δεν αποκλείεται τα αίτια να σχετίζονται είτε με την οικονομική δυσπραγία στην περιοχή, είτε με διαμάχες για την εξουσία στην χώρα. Στο Κιργιστάν, από την άλλη, ο πρώτος πρόεδρος Akayev αναγκάστηκε σε παραίτηση τον Απρίλιο του 2005 λόγω των μαζικών διαδηλώσεων εναντίον του, ενώ ο διάδοχός του Kurmanbek Bakiyev ανατράπηκε μετά από αιματηρές αναταραχές στην χώρα τον Απρίλιο του 2010.⁴⁴

⁴³ Τόντσεφ, Π., σελ. 4, <https://www.acg.edu/wp-content/uploads/2018/06/sthnkardia-1.pdf>, 07/06/2018.

⁴⁴ Τόντσεφ, Π., σελ. 4, <https://www.acg.edu/wp-content/uploads/2018/06/sthnkardia-1.pdf>, 07/06/2018.

Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού στην Κεντρική Ασία δεδομένων των φυσικών πόρων της Κεντρικής Ασίας, αλλά και της σημαντικής θέσης της περιοχής στο σύνολο της Ευρασίας, είναι επόμενο να εντείνεται συνεχώς η παρουσία στις Κίνας. Ακούμε σχεδόν καθημερινά πλέον για τον Νέο Δρόμο του Μεταξιού, το μεγαλεπήβολο σχέδιο των Κινέζων, συνολικού ύψους τουλάχιστον 1 τρισεκατομμυρίων δολαρίων.⁴⁵

Δεν είναι τυχαίο ότι το όραμα του Xi Jinping παρουσιάστηκε πρώτη φορά στην Αστάνα το 2013, κατά την διάρκεια επίσημης επίσκεψης του Κινέζου προέδρου στο Καζακστάν. Ειδικότερα, το σχέδιο αυτό που έχει γίνει γνωστό ως Belt and Road Initiative περιλαμβάνει μια γιγαντιαία χερσαία “ζώνη” μέσω της Κεντρικής Ασίας και έναν θαλάσσιο “δρόμο” μέσω του Ινδικού Ωκεανού. Έκτοτε το Πεκίνο έχει προωθήσει πληθώρα σχεδίων για την κατασκευή ή αναβάθμιση μεταφορικών υποδομών, με κυριότερο τον διάδρομο που διασχίζει την βορειοδυτική Κίνα, το Καζακστάν, την δυτική Ρωσία και καταλήγει στην Ευρώπη. Εναλλακτικές διαδρομές σχεδιάζονται ή ήδη κατασκευάζονται μέσω Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν και Ιράν ή διαμέσου της Κασπίας Θάλασσας. Στην Κεντρική Ασία προκαλεί ανάμεικτα συναισθήματα, από προσδοκίες για σπουδαίες ευκαιρίες έως ανησυχίες για υποδούλωση των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών στην Κίνα. Για άλλη μια φορά, οι περισσότερες ανησυχίες σχετίζονται με το Τατζικιστάν και το Κιργιστάν που εμφανίζουν μεγάλο βαθμό εξάρτησης από τον κινεζικό δανεισμό. Ενώ η Μόσχα και το Πεκίνο διατηρούν στενές σχέσεις, ορισμένες επιφυλάξεις διαφαίνονται από την πλευρά της Ρωσίας, η οποία προωθεί το δικό της οικονομικό και γεωπολιτικό σχέδιο στην περιοχή, με την μορφή της λεγόμενης Ευρασιατικής Οικονομικής Ένωσης (ΕΑΟΕ). Μέχρι στιγμής, μέλη της ΕΑΟΕ είναι η Ρωσία, το Καζακστάν, το Κιργιστάν, η Αρμενία και η Λευκορωσία, ενώ η Μολδαβία έχει στάτους παρατηρητή. Πέραν της όποιας καχυποψίας εκ μέρους της Μόσχας έναντι του Πεκίνου, υπάρχουν και κάποια πρακτικά, τεχνικής φύσεως, εμπόδια, π.χ. το πλάτος των σιδηροδρομικών γραμμών στην Ρωσία. Οι Κινέζοι έχουν προτείνει στους Ρώσους δάνεια για την αναμόρφωση του ρωσικού σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά η Μόσχα δεν δέχεται κάτι τέτοιο – μέχρι στιγμής τουλάχιστον και πιθανότατα για λόγους εθνικής ασφάλειας. Ως αποτέλεσμα, στο Khorghos της Κίνας, λίγα χιλιόμετρα πριν τα σύνορα με τον Καζακστάν, γίνεται μεταφόρτωση όλων των εμπορευματοκιβωτίων σε τρένα που μπορούν να κινηθούν στο ρωσικό δίκτυο. Σημειωτέον,

⁴⁵ Τόντσεφ, Π., σελ. 9, <https://www.acg.edu/wp-content/uploads/2018/06/sthnkardia-1.pdf>, 07/06/2018.

άλλη μια μεταφόρτωση γίνεται στα σύνορα Λευκορωσίας-Πολωνίας, προκειμένου να συνεχιστεί η μεταφορά των εμπορευμάτων από και προς την Ευρώπη.⁴⁶

2.3 Ανακατανομή της ισχύος - ανακατάταξη της παγκόσμιας πολιτικής σκακιέρας.

Στο τιμόνι της παγκόσμιας πολιτικής ισχύος οραματίζεται ο πρόεδρος Xi Jinping, την Κίνα, γι' αυτό και το μεγαλεπήβολο σχέδιο του «One Belt One Road», για την Ευρασία. Όμως δεν είναι μόνο η Κίνα η χώρα η οποία θέλει να αλλάξει τους κανόνες του πολιτικού παιχνιδιού, αφού υπάρχουν κράτη, με κραυγαλέα ισχύ αλλά και εκείνα με την πιο ήπια δύναμη που έχουν στόχο να αναδυθούν να έχουν ισχυρή παρουσία, ενεργό ρόλο αλλά και φωνή στις παγκόσμιες υποθέσεις και στο πολιτικό γίγνεσθαι. Και όλα αυτά με την δημιουργία ενός χώρου που στόχο έχει αυτή την αλλαγή ρόλων στην παγκόσμια πολιτική σκακιέρα.

Όταν, λοιπόν, αναφέρεται κανείς στην Ευρασία, δεν εννοεί την ήπειρο, αλλά τον γεωπολιτικό χώρο της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, που ενώνει τη Ρωσία, τη Λευκορωσία, την Ουκρανία, τη Μολδαβία, τον Νότιο Καύκασο και την Κεντρική Ασία. Παρόλο που ορισμένοι από αυτούς δεν σχετίζονται με το έργο της Ευρασιατικής ολοκλήρωσης και ορισμένοι από αυτούς είναι ακόμη κατά αυτού, όλες οι πρώην σοβιετικές δημοκρατίες βρίσκονται κοντά και υπό την επήρεια της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Μετά τη σύγκρουση μεταξύ Ρωσίας και Γεωργίας τον Αύγουστο του 2008, ο πρόεδρος Ντμίτρι Μεντβέντεφ δήλωσε ότι η Ρωσία είχε ένα χώρο ειδικού ενδιαφέροντος που επεκτάθηκε στις χώρες της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (ΚΑΚ)⁴⁷. Η Δύση έσπευσε να κατηγορήσει τη Μόσχα για αυτοκρατορικές φιλοδοξίες, ενώ το Κρεμλίνο είπε ότι κάθε χώρα είχε τα δικά της εθνικά συμφέροντα που δεν περιορίζονταν από τα

⁴⁶ Τόντσεφ, Π., σελ. 10, <https://www.acg.edu/wp-content/uploads/2018/06/sthnkardia-1.pdf>, 07/06/2018.

⁴⁷ Η Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών (CIS ή ΚΑΚ) είναι ένας περιφερειακός διεθνής οργανισμός του οποίου οι συμμετέχουσες χώρες είναι Πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες, που σχηματίστηκαν μετά την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης. Η ΚΑΚ μπορεί να συγκριθεί με μια πολύ χαλαρή ένωση κρατών και σε καμία περίπτωση με ένα ομοσπονδιακό κράτος, μια συνομοσπονδία ή ένα υπερεθνικό οργανισμό όπως η παλαιά Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Μπορεί να συγκριθεί περισσότερο με την Κοινοπολιτεία των Εθνών. Αν και η ΚΑΚ έχει κάποιες υπερεθνικές εξουσίες, επιδιώκεται να είναι κάτι περισσότερο από έναν συμβολικό οργανισμό, να διαθέτει τυπικά εξουσίες συντονισμού στους τομείς του εμπορίου, της οικονομίας, της παραγωγής νομοθετικού έργου και της ασφάλειας. Έχει προωθήσει επίσης τη συνεργασία στη διαδικασία εκδημοκρατισμού των χωρών μελών του και στη διασυννοριακή πρόληψη της εγκληματικότητας. Ως περιφερειακός οργανισμός, η ΚΑΚ συμμετέχει στις ειρηνευτικές δυνάμεις του ΟΗΕ.[1] Μερικά από τα μέλη της ΚΑΚ συμμετέχουν στην Ευρασιατική Οικονομική Ένωση με στόχο τη δημιουργία μιας πλήρους κοινής αγοράς.

οριά τους. Προέκρινε την προώθηση των πολιτικών προσδοκιών της Ρωσίας και της Δύσης και οι τελικές προτεραιότητες δημιουργήθηκαν μετά την πολιτική κρίση στην Ουκρανία το 2013, η οποία ολοκληρώθηκε με πραξικόπημα τον Φεβρουάριο του 2014 με την οικονομική και διπλωματική υποστήριξη των ΗΠΑ και της ΕΕ. Οι περαιτέρω εξελίξεις οδήγησαν σε δημοψήφισμα στην Αυτόνομη Δημοκρατία της Κριμαίας, όπου αποφασίστηκε η επανένωση με τη Ρωσία, η ένοπλη σύγκρουση στα νοτιοανατολικά της Ουκρανίας και η δημιουργία μη αναγνωρισμένων χωρών του Ντόνετσκ και του Λούγκανσκ,

Το 2015, η Ρωσία ενίσχυσε τη θέση της στην Κριμαία, αναπτύσσοντας επιπλέον στρατεύματα εκεί. Η γέφυρα που συνδέει τη χερσόνησο με την περιοχή του Κρασοντόρ χτίστηκε πολύ γρήγορα, η οποία, στα τέλη του 2015, ξεκίνησε τον πρώτο κλάδο της εξουσίας. Οι δημοκρατίες του Λούγκανσκ και του Ντόνετσκ έλαβαν σταθερά ανθρωπιστική βοήθεια από τη Ρωσία. Η χώρα δεν έλαβε κανένα στρατιωτικό-πολιτικό βήμα, εκτελώντας ανταυτού ως διαμεσολαβητή σε διάφορες διαπραγματεύσεις με το Κίεβο. Η Δύση, από την άλλη χρησιμοποίησε την ουκρανική κρίση για δικούς της σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του φορέα της Ευρασιατικής ολοκλήρωσης.

Ρωσία

Η αυτό-ανασκόπηση της Ρωσίας έχει οδηγήσει σε σπινθήρα της ιδέας μιας ισχυρής πολιτείας και εξουσίας που είναι η Ευρασιατική. Αυτή είναι μια επιστροφή στη ρωσική ιδέα.

Η πρώην Σοβιετική Ένωση ήταν μια χώρα που περιλάμβανε ένα τεράστιο έδαφος που καλύπτει την επιφάνεια της γης δύο από τις ηπείρους της γης (Ευρώπη και Ασία). Κατά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, χωρίστηκε σε 15 αναδυόμενες χώρες, μεταξύ των οποίων: Ρωσία, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν, Καζακστάν, Λευκορωσία, Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Τατζικιστάν και Μολδαβία. Το Κιργιστάν, το Τουρκμενιστάν, την Αρμενία και τα κράτη της Βαλτικής, δηλαδή τη Λιθουανία, την Εσθονία και τη Λετονία. Μετά από αυτή την κατάρρευση και τον κατακερματισμό, υπήρξε βαθιά αντιλαϊκή πολιτική για συζήτηση στον ακαδημαϊκό κόσμο, στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στο ευρύ κοινό, ειδικά στη Ρωσική Ομοσπονδία. Ένα από τα βασικά ερωτήματα ήταν: είναι η Ρωσία μια ευρωπαϊκή εξουσία ή μια ευρασιατική, δηλαδή η Ευρασιατική εξουσία; Προκειμένου να μπορέσει κανείς να αντιληφθεί τα ερωτήματα

αυτά αλλά και να τα απαντήσει, αν τελικά είναι εύκολο, οφείλει να μελετήσει και να παρακολουθήσει την πορεία της Ρωσίας.

Όσον αφορά τον τρόπο ζωής, ο πληθυσμός είναι ταυτόχρονα προσανατολισμένος σε μεγάλο βαθμό προς την δυτικοευρωπαϊκή κουλτούρα και πίστη στον ορθόδοξο χριστιανισμό. Οι στόχοι τους επικεντρώνονται συχνά στη δυτική πλευρά της ηπείρου μέχρι τον Ατλαντικό Ωκεανό, ενώ η περιοχή του μετα-σοβιετικού χώρου είναι κυρίως ασιατική γη που εκτείνεται στον Ειρηνικό Ωκεανό. Από το πρώτο στάδιο της αναγέννησης της Ρωσίας υπό τον Ελτσίν, τον πρώτο πρόεδρο της νέας Ρωσίας και στη συνέχεια υπό τον Πούτιν, σημερινό πρόεδρο για σχεδόν 20 χρόνια, η Ρωσία σκέφτηκε και συμπεριφέρθηκε ως ευρωπαϊκή εξουσία και αναμένεται να αναγνωριστεί ως ισότιμη της Δύσης και της Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά). Αλλά αυτή η συμπεριφορά αντιμετωπίστηκε με επιτυχία μόνο σε ένα επίπεδο. Για παράδειγμα, η Ρωσία κλήθηκε να παραστεί στη G8 και να συναντηθεί με τους ηγέτες των δυτικών χωρών, αλλά μετά, λόγω της πολιτικής κρίσης στην Ουκρανία και την Κριμαία, η Ρωσία απελάθηκε. Η G8 επικεντρώνεται σε θέματα όπως η διαχείριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ένταξη σε διάλογο επί σημαντικών θεμάτων όπως η κρίση στη Μέση Ανατολή, η διάδοση των πυρηνικών όπλων και τα διεθνή εγκλήματα, ιδίως η διεθνής τρομοκρατία.⁴⁸

Παράλληλα όμως, η Ρωσία βρίσκεται αντιμέτωπη με την επέκταση των χωρών-μελών του NATO (που υποστηρίζονται κρυφά από τις Ηνωμένες Πολιτείες και το Ισραήλ). Το NATO ιδρύθηκε ως στρατιωτική οργάνωση που αντιτάχθηκε στον κομμουνισμό και αντιμετώπισε τον Οργανισμό Συμφώνου της Βαρσοβίας, τον στρατιωτικό οργανισμό που ηγείται η κομμουνιστική Σοβιετική Ένωση. Παρά το τέλος του ιδεολογικού και πολιτικού αγώνα μεταξύ του ελεύθερου κόσμου και του κομμουνιστικού κόσμου, το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και η κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, το NATO παραμένει χωρίς σαφή αντίπαλο. Ως οργανισμός, η ύπαρξή του είναι λάθος και αναχρονισμένη. Δεν αποτελεί λοιπόν έκπληξη το γεγονός ότι η Ρωσία ερμηνεύει αυτή την οργάνωση ως μια δύναμη για τη συγκράτηση της Ρωσίας, τη μείωση της δύναμης της Ρωσίας στην Ανατολική και τη Νότια Ευρώπη και την απειλή της στρατηγικής ασφάλειας της Ρωσίας υπονομεύοντας τους αδελφικούς δεσμούς των Σλάβων.

Με την επέκταση των επιχειρήσεων του NATO, σε συνδυασμό με την επέκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Δύση διείσδυσε αδιάκοπα και διαρκώς τη πολιορκία, την ασφάλεια και

⁴⁸ Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

τις δυνάμεις της Ρωσίας. Προηγουμένως, η Ρωσία εξέφρασε ότι δεν πρόκειται να παραδοθεί, είτε πρόκειται για μουσουλμανική Τσετσενία στο ρωσικό έδαφος είτε για τη Γεωργία, όταν η Ρωσία χρησιμοποίησε στρατιωτική δύναμη και έλαβε αποφασιστικά μέτρα για την πρόληψη μιας γεωργιανής καταστροφής, ζητώντας από τη Δύση να μην παρεμβαίνει σε αυτά τα γεγονότα.

Η τελευταία περίπτωση ήταν η παρέμβαση της Δύσης στην Ουκρανία. Η Ρωσία αποφάσισε να προστατεύσει την Κριμαία, η οποία δεν ανήκε ποτέ στην Ουκρανία, και στο έδαφος της οποίας η Ρωσία είχε ναυτική βάση και ομοίμορφες δυνάμεις για τη Μαύρη Θάλασσα, τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη Νότια Ευρώπη. Η Κριμαία, μαζί με την Ανατολική Ουκρανία, έχει πληθυσμό ρωσικής καταγωγής και είναι στην πλειονότητά της ορθόδοξος, ενώ η Δυτική Ουκρανία φιλοξενεί καθολικούς.⁴⁹ Μετά από αυτό, επιβλήθηκαν οικονομικές κυρώσεις στη Ρωσία και χαρακτηρίστηκε ως κακοποιός από τα δυτικά μέσα ενημέρωσης και τη "διεθνή κοινότητα". Όταν οι ελπίδες και τα όνειρα να αποτελούσαν μέρος της Ευρώπης και της Δύσης η τιμή, αξιοπρέπεια και ισότητα συναντήθηκαν με απογοήτευση και επιθετικότητα. Η Ρωσία αναγκάστηκε να στραφεί και να επανεξετάσει ποιος είναι και να ρωτήσει: τι πρέπει να κάνουμε;

Ως αποτέλεσμα, ο Πούτιν και η κυβέρνησή του αποφάσισαν ότι η Ρωσία πρέπει να επιδιώξει να είναι μια ισχυρή Ευρασιατική χώρα (Ευρασιατική εξουσία) και ότι από τώρα η Ρωσία δεν θα προσέδιδε όλη την προσοχή και τα συμφέροντα σε μια πλευρά όπως προηγουμένως, αλλά θα επικεντρωθεί τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ασία. Αφού παραμέλησε την Ασία για περισσότερα από 20 χρόνια, αυτό σημαίνει ότι η Ρωσία θα δώσει αμέσως μεγαλύτερη προσοχή και ενδιαφέρον στην Ασία. Η Ρωσία δημιούργησε εξειδικευμένες υπηρεσίες για την ανάπτυξη τεράστιων περιοχών στη Σιβηρία και την Άπω Ανατολή μέχρι τον Βόρειο Ειρηνικό Ωκεανό και δημιούργησε προϋπολογισμούς για το σκοπό αυτό και αναμένει βελτίωση της υποδομής. Η οικοδόμηση νέων οδικών, θαλάσσιων (φυσικού αερίου) και αγωγών φυσικού αερίου, καθώς και η δημιουργία οικονομικών ζωνών που ενθαρρύνουν τις ξένες επενδύσεις στην ανάπτυξη πόρων, αποτελούν μέρος της προσπάθειας να δημιουργηθεί μια νέα ιδεολογία και να ενταχθεί στον Νέο Δρόμο του Μεταξίου. Επιπλέον, η Ρωσία θα ανοικοδομήσει επίσης σχέσεις και δεσμούς με

⁴⁹Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

χώρες όπως η Ινδία, το Πακιστάν και η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, όπως η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία.⁵⁰

Πρέπει να δοθεί προσοχή στο γεγονός ότι η Ρωσία είναι μέλος της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών Ασίας-Ειρηνικού (UNESCAP), τα μέλη της οποίας συζήτησαν για την πολιτική σταθερότητα (περιφερειακό φόρουμ ASEAN - ARF) και διεξάγουν διάλογο με εταίρους όπως το ASEAN και τα μέλη του APEC. Στο παρελθόν, η Ρωσία δεν επωφελήθηκε αποτελεσματικά από αυτή την ιδιότητα μέλους και σπάνια διαδραμάτισε εξέχοντα ρόλο. Δεν παρουσίασε καμία πρωτοβουλία και δεν προσέφερε καμία συμβολή ή περιεχόμενο σε αυτόν τον τομέα.

Ένα από τα προβλήματα της Ρωσίας κατά τη σοβιετική περίοδο ήταν η αυστηρή εστία της στην πώληση όπλων και ενεργειακών προϊόντων στην Ασία, παρά το γεγονός ότι η Ρωσία έχει άλλες μεγάλες βιομηχανίες και τεχνολογία, επιστήμονες και ερευνητικούς οργανισμούς που προσφέρουν. Η έλλειψη προώθησης αυτών των σφαιρών έδωσε έμφαση μόνο στις αεροδιαστημικές και στρατιωτικές υποθέσεις.

Ρωσία το 2016

Το 2016, το ζήτημα της αποτροπής της επανεξαγωγής των προϊόντων που απαγορεύονται για εισαγωγή στη Ρωσική Ομοσπονδία μέσω της επικράτειας των μελών της ΕΑΕΥ θα παραμείνει επείγον για τη Ρωσία. Πρωτίστως, πρόκειται για τρόφιμα. Το 2014, σε σχέση με την κατάσταση στην Ουκρανία, η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Ηνωμένες Πολιτείες επέβαλαν κυρώσεις σε ολόκληρο τον τομέα της ρωσικής οικονομίας. Ως απάντηση, η Ρωσία περιορίζει τις εισαγωγές τροφίμων από τις ΗΠΑ και τις χώρες-μέλη της ΕΕ, τον Καναδά, την Αυστραλία και τη Νορβηγία. Ωστόσο, σύμφωνα με ορισμένες πληροφορίες, τα αγαθά αυτά συνεχίζουν να φθάνουν στη Ρωσική Ομοσπονδία μέσω της Λευκορωσίας, για παράδειγμα. Το πρόβλημα των εξαγωγών της τρομοκρατίας και των εξτρεμιστικών στα ρωσικά θα παραμείνει στο υψηλό επίπεδο. Τον Δεκέμβριο του 2015, εγκρίθηκαν αρκετοί νόμοι που εξουσιοδοτούν τις υπηρεσίες ασφαλείας και οι πέντε παράκτιες περιφέρειες δημιούργησαν λειτουργικά αντιτρομοκρατικά κέντρα. Το επόμενο έτος, η τάση για ενίσχυση της ασφάλειας θα παραμείνει, αν και ο κίνδυνος μεμονωμένων τρομοκρατικών ενεργειών θα είναι ακόμη υψηλός. 18 Σεπτεμβρίου 2016 θα διεξαχθούν οι ρωσικές κοινοβουλευτικές εκλογές. Σε αντίθεση με τα προηγούμενα χρόνια, οι

⁵⁰Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

μισοί βουλευτές της Κρατικής Δούμας θα εκλεγούν άμεσα. Αυτό θα είναι μια σοβαρή δοκιμασία για το κυβερνών κόμμα της Ενωμένης Ρωσίας, η οποία πρόσφατα επικρίθηκε επειδή δεν κατάφερε να λύσει τα κοινωνικά προβλήματα, τη διαφθορά και την υιοθέτηση νόμων που δεν ήταν σαφείς για τον πληθυσμό.⁵¹

Οι ΗΠΑ και η Δύση ανησυχούν περισσότερο για την κατάσταση της ρωσικής οικονομίας, καθώς ο πληθωρισμός και η στασιμότητα μπορούν να προκαλέσουν κοινωνική δυσαρέσκεια, η οποία θα χρησιμοποιηθεί από την Ουάσιγκτον και τις Βρυξέλλες για τα δικά τους πολιτικά συμφέροντα. Είναι απίθανο να μπορούμε να περιμένουμε μεγάλες διαμαρτυρίες, όπως το Κίνημα λευκής κορδέλας των Φιλελευθέρων, είτε πρόκειται για οικονομικούς λόγους είτε για δυσαρέσκεια με τα αποτελέσματα των κοινοβουλευτικών εκλογών. Η υποτίμηση του ρουβλίου δεν θα είναι τόσο απότομη όσο στο τέλος του 2014. Επιπλέον, η προβλεπόμενη σταδιακή αύξηση των τιμών του πετρελαίου και η αύξηση των τιμών του φυσικού αερίου μπορούν να συμπληρώσουν τον προϋπολογισμό της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Δεδομένου ότι οι ΗΠΑ και η ΕΕ δεν έχουν περαιτέρω κατανόηση για το Κρεμλίνο, θα είναι ανήσυχοι να δουν αν η Ρωσία θα κάνει μερικές στρατηγικές εκπλήξεις το 2016. Τα ρωσικά στρατεύματα στη Συρία και ιδιαίτερα η χρήση νέων τύπων όπλων, όπως οι πύραυλοι Corvette, ήταν δυσάρεστες εκπλήξεις στη Δύση. Οι ΗΠΑ δεν κατάφεραν να σπάσουν το Κρεμλίνο ούτε με οικονομικές κυρώσεις ούτε με έμμεση δράση μέσω των εταίρων της. Η πρόκληση των ρωσικών βομβαρδιστών που καταρρίφθηκαν στη Συρία, η οποία ξεκίνησε από τους Αμερικανούς αντιπροσώπους, δεν οδήγησε σε άμεση στρατιωτική σύγκρουση μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας. Η Αμερική δεν μπόρεσε να υπονομεύσει τις ρωσικές εξαγωγές όπλων στην παγκόσμια αγορά. Ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες διαπίστωσαν ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες συνέχισαν την εντατική συνεργασία με τη Ρωσία σε ορισμένους τομείς. Στη διεθνή σκηνή, η Ρωσία θα συνεχίσει να εμβαθύνει τη συνεργασία με τους στενούς εταίρους της στην SCO και το BRICS. Υπάρχουν προοπτικές για μια επανάσταση σε αρκετές περιοχές με την Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, η οποία μπορεί να αντισταθμίσει την εισαγωγή γεωργικών προϊόντων από χώρες που υπόκεινται σε κυρώσεις της Μόσχας. Η Ρωσία θα δραστηριοποιηθεί επίσης στον ισλαμικό κόσμο, ειδικά στις αραβικές χώρες, καθώς η στρατιωτική δράση στη Συρία τους ωθεί

⁵¹ Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-urasian-power>, 12/02/2016.

να το κάνει. Θα συνεχίσει επίσης να αναζητά νέες αγορές για ρωσικά προϊόντα, πρώτες ύλες και υπηρεσίες στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, την Αφρική και τη Λατινική Αμερική.⁵²

Οι σχέσεις Ρωσίας-Ουκρανίας σε πολιτικό επίπεδο δεν πρέπει να περιμένουν μια σημαντική ανακάλυψη. Η Ρωσία επέλεξε μια στρατηγική ουκρανικής εξάντλησης, της οποίας η οικονομία βρίσκεται κοντά στην κατάρρευση. Το Κίεβο είναι αφερέγγυο, εξαρτάται από τους ρωσικούς ενεργειακούς πόρους και το καθεστώς αμοιβαίων κυρώσεων Όσον αφορά τη στρατιωτική παρέμβαση, η Ρωσία είναι έτοιμη να παρέμβει στα εδάφη του DPR ή και του LPR, εάν αυτό αναγκαστεί από το Κίεβο και τις ενέργειες των συμμάχων του στο NATO. Η Μόσχα κατανοεί ότι το πραξικόπημα στην Ουκρανία το 2014 πραγματοποιήθηκε για να δαιμονοποιήσει τη Ρωσία και να στρατιωτικοποιήσει τις πλησιέστερες γειτονικές χώρες κάτω από την «ομπρέλα» του NATO. Εν τω μεταξύ, δύσκολα μπορούμε να περιμένουμε μια στρατιωτική παρέμβαση της Ρωσίας στην υπόλοιπη Ουκρανία. Αντίθετα, η Μόσχα θα παρακολουθήσει τις πολιτικές διαμάχες της γειτονικής χώρας και, αν είναι απαραίτητο, θα υποστηρίξει μία ή την άλλη πλευρά. Ωστόσο, ο αποτελεσματικότερος μηχανισμός για το Κρεμλίνο είναι η επιρροή μέσω της ΕΕ, συνεπώς, θα συνεχιστούν οι προσπάθειες επέκτασης της υπηρεσίας του στο νομοθετικό τομέα των ευρωπαϊκών χωρών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Καθώς οι επίσημες σχέσεις της ΕΕ και της Ρωσίας ελαχιστοποιούνται, δεν θα είναι τόσο εύκολο. Είναι πιθανό ο Πούτιν να χρησιμοποιήσει τους προσωπικούς του φίλους όπως ο Σίλβιο Μπερλουσκόνι στην Ιταλία και ο Γκέρχαρντ Σρέντερ στη Γερμανία, για να επηρεάσουν την πολιτική κατάσταση στην Ευρώπη. Η ανάπτυξη της ρωσικής περιοχής της Αρκτικής και της διαδρομής της Βόρειας Θάλασσας είναι σημαντική. Το 2015, οι ρωσικές ένοπλες δυνάμεις ολοκλήρωσαν την ανασυγκρότηση πολλών στρατιωτικών βάσεων που βρίσκονται στον Αρκτικό Κύκλο και πραγματοποίησαν επιτυχείς ελιγμούς μεγάλης κλίμακας. Η περιοχή θα τύχει ιδιαίτερης προσοχής το 2016.⁵³

Λευκορωσία

Τον Οκτώβριο του 2015, η Δημοκρατία της Λευκορωσίας είχε τις επόμενες προεδρικές εκλογές, στις οποίες ο πρωθυπουργός Αλέξανδρος Λουκασένκο κέρδισε πάλι (83,5%). Την παραμονή της ψηφοφορίας, η πολιτική αντιπολίτευση έλαβε αμνηστία και στην πράξη εισήχθη

⁵²Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁵³Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Η χώρα είναι στην πραγματικότητα σε χειροκίνητη λειτουργία, όπου δεν υπάρχουν ενδείξεις εμφάνισης του πολιτικού εναλλακτικού στο εγγύς μέλλον. Εάν οι χώρες της Κεντρικής Ασίας αυξήσουν τους μισθούς των δημοσίων υπαλλήλων την παραμονή των εκλογών ή αμέσως μετά, δεν επιτρέπεται η δύσκολη οικονομική κατάσταση στη Λευκορωσία. Ο πληθωρισμός του εθνικού νομίσματος το 2015 θα συνεχιστεί, πιθανότατα, αυτή η τάση θα παραμείνει το 2016.

Τον Ιούλιο, η αποστολή του ΔΝΤ επισκέφθηκε το Μινσκ, το οποίο συζήτησε με την ηγεσία της χώρας τη δυνατότητα χορήγησης πίστωσης ύψους 3,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Μια υποχρεωτική προϋπόθεση είναι η ιδιωτικοποίηση της μεταρρύθμισης του δημόσιου τομέα. Ο «οδικός χάρτης» του ΔΝΤ προτείνει τη μεταρρύθμιση του συστήματος υποστήριξης των ευάλωτων ατόμων εντός τριών ετών (2016-2018), την αύξηση των τιμολογίων κατοικίας σε μια πενταετία (2016-2020), που σημαίνει το τέλος του κοινωνικού προγράμματος. Ταυτόχρονα, το ΔΝΤ θέλει καταρχάς να δει τη μεταρρύθμιση που πραγματοποιείται και στη συνέχεια θα δώσει την πίστωση.⁵⁴

Παρόλο που η Λευκορωσία περιλαμβάνεται στις ΕΑΕU και αποτελεί μέρος του κράτους της Ρωσίας και της Λευκορωσίας, η ηγεσία της χώρας ακολουθεί την πολιτική μέτριου προστατευτισμού. Η Ρωσία αρνήθηκε την τοποθέτηση της αεροπορικής της βάσης στη χώρα, αποτέλεσμα του ότι το Μινσκ δεν έλαβε την αναμενόμενη πίστωση από τη Μόσχα, αν και το στρατιωτικό και βιομηχανικό συγκρότημα της Λευκορωσίας εξακολουθεί να συνεργάζεται με τη Ρωσία και η χώρα έχει αναπτύξει ρωσικά συστήματα αεράμυνας. Είναι σαφές ότι οι αντιτρομοκρατικές επιθέσεις της ηγεσίας της Λευκορωσίας έγιναν υπέρ της ΕΕ. Ωστόσο, οι Βρυξέλλες δεν άφησαν τις κυρώσεις εναντίον αξιωματούχων της Λευκορωσίας, οι οποίες επιβλήθηκαν νωρίτερα, αν και έγινε δεκτό ότι οι εκλογές του Οκτωβρίου ήταν νόμιμες. Ο Λουκασένκο προσπαθεί να μεσολαβήσει στην τρέχουσα σύγκρουση. Το Μινσκ έγινε νωρίτερα η πλατφόρμα των διαπραγματεύσεων μεταξύ Κίεβο και Ντόνμπας και στα τέλη του 2015 προσέφερε τις υπηρεσίες του για να εξομαλύνει τις σχέσεις μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας. Ο Μινσκ συνεχίζει να αναπτύσσει ενεργά τις σχέσεις με την Κίνα, η οποία υπήρξε τακτικός δωρητής της οικονομίας της Λευκορωσίας εδώ και πολλά χρόνια.

⁵⁴ Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

Σύμφωνα με την οδηγία αριθ. 5, στις 31 Αυγούστου 2015, οι κύριες κατευθύνσεις συνεργασίας μεταξύ Λευκορωσίας και Κίνας είναι η βαθιά και αμοιβαία ενσωμάτωση βιομηχανιών και επιχειρήσεων, τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών, η δημιουργία κοινών ερευνητικών και ερευνητικών κέντρων, η από κοινού ανάπτυξη βιομηχανική επιστήμη, η άμεση και συστηματική διαπεριφερειακή συνεργασία, η δημιουργία του περιφερειακού κέντρου στη Λευκορωσία και η συνεργασία με την Κίνα. Με την αυξανόμενη στρατιωτική παρουσία του NATO κοντά στα σύνορα της Λευκορωσίας και τις συνεχιζόμενες κυρώσεις της ΕΕ, το Μινσκ θα μπορούσε να επιστρέψει σε πιο ενεργό συνεργασία με τη Μόσχα. Οι Ηνωμένες Πολιτείες θα προσπαθήσουν να αποφύγουν μια τέτοια προσέγγιση, αλλά το τελικό αποτέλεσμα εξαρτάται από τη βούληση ενός ανθρώπου.⁵⁵

Ουκρανία

Όπως και το 2013, η Ουκρανία θεωρήθηκε ως υποψήφιος συμμετέχοντας στην ΕΑΕU, μετά το 2014 δεν έχει ληφθεί υπόψη, αλλά μνημονεύονται τώρα μόνο στρατηγικά λανθασμένες αποφάσεις της σημερινής ουκρανικής ηγεσίας, η οποία ελέγχεται πλήρως από την Ουάσιγκτον και τις Βρυξέλλες. Την ίδια στιγμή, η χώρα ανέπτυξε μια μοναδική λειτουργία διαφθοράς που επηρεάζει τον πληθυσμό. Στα τέλη του 2015, η ΕΕ διοργάνωσε σειρά εκδηλώσεων όπου υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι επέκριναν έντονα τις ενέργειες των κυβερνώντων κύκλων της Ουκρανίας. Η κατανόηση του γεγονότος ότι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της χώρας είναι απλώς ένα σύνθημα και ότι όλα τα κονδύλια που διατίθενται για ειδικά κονδύλια εμπίπτουν άμεσα στις τσέπες των αρμόδιων αξιωματούχων, είναι εμφανής μια κρίση εμπιστοσύνης για την ΕΕ. Ως εκ τούτου, τα νέα δάνεια και τα πακέτα οικονομικής βοήθειας είναι απίθανο, επειδή η Ουκρανία βρίσκεται στα πρόθυρα της αδυναμίας πληρωμής. Οι πραγματιστές των Ευρωπαίων από την άποψη των δικών τους προβλημάτων δεν θέλουν να εμβαθύνουν στα ουκρανικά χαρακτηριστικά σοβαρά. Επιπλέον, η εναλλακτική άποψη για τα γεγονότα στην Ουκρανία, συμπεριλαμβανομένων των εγκλημάτων πολέμου του καθεστώτος του Κιέβου στα νοτιοανατολικά, γίνεται πιο δημοφιλής στην Ευρώπη.⁵⁶

⁵⁵Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁵⁶Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

Από το 2016, η συμφωνία της Ουκρανίας για τη σύνδεση της ΕΕ έχει αρχίσει να επιταχύνει. Ωστόσο, παρά τις μέσες προσδοκίες της Ουκρανίας, είναι απίθανο να τους φέρει κάποια μορφή βελτίωσης. Τα προϊόντα της Ουκρανίας δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή πιστοποίηση, επομένως οι αγορές των δυτικών χωρών είναι κλειστές. Μετά τις ρωσικές κυρώσεις, η ανατολική κατεύθυνση χάνεται επίσης. Θα ενθαρρύνει την εμφάνιση πολιτικών διαμαρτυριών στη χώρα. Πιθανότατα, θα δημιουργήσει ένα νέο ριζοσπαστικό εθνικιστικό συνασπισμό που θα μιλήσει εναντίον του σημερινού προέδρου και πρωθυπουργού. Το 2016, η παραίτηση του πρωθυπουργού Arseniy Yatsenyuk είναι πιο πιθανή. Επιπλέον, θα αυξήσει τις αποσχιστικές κινήσεις. Σε άλλες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ορισμένες διαμαρτυρίες θα γίνονται συχνότερα, αλλά ένα μεγάλο στρατιωτικό κίνημα είναι απίθανο χωρίς τη στήριξη των Ρώσων ή τη χρήση των Δημοκρατιών του Ντόνετσκ και του Λούγκανσκ ως αντιπροσώπων.⁵⁷

Μολδαβία

Μετά την υπογραφή της συμφωνίας σύνδεσης ΕΕ, η Μολδαβία έπεσε σε πολιτικό σκάνδαλο και θεσμική κρίση. Παρά το πλήθος χαρακτηριστικών (για παράδειγμα, είσοδος χωρίς θεώρηση στο έδαφος της ΕΕ), η Μολδαβία είναι αρκετά σκεπτικιστική σχετικά με τον φορέα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η διαφθορά όλων των φιλοευρωπαϊών πολιτικών στη Μολδαβία (η περιβόητη σύλληψη του πρώην πρωθυπουργού και του επικεφαλής του Φιλελεύθερου Δημοκρατικού Κόμματος, Φλαμπ Φάλατ, κατηγορούμενος για τη διαφθορά) οδήγησε σε απότομη πτώση της εμπιστοσύνης και του ενδιαφέροντος για τα φιλοευρωπαϊκά προγράμματα. Επιπλέον, μέρος των δυνάμεων, προωθώντας την ταχεία ένταξη στην ΕΕ υπέρ της ένωσης με τη Ρουμανία (οι συνδικαλιστές), οδήγησε σε διαχωρισμό μεταξύ των υποστηρικτών της ευρωπαϊκής ιδέας, καθώς πολλοί υποστηρικτές υποστηρίζουν τη διατήρηση της κυριαρχίας της Μολδαβίας. Το 2015, η Μολδαβία σημείωσε τη δραστηριότητα του κινήματος των ρωσόφιλων. Από τα γεγονότα στην Ουκρανία, η Δημοκρατία της Μολδαβίας στην Ποντεσέβρο υποβλήθηκε σε πλήρη αποκλεισμό. οι στρατιώτες του ρωσικού στρατού θα μπορούσαν να φτάσουν στον τόπο εγκατάστασής τους μέσω της Μολδαβίας. Το μολδαβικό νόμισμα είναι ένα από τα δέκα εθνικά νομίσματα της Ευρώπης και των χωρών της ΚΑΚ, τα οποία έπεσαν κατά κύριο λόγο ενάντια στο δολάριο το 2015. Το 2016 δεν θα πρέπει να

⁵⁷Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

αναμένεται η ενίσχυση του νομίσματος της Μολδαβίας. Η υπόλοιπη τάση το 2015 θα συνεχιστεί στο τρέχον έτος.⁵⁸

Καζακστάν

Το 2015, η Δημοκρατία του Καζακστάν απασχολήθηκε κυρίως με εσωτερικά προβλήματα στην επιδείνωση του κοινωνικοοικονομικού κλίματος. Το εθνικό νόμισμα (tenge) υποτιμήθηκε σε μεγάλο βαθμό λόγω της μετάβασης σε κυμαινόμενη συναλλαγματική ισοτιμία και μειώθηκε σχεδόν κατά 30%. Παράλληλα, δεν υπήρξε προφανής σύνδεση της υποτίμησης του νομίσματος με τις τιμές του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια. Οι αναλυτές προβλέπουν σημαντική αύξηση του δολαρίου το 2016 και η επίσημη πρόβλεψη της Εθνικής Τράπεζας του Καζακστάν προβλέπει πληθωρισμό 8%, ενώ το πρώτο εξάμηνο θα γίνει η χειρότερη περίοδος. Τον Απρίλιο του 2015, το Καζακστάν διεξήγαγε προεδρικές εκλογές. Ο Nursultan Nazarbayev κέρδισε προφανώς κερδίζοντας 97,75% των ψήφων. Έτσι, συνεχίζει να είναι ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης της χώρας από το 1991, αλλά είναι όλο και πιο δύσκολο να αντιμετωπίσει τις κρίσεις. Το ζήτημα της εναλλαγής των πολιτικών ελίτ θα αυξηθεί και πάλι στις κοινοβουλευτικές εκλογές το 2016. Γενικά, οι κύριοι τομείς εργασίας της ηγεσίας του Καζακστάν θα είναι η εσωτερική πολιτική. Η αναπροσαρμογή των μισθών και των συντάξεων, τα μέτρα κατά της κρίσης και οι θεσμικές μεταρρυθμίσεις για την ενίσχυση της κρατικής εξουσίας είναι οι βασικές προτεραιότητες το 2016. Η εξωτερική πολιτική θα συνεχίσει παραδοσιακά τη συνεργασία με την Κίνα. Επίσης, ένα σοβαρό έργο, το οποίο θα προετοιμαστεί το 2016, είναι η παγκόσμια έκθεση EXPO-2017, η μελλοντική ενέργεια.⁵⁹

Από την 1η Ιανουαρίου 2016, το Καζακστάν έγινε η προεδρεύουσα χώρα στην Ευρασιατική Οικονομική Ένωση και ο Πρόεδρος του Καζακστάν θα κατευθύνει άμεσα το Ανώτατο Συμβούλιο Οικονομικής Ευρασίας. Καθώς ο Nazarbayev ήταν ο ιδρυτής για τη δημιουργία μιας τέτοιας ένωσης το 1991, θα πρέπει να περιμένουμε εποικοδομητικές προτάσεις, ιδιαίτερα στο πλαίσιο του γεγονότος ότι η Ρωσία είναι απασχολημένη στην Ουκρανία και τη Συρία. Αντίθετα,

⁵⁸Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁵⁹Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

είναι επωφελής για τη Μόσχα, καθώς μπορεί να ασκεί πιέσεις στα συμφέροντά τους μέσω των καζακστών εταίρων.⁶⁰

Κιργιστάν

Το 2015, το Κιργιστάν διεξήγαγε κοινοβουλευτικές εκλογές, όπου τα αποτελέσματα θεωρήθηκαν ως αυτό που θα περίμενε κανείς από μια δημοκρατική διαδικασία. Η Ρωσία βοήθησε ενεργά την Κιργισία να υιοθετήσει νέες συνθήκες και υπάρχει μια τάση να συνεχιστεί αυτή η βοήθεια στο μέλλον. Οι ειδικοί εκτιμούσαν ιδιαίτερα τα επιτεύγματα του Κιργιστάν στον πολιτισμό και τον αθλητισμό. Με τα κατάλληλα προσόντα, αυτά τα μόνους μπορούν εύκολα να μετατραπούν σε γεωπολιτικά περιουσιακά στοιχεία. Η οικονομία της Κιργισίας ήταν σχετικά σταθερή. Κατά τους πρώτους εννέα μήνες του προηγούμενου έτους, το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 6,3%. Η εποχιακή εκστρατεία συνέβαλε. Η αύξηση της γεωργικής παραγωγής και του λιανικού εμπορίου αύξησε τις δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού και επιβράδυνε τον πληθωρισμό. Ωστόσο, το 2016 αναμένεται να αυξήσει το δημόσιο χρέος της χώρας, το οποίο θα μπορούσε να υπερβεί το 60% του ΑΕΠ. Το Κιργιστάν κατήγγειλε συμφωνία με τη Ρωσία για την κατασκευή υδροηλεκτρικών σταθμών καταρράκτη Kambarata-1 και Upper Naryn. Η ρωσική επίσημη θέση είναι ότι η χώρα πάσχει από έλλειψη κονδυλίων για τέτοια έργα. Στην πραγματικότητα, μπορεί να οδηγήσει σε ορισμένες συμφωνίες με το Ουζμπεκιστάν, οι οποίες είχαν αρνητική στάση απέναντι σε τέτοιες πρωτοβουλίες στην Κιργισία και το Τατζικιστάν. Ωστόσο, το Κιργιζιστάν σκοπεύει να αναζητήσει νέους επενδυτές. Στο μέλλον, η Κιργισία, με την Κίνα, σκοπεύει να ξεκινήσει την κατασκευή ενός σιδηροδρόμου μήκους 215 χιλιομέτρων. Ο δρόμος αυτός θα ενταχθεί στο περιφερειακό σχέδιο Κίνας - Κιργισίας - Τατζικιστάν - Αφγανιστάν - Ιράν.⁶¹

Έτσι, το Κιργιζιστάν θα αναλάβει αναπόφευκτα δράση μεταξύ των δύο περιφερειακών παραγόντων, της Ρωσίας και της Κίνας, στο πλαίσιο των πολιτικών τους. Είναι απίθανο ότι, σε μια τέτοια κατάσταση, οι ΗΠΑ θα είναι σε θέση να επιστρέψουν στη στρατιωτική βάση του αεροδρομίου Manas. Ωστόσο, η Ουάσιγκτον θα προσπαθήσει να ασκήσει διπλωματική επιρροή για να οικοδομήσει τις πολιτικές διαδικασίες της χώρας.

⁶⁰Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁶¹Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

Τουρκμενιστάν

Αυτή η χώρα της Κεντρικής Ασίας με καθεστώς διπλής ουδετερότητας (η άρνηση να συμμετάσχει σε οποιοδήποτε στρατιωτικό μπλοκ με ουδετερότητα σύμφωνα με το Σύνταγμα) τα τελευταία χρόνια κράτησε αρκετά καλά την ισορροπία μεταξύ εσωτερικής και εξωτερικής πολιτικής. Τα κέρδη από την παραγωγή και τις εξαγωγές αερίου κατανέμονται στον εθνικό προϋπολογισμό και η εξωτερική πίεση στη χώρα ήταν ελάχιστη. Το 2016, η κατάσταση μπορεί να αρχίσει να αλλάζει. Το ρωσικό μονοπώλιο της Gazprom αρνήθηκε να αγοράσει το αραβικό αέριο το 2016. Η κυβέρνηση του Τουρκμενιστάν ελπίζει επίσης να αντισταθμίσει την πτώση των τιμών της ενέργειας μέσω νέων έργων, αν και το αποτέλεσμα δεν θα είναι άμεσο. Στα τέλη του 2015 ξεκίνησε η κατασκευή του αγωγού φυσικού αερίου TAPI, γεγονός που θα επιτρέψει την εξαγωγή φυσικού αερίου προς το Αφγανιστάν, το Πακιστάν και την Ινδία.

Τα σημάδια που η Δύση αρχίζει να επικρίνει το καθεστώς είναι προφανή. Σύμφωνα με τον ευρετήριο των ελευθεριών και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, το Τουρκμενιστάν εμφανίζεται συχνότερα στον κατάλογο του παραβάτη, το οποίο αποτελεί ειδικό σύμπτωμα. Αν και η Δύση δεν διαθέτει ουσιαστικά εργαλεία για την αποσταθεροποίηση της χώρας, λόγω του ότι η αντιπολίτευση κατέχει μια περιθωριακή θέση και είναι υπό τον πλήρη έλεγχο των υπηρεσιών επιβολής του νόμου του Τουρκμενιστάν, μια προσπάθεια δημιουργίας επίσημων υπερεθνικών και μη κυβερνητικών πρωτοβουλιών για την προοδευτική διάβρωση του πολιτικού συστήματος της χώρας. Από την άλλη πλευρά, η χώρα μπορεί να υπόκειται σε στοχοθετημένες κυρώσεις, όπως έγινε στη Λευκορωσία. Υπάρχει επίσης ο κίνδυνος εξαγωγής της τρομοκρατίας στη χώρα. Πρώτα απ' όλα, υπάρχει ο κίνδυνος να διασχίσουν τα σύνορα μαχητικές ομάδες από το γειτονικό Αφγανιστάν. Για το λόγο αυτό, η ηγεσία του Τουρκμενιστάν έστειλε ένα πρόσθετο στρατιωτικό κοντέινερ στα ανατολικά της χώρας. Η Ρωσία βοήθησε επίσης το Τουρκμενιστάν να ενισχύσει τα σύνορα Τουρκμενιστάν-Αφγανών, τα οποία λειτουργούν σε ένα επίπεδο τοπίο. Το Ουζμπεκιστάν, όπου υπάρχουν εξτρεμιστικές οργανώσεις, μπορεί επίσης να αποτελέσει πηγή προβλημάτων για το Τουρκμενιστάν. Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να παρακολουθείτε στενά τον τρόπο με τον οποίο η Δύση θα αντιδράσει στις πολιτικές εξελίξεις

και στην κατάσταση στη χώρα. Ο μελλοντικός στρατηγικός φορέας του Τουρκμενιστάν εξαρτάται από αυτό.⁶²

Ουζμπεκιστάν

Το Ουζμπεκιστάν είναι μια αυτοκρατορία ασιατικού τύπου, την οποία ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης της χώρας είναι ο 78 χρονών Ισλάμ Καρίμοφ. Το επιδεινούμενο πρόβλημα των πολιτικών εντάσεων προσπαθεί να επιλυθεί από όλα τα εξωτερικά κόμματα, συνειδητοποιώντας τη στρατηγική σημασία της χώρας. Η Δύση έχει άμεσα συμφέροντα στις εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα στη χώρα αυτή. Τον Οκτώβριο του 2015, η κυβέρνηση των ΗΠΑ ψήφισε έντονα κατά των σχεδίων πώλησης του μαχητικού μαχητικού T-50 της Νότιας Κορέας στο Ουζμπεκιστάν, το οποίο προηγουμένως αναπτύχθηκε από κοινού από τις ΗΠΑ και τη Νότια Κορέα. Η Ουάσιγκτον φοβάται ότι μπορεί να υπάρξει διαρροή των τεχνολογιών στη Ρωσία, αν και η Νότια Κορέα προτίθεται να διατηρήσει τη συμφωνία.⁶³

Το 2015, η Γερμανία έκλεισε τη στρατιωτική της βάση στο Ουζμπεκιστάν, το οποίο χρησιμοποιήθηκε ως σημείο διέλευσης για την προμήθεια στρατευμάτων στο Αφγανιστάν. Ωστόσο, η βάση της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ παραμένει. Είναι προφανές ότι η παρουσία ξένων στρατευμάτων στη χώρα εξαρτιόταν εξ ολοκλήρου από την πολιτική βούληση του Ισλάμ Καρίμοφ. Εάν στο παρελθόν το Ουζμπεκιστάν δημιούργησε τις σχέσεις με το NATO βάσει πραγματικών συμφερόντων ασφαλείας που σχετίζονται με την κατάσταση στο Αφγανιστάν, μέχρι πριν το θάνατό του ο Καρίμοφ κατανοούσε ότι το NATO είναι σε θέση να αλλάξει ριζικά τις διαδικασίες στη χώρα. Αν και τα τελευταία χρόνια το NATO ενέτεινε την προσέγγιση με το Ουζμπεκιστάν. Από την άλλη, ο κατάλογος απειλών του Ουζμπεκιστάν περιλαμβάνει φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές που συνδέονται με την πιθανή κατασκευή υδροηλεκτρικών σταθμών στο Τατζικιστάν και στην Κιργισία. Το 2016, το Ουζμπεκιστάν έχει μια περίοδο εντατικής ανάπτυξης της υδροηλεκτρικής βιομηχανίας στο κρατικό πρόγραμμα μέχρι το 2020. Το 2015, οι σχέσεις με το Τατζικιστάν βελτιώθηκαν στο επίπεδο των πολιτικών διαβουλεύσεων μεταξύ των αντιπροσωπειών των δύο χωρών που έλαβαν

⁶²Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁶³Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

χώρα στις 24-25 Δεκεμβρίου. Ενώ αναπτύσσει ενεργά τις σχέσεις με το Ουζμπεκιστάν και την Κίνα, η χώρα θα συνεχίσει αυτή την τάση στο μέλλον. Αν η Gazprom σταματήσει τη συνεργασία με το Τουρκμενιστάν, η κατάσταση στο Ουζμπεκιστάν είναι ριζικά διαφορετική. Ο διευθύνων σύμβουλος Alexei Miller δήλωσε ότι ο όγκος των αγορών θα είναι υψηλότερος από ό, τι στο Τουρκμενιστάν, το 2015, το Ουζμπεκιστάν ήταν ο τρίτος παραγωγός φυσικού αερίου στην ΚΑΚ και μία από τις δέκα μεγαλύτερες χώρες παραγωγής φυσικού αερίου. Υποδηλώνει ότι η Ρωσία βρίσκεται στον κύριο κατάλογο εμπορικών συναλλαγών και οικονομικούς εταίρους του Ουζμπεκιστάν. Επιπλέον, το δημογραφικά αυξανόμενο Ουζμπεκιστάν προμηθεύει τη Ρωσία με εργατικό δυναμικό που δεν μπορεί να θεωρηθεί από την ηγεσία της χώρας. Τα κοινά συμφέροντα με τη Ρωσία συνδέονται με τη δραστηριότητα της τρομοκρατικής οργάνωσης.⁶⁴

Τατζικιστάν

Το 2015, ο πολιτικός βίος του Τατζικιστάν είδε ορισμένα σημαντικά γεγονότα. Για πρώτη φορά, το κοινοβούλιο δεν συμπεριέλαβε την αντιπολίτευση, το Κόμμα Ισλαμικής Αναγέννησης (IRP) και το Κομμουνιστικό Κόμμα. Έκαναν μόλις πάνω από 1%, κάτι που ήταν απίθανο. Ο ηγέτης της IRP Kabiri, λόγω των απειλών και της πίεσης, αναγκάστηκε να αναζητήσει καταφύγιο στο εξωτερικό. Συνδέεται με τις ενισχυτικές αυταρχικές τάσεις. Τον Σεπτέμβριο, σε ειδική επιχείρηση, δολοφονήθηκε ο υφυπουργός Άμυνας Αμπντουλχάλιμ Ναζαρζόντα, ο οποίος, σύμφωνα με τις αρχές, διοργάνωσε ένοπλη εξέγερση για την ανατροπή της σημερινής ηγεσίας της χώρας. Μετά από αυτό, η ΔΕΕ κηρύχθηκε τρομοκρατική οργάνωση και πολλοί από τους ακτιβιστές της συνελήφθησαν. Ο Πρόεδρος της Τατζικιστάν Έμομαλι Ράκμον έλαβε τον τίτλο του Εθνικού ηγέτη για ειρήνη και αρμονία στη χώρα. Ενώ υπάρχει ένα εξτρεμιστικό κλάδο που σχετίζεται με την Αλ Κάιντα ή το Ισλαμικό Κράτος στη χώρα, η προηγούμενη καταστολή έδειξε την αδυναμία της κυβέρνησης να λύσει βασικά προβλήματα.⁶⁵

Το 2016, θα μπορούσε να εκραγεί, όταν η χώρα θα αντιμετωπίσει μια κοινωνικοπολιτική κρίση ή ένα εθνο-σεχταριστικό ξέσπασμα βίας. Αν και το Ισλαμικό Κράτος θεωρείται ως η μεγαλύτερη απειλή, είναι απαραίτητο να καταλάβουμε ότι το Τατζικιστάν είναι χώρα

⁶⁴Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁶⁵Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

διαμετακόμισης εμπορίας ναρκωτικών από το Αφγανιστάν σε γειτονικές χώρες και στη συνέχεια στη Ρωσία. Όλες αυτές οι απειλές μπορούν να κλιμακωθούν το 2016. Το Τατζικιστάν περιλαμβάνει 201 ρωσικές στρατιωτικές βάσεις και τα στρατεύματά του μεταφέρθηκαν πρόσφατα σε πλήρη συναγερμό. Αν και το Τατζικιστάν εξαρτάται έντονα από τη Ρωσία, το 2016, θα προσπαθήσει να ελιχθεί μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της παγκόσμιας πολιτικής. Για να προσελκύσει επένδυση, ο Dushanbe θα απευθυνθεί στην Κίνα και στις αραβικές μοναρχίες. Εάν η Ρωσία μπορεί να προσφέρει σημαντικές προτιμήσεις, είναι πιθανό το Τατζικιστάν να εισέλθει στην ΕΑΕU ακόμη και το 2016.⁶⁶

Γεωργία

Η Γεωργία εξακολουθεί να επικεντρώνεται στην ολοκλήρωση της ΕΕ και του NATO. Η σύγκρουση Γεωργίας-Οσσετίας το 2008 και η ρωσική διεξαγωγή επιχειρήσεων για την επιβολή της ειρήνης χρησιμοποιήθηκαν από τις Ατλαντικές δυνάμεις στη χώρα για να προωθήσουν την κοινή γνώμη ότι μόνο το NATO μπορεί να προστατεύσει τη Γεωργία από την επιθετικότητα κάποιου. Αν και το NATO δέχεται νέα μέλη μόνο εάν η χώρα έχει επιλύσει όλα τα επίμαχα εδαφικά τους ζητήματα, η γεωργιανή κυβέρνηση συνεχίζει να προωθεί την προσχώρησή της στη Βορειοατλαντική Συμμαχία. Ο οικονομικός δείκτης του εξωτερικού εμπορίου της Γεωργίας μειώθηκε κατά το παρελθόν έτος, παρά την υπογραφή της συμφωνίας σύνδεσης ΕΕ. Είναι προφανές ότι η Ρωσία είναι η κύρια αγορά γεωργιανών προϊόντων, οπότε το 2016 η Τιφλίδα θα προσπαθήσει να βελτιώσει τις σχέσεις της με τη Μόσχα. Είναι πιθανό η Ρωσία να ακυρώσει το καθεστώς θεωρήσεων με τη Γεωργία. Ωστόσο, δεν πρέπει να αναμένεται σημαντική πρόοδος. Η πολιτική και στρατιωτική Γεωργία θα ακολουθήσει τις διαταγές της Ουάσινγκτον και των Βρυξελλών. Ακόμη και η εμφάνιση των κλάδων της ισλαμικής κρατικής τρομοκρατικής οργάνωσης στην επικράτεια της Καυκάσιας Δημοκρατίας είναι απίθανο να αναγκάσει τους ηγέτες της να διεξάγουν ρεαλιστικές πολιτικές ασφαλείας.⁶⁷

Αζερμπαϊτζάν

⁶⁶Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁶⁷Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

Το έτος 2015 ήταν δύσκολο για τη Δημοκρατία του Αζερμπαϊτζάν, με τη μείωση των τιμών της ενέργειας, η οποία επηρέασε την εθνική οικονομία. Ταυτόχρονα, η χώρα παρέμεινε σε κρίσιμο επίπεδο ανεργίας και χαμηλούς μισθούς στον κοινωνικό τομέα. Επιπλέον, η παραδοσιακή γραφειοκρατική διαφθορά έγινε ζήτημα της υπέρτατης εξουσίας της χώρας. Η υπογραφή από τον πρόεδρο του Αζερμπαϊτζάν του διατάγματος για τη διάλυση του υπουργείου Εθνικής Ασφάλειας ήταν σημαντική. Στη θέση του, θα δημιουργηθεί η Υπηρεσία Κρατικής Ασφάλειας και Εξωτερικής Υπηρεσίας Πληροφοριών. Νωρίτερα, το Υπουργείο Εξωτερικών του Αζερμπαϊτζάν απέρριψε πολλούς αξιωματούχους. Δεν είναι σαφές πόσο αποτελεσματική ήταν η εκκαθάριση. Η χώρα έχει πολλούς συμβούλους από τις χώρες της ΕΕ, γεγονός που ενισχύει τη διπλωματική πίεση στην οικογένεια İlhan Aliyev. Ο Πρόεδρος κατανοεί ότι η ευέλικτη ελιγμός μεταξύ των συμφερόντων όλων των παραγόντων θα είναι δύσκολη και ως εκ τούτου αναγκάζονται να προβούν σε ορισμένες παραχωρήσεις, τουλάχιστον όσον αφορά τη δική τους νομιμότητα και ασφάλεια.⁶⁸

Στα τέλη του 2015 εγκρίθηκε ένα νέο σχέδιο για την ατομική εταιρική σχέση μεταξύ του Αζερμπαϊτζάν και του NATO. Επιπλέον, η ρωσοτουρκική κρίση επηρέασε αμετάβλητα τις προτεραιότητες εξωτερικής πολιτικής του Μπακού. Η Τουρκία είναι παραδοσιακός εταίρος του Αζερμπαϊτζάν με κοινές ιστορικές και πολιτιστικές ρίζες. Είναι πιθανό να ενισχύσει αυτές τις χώρες ενεργειακή συμμαχία με τη Γεωργία ως το έδαφος διαμετακόμισης. Ο αγωγός αερίου του Νότιου Καυκάσου επεκτείνεται. ο αγωγός φυσικού αερίου της Trans-Anatolian (TANAP) που κατασκευάζει τώρα και ο αγωγός Trans-Adriatic (TAP) που προβλέπεται να αρχίσει να κατασκευάζεται το 2016, μπορεί να δημιουργήσει έναν συγκεκριμένο ανταγωνισμό για τη ρωσική Gazprom. Για να πούμε την αλήθεια, για να ολοκληρωθεί η εργασία για την άντληση αερίου στην Τουρκία και την Ευρώπη στους δηλωμένους τόμους το 2020, είναι απαραίτητο να ολοκληρωθεί το έργο στο Στάδιο 2 Shah Deniz, το οποίο απαιτεί τουλάχιστον 45 δισεκατομμύρια δολάρια.⁶⁹

⁶⁸Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

⁶⁹Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

Αρμενία

Η όλη οικονομική κατάσταση στη χώρα παραμένει ασταθής και δυσμενής. Σημαντικοί δείκτες μειώθηκαν σημαντικά. Ταυτόχρονα, η ένταξη της Αρμενίας στην ΕΚΑΕ δεν έφερε απτά αποτελέσματα, καθώς ο μικρός χρόνος πέρασε μετά την επικύρωση όλων των εγγράφων. Οι συνολικές επιπτώσεις της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, οι διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών και η μείωση της οικονομικής ανάπτυξης στη Ρωσία γίνονται αισθητές στην Αρμενία. Το 2016, δεν αναμένονται σημαντικές βελτιώσεις στην οικονομία.

Το 2015, η Αρμενία πραγματοποίησε πολιτική μεταρρύθμιση, η οποία προέβλεπε μια κοινοβουλευτική-προεδρική μορφή διακυβέρνησης και έναν αυξανόμενο ρόλο της κυβέρνησης. Είναι δύσκολο να προβλεφθεί πόσο αποτελεσματικό θα είναι το νέο μοντέλο, καθώς η αντιπολίτευση επέκρινε διαρκώς τον κυβερνών συνασπισμό. Μέχρι τώρα, η δομή όλης της αντιπολίτευσης στην Αρμενία είναι κατακερματισμένη, γεγονός που τους εμποδίζει να διεξάγουν αποτελεσματική κινητοποίηση. Ωστόσο, η μόνιμη βοήθεια από την αμερικανική πρεσβεία και άλλους δυτικούς φορείς μπορεί να επιτύχει το απαιτούμενο αποτέλεσμα και να ενώσει σύντομα την κρίσιμη μάζα των δυσαρεστημένων, όπως συνέβη στην Ουκρανία. Είναι πιθανόν ο παράγοντας της σύγκρουσης του Ναγκόρνο-Καραμπάχ, συμπεριλαμβανομένου του πιθανού ρόλου του Αζερμπαϊτζάν, να χρησιμοποιηθεί για να ανατρέψει την κατάσταση στην Αρμενία. Ούτε η Αρμενία ούτε το Αζερμπαϊτζάν είναι έτοιμοι για άμεση στρατιωτική σύγκρουση, ειδικά δεδομένου ότι η Αρμενία έχει ρωσική στρατιωτική βάση και η χώρα είναι μέλος του Οργανισμού Συλλογικών Συνθηκών Ασφάλειας. Αλλά θα υπάρξουν σοβαρές προκλήσεις που θα χρησιμοποιηθούν για την αποσταθεροποίηση της περιοχής γενικά.⁷⁰

⁷⁰Savin, L., <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>, 12/02/2016.

2.4 Η θέση της Ινδίας

Η Κίνα έχει καλέσει την Ινδία ως φυσικό εταίρο της στην στρατηγική «One Belt One Road». Τον Απρίλιο του 2018, όταν ο πρωθυπουργός της Narendra Modi⁷¹ και ο κινέζος πρόεδρος Xi Jinping συναντήθηκαν για «άτυπη σύνοδο κορυφής» στο Wuhan, οι δύο πλευρές συμφώνησαν να βελτιώσουν τις σχέσεις και να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ένταση μετά την κρίση Doklam σχεδόν ένα χρόνο πριν. Η προσέγγιση έγινε γνωστή ως το "πνεύμα Wuhan", αλλά από τότε πολλοί αναρωτήθηκαν αν αυτό το πνεύμα είναι ακόμα ζωντανό. Οι αμοιβαίες αμφιβολίες δεν έχουν ολοκληρωθεί και η αντίδραση της Ινδίας στο «Belt and Road» εξακολουθεί να είναι γεμάτη αντιφάσεις και δισταγμούς. Ως δύο αυξανόμενοι γίγαντες, η Κίνα και η Ινδία θα διαδραματίσουν έναν δυσανάλογο ρόλο στη διαμόρφωση της νέας παγκόσμιας πολιτικής και οικονομικής τάξης, αλλά όπως κάθε αξίωση για το μέλλον, ο ρόλος τους παραμένει αμφίσημος. Στην περίπτωση της Κίνας, το ερώτημα είναι αν τελικά θα μετρηθεί το καθήκον της αντικατάστασης της υπάρχουσας διαταγής υπό την ηγεσία των Ηνωμένων Πολιτειών με κάτι νέο ή αν θα αναγκαστεί να βρει έναν τόπο - ανεξαρτήτως της σημασίας της - εντός της υφιστάμενων ρυθμίσεων. Πρόκειται για μια ερώτηση στην οποία η Ινδία θα δώσει την δική της απάντηση. Εάν οι δύο χώρες είναι σε θέση να ευθυγραμμίσουν τις εξωτερικές τους πολιτικές, αν οι ηγεσίες τους αναζωπυρώσουν το επαναστατικό πνεύμα που μόλις τους έφερε μαζί, τότε οι πιθανότητες επιτυχίας της Belt and Road αυξάνονται αναλογικά. Αλλά εάν η Ινδία αποφασίσει ότι η ζωή στη Δυτική τάξη θα είναι καλύτερη από ότι σε εναλλακτικές ρυθμίσεις, η «Belt and Road» θα αγωνιστεί για να ανταποκριθεί στην αρχική της φιλοδοξία.⁷²

Μια ζωντανή απεικόνιση της στρατηγικής ασάφειας της Ινδίας πραγματοποιήθηκε στη συνάντηση των G20 το Δεκεμβρίου του 2018 στο Μπουένος Άιρες της Αργεντινής. Ο πρωθυπουργός Modi φωτογραφήθηκε για πρώτη φορά με τον πρόεδρο Donald Trump και τον πρωθυπουργό Shinzo Abe⁷³ κατά τη διάρκεια τριμερούς συνάντησης που αδιαφορεί για την οικονομική και στρατιωτική άνοδο της Κίνας. Λίγες ώρες αργότερα, όμως, ο Μόντι προσχώρησε

⁷¹ Ο Ναρέντρα Νταμονταρντάς Μόντι είναι Ινδός πολιτικός και ο σημερινός Πρωθυπουργός της Ινδίας και πρώην Πρωθυπουργός του Γκουτζαράτ. Είναι μέλος του Κόμματος Μπαράτγια Τζανάτα, ενώ ήταν υποψήφιος πρωθυπουργός του εκλογικού συνασπισμού Εθνική Δημοκρατική Συμμαχία στον οποίο συμμετέχει και το κόμμα του στις εκλογές του 2014, στις οποίες εξελέγη ως Πρωθυπουργός της Ινδίας.

⁷² Maçães, B., <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan/>, 11/02/2019.

⁷³ Ο Σίνζο Άμπε, είναι Ιάπωνας πολιτικός, πρόεδρος του Φιλελεύθερου Δημοκρατικού Κόμματος, πρωθυπουργός της Ιαπωνίας από τις 26 Δεκεμβρίου 2012.

στον πρόεδρο Βλαντιμίρ Πούτιν και τον πρόεδρο Χι σε δεύτερη τριμερή. Αυτός θα μπορούσε να περιγραφεί συνοπτικά ως στόχος της παγκόσμιας τάξης υπό την ηγεσία των Ηνωμένων Πολιτειών και των συμμάχων της. Η δεύτερη τριμερής συνάντηση ορίστηκε ως αντίθεση με την πρώτη και η Modi κατάφερε να παρακολουθήσει και τα δύο. Τραβώντας τα χέρια και χαμογελώντας με το Trump πρώτα και με το Χι αργότερα. Η Ινδία έχει πολλά να σκεφτεί τα επόμενα χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, η «Belt and Road» αποτελεί μια οικονομική πρόκληση. Οι ίδιοι λόγοι που ωθούν την Κίνα να διαδραματίσει έναν μεγαλύτερο παγκόσμιο ρόλο εξηγούν γιατί η Ινδία μπορεί να βρεθεί όλο και περισσότερο περιορισμένη από την «Belt and Road». Η πρόσβαση σε εμπορεύματα και πηγές ενέργειας, ο έλεγχος των σημαντικών αγορών και η ανάγκη να οργανωθούν άκρως ανταγωνιστικές και διασυνοριακές αλυσίδες αξίας - σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, η Κίνα κερδίζει το προβάδισμα. Όπου η Δύση υποχωρεί, η Κίνα έχει μετακινηθεί γρήγορα. Το ερώτημα είναι βέβαια εάν θα υπάρξει χώρος για την Ινδία. Πώς θα μπορέσει η ινδική οικονομία να κινηθεί προς τα υψηλότερα τμήματα παγκόσμιων αλυσίδων αξίας αν γυρίσει γύρω και βλέπει πολλούς γείτονές της που αναπτύσσονται ήδη σε ένα οικονομικό δίκτυο υπό την ηγεσία της Κίνας.⁷⁴

Μια αναγκαστική επιστροφή στην περίοδο οικονομικής αυτοκρατορίας της Ινδίας στοιχειώνει τη μελλοντική της εξέλιξη. Επενδύοντας στο ιρανικό λιμάνι του Chabahar, η Ινδία μπορεί να ελπίζει ότι θα αποτρέψει ένα αποτέλεσμα όπου θα απομονωθεί από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες στο κατώφλι της. Σε αντίθεση με τον Chabahar, η κινεζική πρωτοβουλία έχει ως στόχο να αλλάξει θεμελιωδώς τα παγκόσμια δίκτυα και να μετακινήσει την Κίνα στο κέντρο μιας νέας πολιτικής και οικονομικής τάξης. Φαίνεται απίθανο ότι δύο ή τρία έργα υποδομής μπορούν να προσφέρουν επαρκή απάντηση από την πλευρά της Ινδίας. Το ζήτημα δεν περιορίζεται αυστηρά στην οικονομική εξουσία και την αντιπαλότητα. Για πολλούς σχολιαστές στη Νότια και Νοτιοανατολική Ασία, η «Belt and Road» αποτελεί ευκαιρία για την Κίνα να εδραιώσει τη ναυτική της παρουσία στον Ινδικό Ωκεανό, καθώς οι κρατικές της εταιρείες κατασκευάζουν λιμάνια διπλής χρήσης που δέχονται φορτηγά πλοία και στρατιωτικά πλοία,

Σε έναν κόσμο όπου η Κίνα και οι Ηνωμένες Πολιτείες θα ανταγωνίζονται για τον έλεγχο των βασικών τεχνολογιών, η Ινδία κινδυνεύει να γίνει η αγορά στην οποία το αποτέλεσμα αυτής της μάχης θα αποφασιστεί σε μεγάλο βαθμό, αλλά όχι περισσότερο από αυτό. Με τον πληθυσμό

⁷⁴ Maçães, B., <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan/>, 11/02/2019.

που θα ξεπεράσει σύντομα τον πληθυσμό της Κίνας - και την ενίσχυση μιας διευρυνόμενης μεσαίας τάξης - η Ινδία θα είναι μια πολυπόθητη αγορά για κινεζικές και αμερικανικές εταιρείες. Μπορεί να αξιοποιήσει αυτό το βραβείο στην πολιτική και οικονομική επιρροή και, εάν ναι, πώς πρέπει να ασκηθεί αυτή η επιρροή;⁷⁵

Η συνειδητοποίηση του τρόπου με τον οποίο οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Κίνα χρειάζονται και την Ινδία για να υλοποιήσουν τα σχέδιά τους μπορεί να εξηγήσει γιατί οι Ινδοί φορείς λήψης αποφάσεων προτιμούν να χάνουν και να καθυστερούν παρά να παρέχουν σαφή καθοδήγηση ως προς το ρόλο τους στο μεγάλο παιχνίδι. Πολλά μπορούν να κερδηθούν με τη διαπραγμάτευση και με τις δύο πλευρές ταυτόχρονα. Αλλά ο δισταγμός συνδέεται επίσης με την πραγματική στρατηγική αλλοτρίωση. Δεν προκαλεί έκπληξη λοιπόν ότι πολλοί στο Δελχί θεωρούν την ζώνη και τον δρόμο περισσότερο ως ευκαιρία παρά ως απειλή. Ακολουθεί το επιχείρημα: Ενώ η Ινδία δεν μπορεί να αναμένει να απολαμβάνει περισσότερο από δευτερεύοντα ρόλο, η άνοδος της Κίνας προσφέρει τη συναρπαστική δυνατότητα ενός πραγματικά πολυπολικού και όχι απλώς πολυμερούς κόσμου όπου η Ινδία μπορεί νόμιμα να αναμένει να γίνει αυτόνομο κέντρο γεωπολιτικής εξουσίας. Σε αυτό το σενάριο, η παγκόσμια εξουσία θα μοιραζόταν ανάμεσα σε τέσσερις ή πέντε μεγάλες δυνάμεις: την Αμερική, την Ευρώπη, τη Ρωσία, την Κίνα και, πιθανώς, την Ινδία. Ξεκινώντας από πίσω, η Ινδία θα έπρεπε να παίζει καλά τα χαρτιά της, αλλά τίποτα από τη φύση των πραγμάτων δεν θα μπορούσε να γίνει μια εξουσία τουλάχιστον ίση με μια φθίνουσα Ρωσία. Δεν είναι τυχαίο ότι αυτό το όραμα για το μέλλον της Ινδίας δεν είναι πολύ απομακρυσμένο από τον τρόπο που οι ρωσικές αρχές σκέφτονται για το πρόβλημα της παγκόσμιας τάξης. Ακριβώς όπως και η Ρωσία, η Ινδία θα συμβιβαστεί με την Belt and Road. Η πρωτοβουλία θα γινόταν αποδεκτή ως ο κύριος μοχλός ανοίγματος των πυλών σε μια πολυπολική παγκόσμια τάξη, αλλά μόνο κάτω από αυστηρές προϋποθέσεις: ότι η Ινδία - ή η Ρωσία, για το θέμα αυτό - θα αντιμετωπίζονταν ως εταίρος ίσης μορφής με την Κίνα ή τουλάχιστον τυπικά, και ότι η οικονομία της θα αποκομίσει άμεσα και απτά αποτελέσματα από την ένωση. Ακριβώς στην αρχή, η Ρωσία κάλεσε την Ινδία να συμμετάσχει στον Belt and Road. Μιλώντας στο Δελχί το Δεκέμβριο του 2017, ο ρωσικός υπουργός Εξωτερικών Σεργκέι Λαβρόφ δήλωσε ότι η Ινδία δεν πρέπει να αφήσει τα πολιτικά προβλήματα να την αποτρέψουν

⁷⁵ Maçães, B., <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan/>, 11/02/2019.

από το να συμμετάσχει στο σχέδιο, με τη συμμετοχή δισεκατομμυρίων δολαρίων επένδυσης και να επωφεληθεί από αυτό.⁷⁶

Η αυξανόμενη συνεργασία του Πεκίνου με τους γείτονες της Ινδίας δημιούργησε μια αίσθηση ανησυχίας στο Νέο Δελχί. Όπως και κάθε αυξανόμενη δύναμη με παγκόσμιες φιλοδοξίες, η Κίνα προσπαθεί να επεκτείνει την παρουσία της και να αυξήσει το προφίλ της πέρα από την άμεση γειτονιά της. Φυσικά, καθώς η επιρροή της Κίνας στη Νότια Ασία μεγαλώνει, η Ινδία αντιμετωπίζει την πρόκληση να διαχειριστεί τη σχέση της με τον μεγαλύτερο γείτονά της και να ανταγωνιστεί για να διατηρήσει την προβολή της στην περιοχή. Η Ινδία έχει αρχίσει να βλέπει τις εμπορικές πρωτοβουλίες της Κίνας ως μέσο προώθησης των στρατηγικών της φιλοδοξιών με τρόπους που συχνά δεν ευνοούν τα συμφέροντα της Ινδίας. Ο πρώην ινδός υπουργός εξωτερικών Subrahmanyam Jaishankar σημείωσε το 2016 ότι η «διαδραστική δυναμική μεταξύ των στρατηγικών συμφερόντων και των πρωτοβουλιών συνδεσιμότητας - μια παγκόσμια πρόταση - είναι ιδιαίτερα εμφανής στην ήπειρό μας». ³ Συνέχισε να προειδοποιεί τις χώρες που χρησιμοποιούν τη συνδεσιμότητα " Η σύνδεση που επηρεάζει τις επιλογές." Η άποψη ότι η συνδεσιμότητα προσφέρει ένα σύνολο εργαλείων για να επηρεάσει τις επιλογές εξωτερικής πολιτικής άλλων χωρών έχει γίνει συνηθισμένο στην ανάλυση σχετικά με την Κατευθυνόμενη από την Κίνα Belt and Road Initiative (BRI). Η BRI έχει συγκεντρώσει μεγάλη προσοχή, θετική και αρνητική, από την έναρξή της το 2013. Είναι μία από τις μεγαλύτερες πρωτοβουλίες στον κόσμο για την προώθηση της συνδεσιμότητας και την παροχή πόρων για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης υποδομών. Στη Νότια Ασία, η BRI υπογραμμίζει τον αυξανόμενο σινο-ινδικό ανταγωνισμό στην περιοχή της υποηπείρου και στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

Η Ινδία έχει αρχίσει να δημιουργεί μια πολιτική απάντηση. Στην ισχυρότερη θέση της στη Βρετανία μέχρι σήμερα, η Ινδία σηματοδότησε τη διαμαρτυρία της μη συμμετέχοντας στο Φόρουμ Belt and Road που η Κίνα φιλοξένησε τον Μάιο του 2017. Σε επίσημες δηλώσεις, η Ινδία αμφισβήτησε τη διαφάνεια και τις διαδικασίες της πρωτοβουλίας και το Νέο Δελχί αντιτάχθηκε στην Κίνα- Διαδρόμου (CPEC) λόγω ανησυχιών για την εδαφική κυριαρχία. Καθώς η Ινδία βαθμολογεί την πολιτική της απάντηση, αντί να αντιλαμβάνεται το BRI ως ένα έργο, θα ήταν καλό να εξετάσουμε την πρωτοβουλία ως αποκορύφωση των διαφόρων διμερών πρωτοβουλιών, πολλοί από τους οποίους αφορούσαν έργα που είχαν αρχίσει πριν ξεκινήσει

⁷⁶ Maçães, B., <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan/>, 11/02/2019.

επίσημα η ίδια η BRI. Για παράδειγμα, ο οικονομικός διάδρομος Bangladesh-Κίνα-Ινδία-Μυανμάρ (BCIM) ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990.⁷⁷

Προκειμένου να κατανοηθούν καλύτερα οι ανησυχίες της Ινδίας, είναι χρήσιμο να εξεταστούν τέσσερις συγκεκριμένοι διάδρομοι που αποτελούν τα κύρια συστατικά της BRI και διέρχονται από τη γειτονιά της Νότιας Ασίας της Ινδίας: το CPEC, τον οικονομικό διάδρομο BCIM, τον οικονομικό διαμετακομιστικό και το MSR 1). Αυτοί οι τέσσερις διάδρομοι και τα έργα υποδομής που συνδέονται με αυτά έχουν άμεση σχέση με τα στρατηγικά συμφέροντα της Ινδίας. Περνούν κοντά στα ηπειρωτικά και θαλάσσια σύνορα της Ινδίας και επηρεάζουν τα συμφέροντά της ασφάλειας και το στρατηγικό περιβάλλον. Η δέσμευση της Κίνας με τους άμεσους γείτονες της Ινδίας μέσα από αυτούς τους διαδρόμους απειλεί να αλλάξει την υπάρχουσα δυναμική εξουσίας στην περιοχή. Η Ινδία δεν αντιτίθεται στην ανάπτυξη υποδομών στην περιοχή, αλλά ανησυχεί για τις στρατηγικές επιπτώσεις ορισμένων κινεζικών πρωτοβουλιών. Ένα πρωταρχικό μέλημα για το Νέο Δελχί είναι ότι το Πεκίνο θα χρησιμοποιήσει την οικονομική του παρουσία στην περιοχή για να προωθήσει τα στρατηγικά του ενδιαφέροντα. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι το στρατηγικά τοποθετημένο λιμάνι της Hambantota, το οποίο η κυβέρνηση της Σρι Λάνκα αναγκάστηκε να μισθώσει στην Κίνα για ενενήντα εννέα χρόνια το 2017. Το λιμάνι κατασκευάστηκε με κινεζικά δάνεια, αλλά λόγω των υψηλών επιτοκίων η Σρι Λάνκα δεν μπόρεσε να επιστρέψει και να επιβαρυνθεί με το χρέος.⁷⁸ Η Ινδία θα πρέπει να συνεργαστεί με τους εταίρους της στην περιοχή για να προσφέρει εναλλακτικές ρυθμίσεις συνδεσιμότητας στους γείτονές της. Μέχρι σήμερα, το Νέο Δελχί έχει καθυστερήσει στον προσδιορισμό, την έναρξη και την εφαρμογή μιας συνεκτικής προσέγγισης για τη συνδεσιμότητα στην περιοχή. Παρόλο που η Ινδία έχει προσδιορίσει χώρες όπως η Ιαπωνία ως βασικοί εταίροι στη διατύπωση μιας απάντησης, έχει σημειωθεί μικρή πρόοδος σε ένα σχέδιο δράσης. Το Νέο Δελχί χρειάζεται επειγόντως ένα δομημένο πλαίσιο για την παροχή εναλλακτικής λύσης στις κινεζικές πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας για την προστασία των στρατηγικών στόχων του και παραμένει κυρίαρχη δύναμη στη Νότια Ασία και την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

⁷⁷Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

⁷⁸Kai Schultz, "Η Σρι Λάνκα, αγωνίζεται με χρέος, τα χέρια ένα σημαντικό λιμάνι στην Κίνα", New York Times, 12 Δεκεμβρίου 2017, <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>.

Η Ινδία άρχισε να συζητά μόνο τις συνέπειες της BRI όταν η Κίνα εμβαθύνει τις δεσμεύσεις υποδομής της με τους γείτονες της Ινδίας στη Νότια Ασία και την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Καθώς το Νέο Δελχί συνέχισε να συζητά τους πολιτικούς του υπολογισμούς για το Belt and Road, υπήρξαν σημαντικές φωνές και από τις δύο πλευρές του πολιτικού διλήμματος γύρω από το αν η Ινδία θα έπρεπε να συμμετάσχει στο φόρουμ Belt and Road και το φόρουμ της πρωτοβουλίας Μαΐου 2017. Από τη μία πλευρά, ορισμένοι υποστηρικτές της ινδικής συμμετοχής επεσήμαναν συγκεκριμένους τρόπους με τους οποίους η Ινδία θα μπορούσε να επωφεληθεί από τη ΒΙΒ. Το πιο προφανές παράδειγμα είναι ότι η BRI θα προσφέρει έναν τρόπο να βοηθήσει στη χρηματοδότηση των εγχώριων έργων υποδομής της χώρας. Τα οικονομικά οφέλη που θα μπορούσε να προκύψει από την Ινδία θα μπορούσαν να είναι ιδιαίτερα έντονες στο βορειοανατολικό τμήμα της χώρας, το οποίο παραδοσιακά ήταν γεωγραφικά απομακρυσμένο από την υπόλοιπη Ινδία και από μεγάλες διασυνοριακές εμπορικές οδούς. Για όσους αγαπούν την ινδική συμμετοχή στο BRI, η αίσθηση ότι η διασύνδεση επιταχύνεται σε όλο το Ινδο-Ειρηνικό υπογραμμίζει περαιτέρω ότι το Νέο Δελχί θα πρέπει να εξετάσει τρόπους για να ενισχύσει τη δική του οικονομική θέση στις εμπορικές και μεταφορικές υποθέσεις, ώστε να αποφύγει να μείνει πίσω.

Ωστόσο, παρά τα δυνητικά οφέλη, η ινδική αντιπολίτευση στην BRI φαίνεται να έχει τελικά κερδίσει. Οι ενδοιασμοί της Ινδίας σχετικά με τα σχέδια που χρηματοδοτούνται από την Κίνα μέσω της BRI καταλήγουν τελικά σε μερικές βασικές ανησυχίες. Το Νέο Δελχί ανησυχεί για το γεγονός ότι τα έργα υποδομής που χρηματοδοτούνται από την Κίνα μπορούν: 1) να διακυβεύονται από αποδεκτά διεθνή πρότυπα και πρότυπα 2) υπονομεύουν τους ισχυρισμούς της Ινδικής κυριαρχίας σε αμφισβητούμενα συνοριακά εδάφη και άλλα συμφέροντα ασφάλειας, ιδίως έναντι της Κίνας και του Πακιστάν και 3) να παραχωρήσει στην Κίνα μεγαλύτερη γεωπολιτική επιρροή και αδικαιολόγητη οικονομική και διπλωματική μόχλευση στις αποφάσεις λήψης αποφάσεων των γειτόνων της Ινδίας με τρόπους που μειώνουν την Ινδία.⁷⁹

Η στάση της Ινδίας στο BRI καταδείχθηκε από την απουσία της στο Φόρουμ Belt and Road. Απαντώντας στα ερωτήματα των μέσων μαζικής ενημέρωσης σχετικά με το αν η Ινδία είχε προσκληθεί να συμμετάσχει στο φόρουμ, το Υπουργείο Εξωτερικών (MEA) έθεσε

⁷⁹ Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

ορισμένες ανησυχίες σχετικά με το σχέδιο. Η δήλωση έλεγε ότι «πιστεύουμε ακράδαντα ότι οι πρωτοβουλίες σύνδεσης πρέπει να βασίζονται σε παγκοσμίως αναγνωρισμένα διεθνή πρότυπα, χρηστή διακυβέρνηση, κράτος δικαίου, διαφάνεια, διαφάνεια και ισότητα. Οι πρωτοβουλίες σύνδεσης πρέπει να ακολουθούν τις αρχές της οικονομικής ευθύνης για την αποφυγή έργων που θα δημιουργούσαν μη βιώσιμο χρέος για τις κοινότητες. Ισορροπημένα οικολογικά και περιβαλλοντικά πρότυπα προστασίας και διατήρησης - διαφανή αξιολόγηση του κόστους των έργων και μεταφορά τεχνογνωσίας και τεχνολογίας για τη μακροπρόθεσμη λειτουργία και συντήρηση των περιουσιακών στοιχείων που δημιουργούν οι τοπικές κοινότητες. Τα σχέδια σύνδεσης πρέπει να επιδιώκονται κατά τρόπο που σέβεται την κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα».⁸⁰

Διαφάνεια

Η δήλωση της ινδικής κυβέρνησης για το Μάιο του 2017 μεταφέρει την άποψη της Ινδίας ότι η BIB δεν βασίζεται σε αρχές όπως η χρηστή διακυβέρνηση, το κράτος δικαίου και η διαφάνεια. Προτείνει επίσης ότι η πρωτοβουλία δημιουργεί μη βιώσιμα βάρη χρέους σε ορισμένες δικαιούχες χώρες. Για παράδειγμα, το αυξανόμενο κινεζικό χρέος του Colombo αποτελεί λόγο ανησυχίας για το μη βιώσιμο χρέος.⁸¹ Εξάλλου, οι ειδήσεις και οι μελέτες έδειξαν ότι η προσέγγιση της Κίνας προς την BRI συνεπάγεται κάποιον κίνδυνο μη βιώσιμων δανειακών πρακτικών που θα μπορούσαν να αφήσουν ορισμένα έθνη να επιβαρύνονται με υψηλά επίπεδα χρέους. Το Hambantota είναι ένα λαμπρό παράδειγμα τέτοιων μη βιώσιμων δανείων, τα οποία τελικά επιτρέπουν στην Κίνα να αποκτήσει σημαντικά οικονομικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.⁸²

⁸⁰ "Η απάντηση του επίσημου εκπροσώπου του Τύπου σε μια ερώτηση σχετικά με τη συμμετοχή της Ινδίας στο φόρουμ OBOR / BRI", Ινδικό Υπουργείο Εξωτερικών, <http://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Επίσημοι+Εκπρόσωποι+απάντηση+σε+α+ερώτημα+σε+συμμετοχή++Ινδία+στο+OBORBRI+Φόρουμ>, 13/05/2017.

⁸¹ Schultz, K., Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China, <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>, 12/12/2017.

⁸² Hurley, J. Morris, S. και Portelance, G., «Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective», Κέντρο Παγκόσμιας Ανάπτυξης, <https://www.cgdev.org/publication/εξετάζοντας-χρέους-επιπτώσεις-μάντα-και-road-πρωτοβουλία-α-πολιτική-προοπτική>, 04/03/2018.

Σε συνέχεια της απάντησής της στο φόρουμ, η Ινδία επανέλαβε τις ανησυχίες της σε διμερή συνάντηση με τις Ηνωμένες Πολιτείες τον Ιούνιο του 2017. Η κοινή δήλωση Ινδίας-ΗΠΑ σημείωσε ότι και οι δύο πλευρές «στηρίζουν την ενίσχυση της περιφερειακής οικονομικής σύνδεσης μέσω της διαφανούς ανάπτυξης των υποδομών και της χρήσης υπεύθυνων πρακτικών χρηματοδότησης του χρέους, διασφαλίζοντας παράλληλα τον σεβασμό της κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας, του κράτους δικαίου και του περιβάλλοντος, και να καλέσει άλλα έθνη της περιοχής να τηρήσουν αυτές τις αρχές.»⁸³

Εδαφική ακεραιότητα και άλλα προβλήματα ασφάλειας

Η Ινδία ανησυχεί ολοένα και περισσότερο για την Κίνα χρησιμοποιώντας περιφερειακά σχέδια συνδεσιμότητας για να μεταβάλει τις αφηγήσεις γύρω από τα αμφισβητούμενα εδάφη προς όφελός της. Η δήλωση της ινδικής κυβέρνησης για το Μάιο του 2017 ισχυρίζεται ότι η Κίνα έχει παραβλέψει την εδαφική ακεραιότητα, ιδιαίτερα όσον αφορά την CPEC, η οποία διέρχεται από το αμφισβητούμενο έδαφος του Κασμίρ. Σύμφωνα με την Ινδία, αυτό αποτελεί παραβίαση της κυριαρχίας της και η συμμετοχή στην ΒΔΙ θα υπονόμει τη θέση του Νέου Δελχί στη διαμάχη, καθώς το Πεκίνο υποστηρίζει την άποψη του Ισλαμαμπάντ για τη διαμάχη.

Η CPEC και ορισμένες άλλες πτυχές της BRI τείνουν να αγνοούν τις ανησυχίες της Ινδίας σχετικά με την κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα. Στις ανατολικές συνοριακές περιοχές της Ινδίας, η Κίνα ισχυρίζεται το Αραναχάλ Πραντές στο σύνολό της και το Λαδάκ στο βορρά, τα κράτη υπό την ινδική δικαιοδοσία. Ο αγώνας της Κίνας-Ινδίας του 1962 διεξήχθη κατά των Αρουνατσάλ και του Λαντάκ, πράγμα που κάνει πολλούς Ινδιάνους πιο ύποπτους για τα κίνητρα του Πεκίνου για την κατασκευή έργων υποδομής σε παραμεθόριες περιοχές και σε αμφισβητούμενες περιοχές. Επιπλέον, η Ινδία είναι πολύ επιφυλακτική στις προσπάθειες της Κίνας για την οικοδόμηση έργων σε χώρες που γειτνιάζουν με την Ινδία (όπως το Μπαγκλαντές, το Μυανμάρ, τη Σρι Λάνκα και το Πακιστάν), έργα που θα μπορούσαν να προσφέρουν στο Πεκίνο ένα πρόσθετο στρατηγικό πλεονέκτημα στην αντιπαλότητα με την Ινδία. Δεδομένων των εντάσεων στα σύνορα μεταξύ Ινδίας και Κίνας,

⁸³ «Joint Statement - United States and India: Prosperity Through Partnership», <http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/28560/Joint+Δήλωση++Ηνωμένες+Πολιτείες+και+Ινδία+ενημερία+μέσω+εταιρικής+σχέσης>, 27/06/2017.

Διπλωματική μόχλευση για τους γείτονες της Ινδίας

Στρατηγικά, η αυξανόμενη επέκταση του Πεκίνου στη γειτονιά του Νέου Δελχί, τόσο στον θαλάσσιο όσο και στον ηπειρωτικό τομέα, ενίσχυσε την αντίσταση της Ινδίας προς το έργο Belt and Road.⁸⁴ Ειδικότερα, η Ινδία ανησυχεί για την εμβάθυνση των διμερών σχέσεων της Κίνας με το Μπανγκλαντές, το Μυανμάρ και το Νεπάλ στην ηπειρωτική διαδρομή και με τις Μαλδίβες και τη Σρι Λάνκα κατά μήκος της θαλάσσιας οδού. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο Ινδικός Ωκεανός είναι πρωταρχικός τομέας ενδιαφέροντος για το Ινδικό Ναυτικό, το MSR, από μόνο του, αποτελεί μείζονα ανησυχία για την Ινδία. Το Νέο Δελχί δεν ξεκινούσε μόνο να εκφράζει τις ανησυχίες του για την επέκταση του Πεκίνου στη γειτονιά της Ινδίας, τόσο στον θαλάσσιο όσο και στον ηπειρωτικό τομέα, αλλά και να διευκρινίζει τη στάση του απέναντι στη BRI.

Τέλος, μία από τις κύριες ανησυχίες της Ινδίας σχετικά με την CPEC είναι η διαρκής κινεζική στρατιωτική παρουσία στο κατεχόμενο από το Πακιστάν Κασμίρ, το οποίο θα έχει σοβαρές συνέπειες για την ασφάλεια στην Ινδία. Το Πεκίνο και το Νέο Δελχί πήγαν στον πόλεμο το 1962 για μια συνοριακή διαμάχη κατά μήκος των Ιμαλαΐων στη βόρεια και ανατολική Ινδία. Εάν η Κίνα είχε μια πιο μόνιμη στρατιωτική παρουσία μέσω του Πακιστάν στα βορειοδυτικά σύνορα της Ινδίας, αυτό θα επηρέαζε τις προτεραιότητες άμυνας και ασφάλειας του Νέου Δελχί. Η Ινδία έχει ήδη τακτικές συνοριακές αψιμαχίες με κινεζικά στρατεύματα κατά μήκος των ανατολικών συνόρων της στο Arunachal Pradesh. Επιπλέον, η στάση του 2017 μεταξύ των ινδικών και κινεζικών στρατευμάτων στο οροπέδιο Doklam κατά μήκος των συνόρων των Ιμαλαΐων έπληξε

⁸⁴ Kondapalli, S., Why India is not part of the Belt and Road Initiative summit Indian Express , <http://indianexpress.com/article/opinion/why-india-is-not-part-of-για-την-πρωτοβουλία-διάσκεψη-κορυφής-4656150/>, 15/05/2017.

έντονα τις σινο-ινδικές σχέσεις.⁸⁵ Υπάρχουν ήδη αναφορές για κινεζική στρατιωτική παρουσία στο Πακιστανικό μέτωπο της Γραμμής Ελέγχου (LCA) στο Κασμίρ. Σύμφωνα με πληροφορίες, η Κίνα θα τοποθετήσει 30.000 στρατιωτικούς για την προστασία των οικονομικών τους συμφερόντων στο κατεχόμενο Κασμίρ.⁸⁶ Οποιαδήποτε περαιτέρω αύξηση των κινεζικών στρατευμάτων κατά μήκος των συνόρων της Ινδίας θα ήταν μια σοβαρή και άμεση απειλή για την ασφάλεια της Ινδίας.

Η Ινδία βλέπει τη μετατόπιση των θέσεων του Πεκίνου στο Κασμίρ ως εμβληματική της εμβάθυνσης της στρατηγικής εταιρικής σχέσης μεταξύ Κίνας και Πακιστάν. Από την οπτική της Ινδίας, το CPEC σημάδεψε την εμφάνιση της Κίνας ως τον κύριο εξωτερικό εταίρο του Πακιστάν, ο οποίος αντικαθιστά τις Ηνωμένες Πολιτείες. Αυτό έρχεται σε μια εποχή σχετικής παρακμής των ΗΠΑ, επιδεινώνοντας τις σχέσεις μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ, βελτιώνοντας τους δεσμούς μεταξύ Ινδίας και ΗΠΑ και νέες εντάσεις μεταξύ Ινδίας και Κίνας.⁸⁷ Ενώ η εμφάνιση του Κασμίρ ως χερσαία γέφυρα μεταξύ Κίνας και Πακιστάν οξύνει το παραδοσιακό γεωπολιτικό χάσμα μεταξύ Νέου Δελχί και Πεκίνου, το Gwadar βοηθά να προσδώσει στη ΒΡΠ μια θαλάσσια διάσταση. Η Ινδία βλέπει το πακιστανικό λιμάνι ως τμήμα της εξέλιξης της ναυτικής δύναμης της Κίνας στον Ινδικό Ωκεανό. Αν και το Gwadar είναι επί του παρόντος μια μη στρατιωτική εγκατάσταση, πολλοί στο Νέο Δελχί αναμένουν ότι θα αποτελέσει σημαντική ναυτική βάση για την Κίνα. Εάν αυτό αποδειχθεί, η πρόσβαση της Κίνας στο λιμάνι του Gwadar θα επιτρέψει στο Κινεζικό ναυτικό να διατηρήσει μια παρουσία στον Ινδικό Ωκεανό, αλλάζοντας τη δυναμική της περιοχής. Χωρίς λιμάνια και πρόσβαση σε στρατιωτικές εγκαταστάσεις, η Κίνα θα αντιμετώπιζε σοβαρές προκλήσεις σε αυτό το νερό, όπου το ινδικό ναυτικό έχει ιστορικά απολαύσει κυρίαρχο ρόλο.

⁸⁵ Recent Developments in Doklam Area, Ινδικό Υπουργείο Εξωτερικών, http://www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/28572/Recent_Developments_in_Doklam_Area, 30/06/2017 και C. Raja Mohan, Raja Mandala: India and China — Rebuild the trust ,Indian Express , <https://indianexpress.com/article/opinion/columns/india-and-china-rebuild-the-trust-doklam-standoff-4988820/>, 19/12/2017.

⁸⁶ Chinese Army troops spotted along Line of Control in Pakistan-occupied Kashmir, Economic Times, <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/chinese-army-troops-spotted-all-line-o-ελεγκο-στο-πακισταν-κατεχομενα-kashmir / articleshow / 51380320.cms>, 13/03/2016.

⁸⁷ Menon, S., As China's Pakistan Ties Deepen, India Needs a Strategy to Mitigate the Fallout, Wire, <https://thewire.in/50524/chinas-pakistan-ties-deepen-india-needs-στρατηγική-μετριασμός-πτώση/>, 11/07/2016.

Το Νέο Δελχί ανησυχεί για το γεγονός ότι η Κίνα θα εδραιώσει μια θέση στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και θα αντιμετωπίσει την πλεονεκτική ναυτική θέση της Ινδίας εκεί.

Σε αντίθεση με τον ανταγωνισμό κατά μήκος των Ιμαλαΐων, οι αλληλεπιδράσεις στη θάλασσα μεταξύ Ινδίας και Κίνας ήταν περιορισμένες, παρόλο που η Ινδία εξακολουθεί να διατηρεί επιφυλάξεις. Το Νέο Δελχί ανησυχεί για το γεγονός ότι η Κίνα θα εδραιώσει μια θέση στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και θα αντιμετωπίσει την πλεονεκτική ναυτική θέση της Ινδίας εκεί. Οι ανησυχίες για τις κινεζικές προσπάθειες να περικυκλωθούν στρατηγικά Η Ινδία κέρδισε έλξη στη στροφή της χιλιετίας. Παρόλο που πολλοί παρατηρητές απέρριψαν την ιδέα ότι η Κίνα αναζητά στρατιωτικές βάσεις στον Ινδικό Ωκεανό ως φανταστικές, η Ινδία έχει δει τους χειρότερους φόβους ότι η προβολή της κινεζικής δύναμης θα γίνει πραγματικότητα κατά την τελευταία δεκαετία. Καθώς η Κίνα συζητά εσωτερικά την ανάγκη για ξένες στρατιωτικές βάσεις, το Νέο Δελχί αναγκάστηκε να συμβιβαστεί με την ένταση και τη συχνότητα των κινεζικών ναυτικών εισβολών στον Ινδικό Ωκεανό. Τα κινέζικα υποβρύχια μάλιστα έχουν αγκυροβοληθεί στα λιμάνια της Σρι Λάνκα και του Πακιστάν. Η στρατιωτική διπλωματία της Κίνας στην περιοχή στοχεύει ολόένα και περισσότερο στη δημιουργία ειδικών πολιτικών σχέσεων και συμφωνιών με τα νησιωτικά κράτη, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ευνοϊκή ναυτική πρόσβαση. Όταν το Πεκίνο εγκαθίδρυσε επίσημα την πρώτη του υπερπόντια στρατιωτική βάση στο Τζιμπουτί το καλοκαίρι του 2017, οι ανησυχίες του Νέου Δελχί αυξήθηκαν σημαντικά.⁸⁸ Όπως και με τις σχέσεις της με τους γείτονες στα βόρεια σύνορα της Ινδίας, η Κίνα επιδιώκει επιθετικά τους θαλάσσιους γείτονες της Ινδίας και προσφέρει αναμφισβήτητες εμπορικές επενδύσεις. Το λιμάνι της Hambantota στη Σρι Λάνκα είναι το νεότερο ενδιαφέρον. Η στρατηγική θέση του λιμένα και της γεωγραφίας της Σρι Λάνκα σε σχέση με τις βασικές θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας ενισχύει την αντίληψη της Ινδίας ότι το Πεκίνο δημιουργεί υποδομές για τα δικά του στρατηγικά συμφέροντα στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Ο έλεγχος της Χάμπαντοτα από την Κίνα και η πρόσβαση στο Γκουάνταρ, οι άλλες επενδύσεις της στις Μαλδίβες και στον Μαυρίκιο και η βάση της στο Τζιμπουτί είναι μόνο η αρχή των προφανών προσπαθειών του Πεκίνου για την εξασφάλιση στρατιωτικού

⁸⁸ Charlotte Gao, China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti, Diplomat, <http://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/>, 12/07/2017.

πλεονεκτήματος.⁸⁹ Μία μελέτη του Μαρτίου του 2018 έδειξε ότι η BRI έχει αυξήσει τους κινδύνους του χρέους μεταξύ τουλάχιστον ορισμένων χωρών δανεισμού λόγω κακών δανειστικών πρακτικών, ένα συμπέρασμα που δίνει μεγαλύτερη πίστη στην άποψη της Ινδίας ότι η Κίνα χρησιμοποιεί μη βιώσιμα χρέη για τα δικά της στρατηγικά κέρδη.⁹⁰

Η επίσημη στάση της Ινδίας είναι ότι δεν υπάρχουν επαρκείς διαθέσιμες πληροφορίες για την πρωτοβουλία λήψης τεκμηριωμένης απόφασης, αλλά στην πράξη η Ινδία έχει ήδη κάνει μερικά βήματα από μόνη της και σε συνεννόηση με άλλους εταίρους για να ενισχύσει τη δική της περιφερειακή επιρροή εκτός από την BRI . Η εντατική παρουσία της Κίνας στον Ινδικό Ωκεανό (όπως αποδεικνύεται από τις αυξανόμενες υποβρύχιες εισβολές και άλλα σημάδια) είναι πραγματικότητα και το Νέο Δελχί αρχίζει τελικά να ανταποκρίνεται στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, η Ινδία είναι επιφυλακτική ότι το MSR θα μπορούσε να απειλήσει τον ρόλο του ως εξέχουσα δύναμη στον Ινδικό Ωκεανό. Όπου είναι δυνατόν, οι ινδικές και κινεζικές κυβερνήσεις αναγνωρίζουν όλο και περισσότερο ότι πρέπει να βρουν έναν τρόπο να περιορίσουν τις δυνατότητες σύγκρουσης στον τομέα της ναυτιλίας. Μια μέθοδος για το σκοπό αυτό είναι ο διάλογος Ινδίας-Κίνας για την ασφάλεια στη θάλασσα, ο οποίος στοχεύει στη δημιουργία ενός τακτικού καναλιού επικοινωνίας σχετικά με τις προκλήσεις και τις ανησυχίες. Η Ινδία και η Κίνα αλληλοσυνδέονται μεταξύ τους, μέσω πλατφορμών όπως η BRICS (ομάδα χωρών που αποτελείται από τη Βραζιλία, την Κίνα, την Ινδία, τη Ρωσία και τη Νότια Αφρική) και τον Οργανισμό Συνεργασίας της Σαγκάης. Αν και αυτές και άλλες προσπάθειες για την άμβλυνση του διλήμματος ασφαλείας μεταξύ Πεκίνου και Νέου Δελχί βρίσκονται σε εξέλιξη, οι εντάσεις παραμένουν.

Ταυτόχρονα, για να προστατεύσει τα δικά της συμφέροντα, η Ινδία έχει ήδη αρχίσει να λαμβάνει μερικά μέτρα σε μεγάλο βαθμό από μόνη της. Για παράδειγμα, η Ινδία εκσυγχρονίζει και επεκτείνει τη δική της ναυτιλιακή υποδομή και δημιουργεί θεσμικές δυνατότητες για την

⁸⁹ Stacey, K., China Signs 99-Year Lease on Sri Lanka's Hambantota Port, Financial Times, <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c>, 11/12/2017.

⁹⁰ Hurley, J., Morris, S., and Portelance, G., Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Κέντρο Παγκόσμιας Ανάπτυξης, <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-a-policy-perspective>, 04/03/2018.

υλοποίηση έργων υποδομής στον Ινδικό Ωκεανό και στις χώρες που το συνορεύουν. Ειδικότερα, η κυβέρνηση Modi έχει εντείνει τις προσπάθειές της για την ανάπτυξη του λιμένα Chabahar στο Ιράν, που θεωρείται ευρέως ως μια προσπάθεια να καταπολεμηθεί η παρουσία της Κίνας στο Gwadar και κατά μήκος της MSR ευρύτερα. Η Ινδία έχει επίσης ξεκινήσει το Project Mausam, μια πολιτιστική πρωτοβουλία για να αναπτύξει μια αφήγηση σχετικά με τους ιστορικούς δεσμούς της Ινδίας με την παράκτια περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Πολλοί παρατηρητές βλέπουν αυτό ως μια προσπάθεια να αντισταθμιστούν οι ισχυρισμοί της οδικής μεταξοτυπίας της Κίνας.⁹¹

Αυτή η δυναμική είναι πολύ εμφανής στις σχέσεις του Νέου Δελχί με τα μικρά νησιωτικά κράτη της περιοχής. Η Ινδία είναι από καιρό σημαντικός προμηθευτής ασφάλειας και στρατηγικός εταίρος σε νησιωτικά έθνη, όπως οι Μαλδίβες, ο Μαυρίκιος, οι Σεϋχέλλες και η Σρι Λάνκα. Αν και αυτά τα νησιά είναι μικρά, βρίσκονται σε κρίσιμες θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας που προσφέρουν μια σημαντική βάση για την προβολή της εξουσίας και την εξασφάλιση και την προστασία των βασικών εμπορικών οδών. Αυτά τα νησιά θα μπορούσαν να παρέχουν σε κάθε έθνος με επιρροή σε αυτά την ευκαιρία να παρακολουθήσουν τις πλωτές οδοί και την εξουσία έργου σε περιόδους ειρήνης και την ικανότητα να κατακρίνουν τους αντιπάλους κατά τη διάρκεια συγκρούσεων. Η Ινδία συμμετέχει εδώ και καιρό στην έναρξη προγραμμάτων δημιουργίας ικανοτήτων για τα νησιωτικά κράτη για να εξασφαλίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον τους. Τα περισσότερα από αυτά τα νησιωτικά έθνη δεν διαθέτουν την ικανότητα να προστατεύουν και να παρακολουθούν τα ύδατα στις μεγάλες αποκλειστικές οικονομικές ζώνες τους (ΑΟΖ), περιοχή που εκτείνεται μέχρι 200 ναυτικά μίλια από τη θαλάσσια γραμμή βάσης μιας χώρας. Κατόπιν αιτήματος, η Ινδία διαθέτει τα ναυτικά της περιουσιακά στοιχεία για να βοηθήσει στην παρακολούθηση των ΑΟΖ χωρών όπως ο Μαυρίκιος και οι Σεϋχέλλες. Επιπλέον, η Ινδία βοηθά τα νησιωτικά κράτη να παρακολουθούν και να αντιμετωπίζουν τις μη παραδοσιακές απειλές για την ασφάλεια, όπως η διακίνηση ναρκωτικών, δημιουργώντας ένα δίκτυο ραντάρ με σειρά που εκτείνεται από τη Σρι Λάνκα έως τον Μαυρίκιο.⁹²

⁹¹ Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

⁹² Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

Τα μέτρα που λαμβάνει η Ινδία έχουν άμεση σχέση με τις υποψίες για θαλάσσια φιλοδοξία του Πεκίνου στην περιοχή. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου είναι θαλάσσιες, η δυνατότητα προστασίας των γραμμών παροχής ενέργειας είναι εξαιρετικά κρίσιμη για μια αυξανόμενη δύναμη όπως η Κίνα. Για να γίνει το Πεκίνο μια παγκόσμια δύναμη, θα πρέπει να εδραιωθεί ως βασικός παράγοντας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού όσον αφορά την προστασία των γραμμών προμήθειας και την εξασφάλιση διεθνών υδάτων. Ωστόσο, θα είναι δύσκολο για την Κίνα να διατηρήσει τη ναυτική παρουσία που απαιτείται για την επίτευξη αυτών των στόχων χωρίς πρόσβαση σε λιμένες και βάσεις για τα στρατιωτικά της περιουσιακά στοιχεία στον Ινδικό Ωκεανό. Η κύρια ανησυχία της Ινδίας για το MSR είναι ότι το Πεκίνο κατασκευάζει αυτά τα λιμάνια για διπλούς στρατιωτικούς και εμπορικούς σκοπούς. Εάν συμβαίνει αυτό, όταν χρειάζεται.

Τα στρατηγικά συμφέροντα της Κίνας στον Ινδικό Ωκεανό σχετίζονται στενά με το λεγόμενο δίλημμα της Μαλάκκας. Η Κίνα φοβάται ότι, σε περίπτωση σύγκρουσης με την Ινδία ή τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι εχθροί της θα προσπαθήσουν να μπλοκάρουν τις εμπορικές διαδρομές της Κίνας μέσω των στενών της Μαλάκκα, ενός βασικού κογχικού σημείου μέσω του οποίου θα περάσει ένα υψηλό ποσοστό εισαγωγών ενέργειας της Κίνας από τη Μέση Ανατολή. Για να εξασφαλίσει τις γραμμές παροχής ενέργειας, το Πεκίνο θα πρέπει είτε να βρει μια εναλλακτική διαδρομή για τις ενεργειακές του αποστολές είτε να ενισχύσει την ικανότητά του ναυτιλίας να προστατεύει και να διατηρεί ανοιχτές υπάρχουσες λωρίδες ναυτιλίας. Το MSR προσπαθεί να κάνει και τα δύο.⁹³

Για να αντιμετωπίσει περαιτέρω το δίλημμα της Malacca, η Κίνα έχει αναβιώσει την ιδέα της κατασκευής του διαύλου Kra, μιας προτεινόμενης πλωτής οδού που θα διασχίσει τον Kra Isthmus στην Ταϊλάνδη, παρακάμπτοντας το στενό της Malacca. Ενώ η ιδέα αυτή υπήρξε από τον 19ο αιώνα, δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί λόγω διαφόρων πολιτικών και στρατηγικών προβληματισμών. Εάν ολοκληρωθεί, το κανάλι θα συντομεύσει την απόσταση διαδρομής μεταξύ του Ειρηνικού και του Ινδικού Ωκεανού.⁹⁴ Θα παρακάμψει επίσης το Στενό της Μαλάκκα και θα ανοίξει στη Θάλασσα Ανταμάν, όπου η Ινδία έχει τη ναυτική της βάση στα

⁹³ Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

⁹⁴ Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018

νησιά Andaman και Nicobar, υποτίθεται ότι φέρνει κινεζική θαλάσσια κυκλοφορία πιο κοντά στην Ινδία. Η κατασκευή του καναλιού απαιτεί σημαντικό κεφάλαιο και τεχνολογία, τα οποία θα μπορούσε να προσφέρει η MSR. Το MSR δίνει στην Κίνα την ευκαιρία να αντιμετωπίσει το δίλημμα της Malacca και να ενισχύσει την παρουσία της στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Λόγω αυτού και άλλων έργων, το MSR θα μπορούσε να αποτελέσει σοβαρή πρόκληση για την παραδοσιακή κυριαρχία της Ινδίας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

Εκτός από τα μονομερή βήματα που λαμβάνει, το Νέο Δελχί συνεργάζεται στενότερα με άλλες χώρες. Η Ινδία ενισχύει τους δεσμούς ασφαλείας της με τους γείτονες του Ινδικού Ωκεανού - όπως οι Μαλδίβες, ο Μαυρίκιος, οι Σεϋχέλλες και η Σρι Λάνκα - ακόμα και όταν αναζωογονεί την αίσθηση του περιφερειακού χαρακτήρα του Ινδικού Ωκεανού και ενισχύει τη ναυτική δέσμευση με τα παράκτια κράτη του κόλπου της Βεγγάλης. Ταυτόχρονα, το Νέο Δελχί επεκτείνει τη ναυτική δέσμευση και άλλες μορφές συνεργασίας με την Αυστραλία, τη Γαλλία, την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες για να διατηρήσει το σημερινό περιβάλλον ασφαλείας και να προστατεύσει τα στρατηγικά και τα συμφέροντά του ασφαλείας. Η Ινδία κατανοεί τους οικονομικούς και τεχνικούς περιορισμούς που περιορίζουν την ικανότητά της να παρουσιάζει ένα όραμα για την περιφερειακή συνδεσιμότητα. Ένα κλειδί θα ακολουθήσει μια συνεργατική προσέγγιση με τους περιφερειακούς εταίρους. Το Νέο Δελχί έχει ήδη αρχίσει να συνεργάζεται με την Ιαπωνία για εναλλακτική λύση στο μοντέλο χρηματοδότησης της υποδομής της Κίνας. Υπάρχει σύγκλιση μεταξύ της Ιαπωνικής εταιρικής σχέσης για την υποδομή της ποιότητας και της πολιτικής της Ινδίας για την Ανατολική πράξη. Ενώ το Νέο Δελχί και το Τόκιο έχουν σαφώς υποδείξει ότι κατέχουν την πολιτική βούληση και την πρόθεση να εργαστούν σε στρατηγικά οικονομικά σχέδια, το ζήτημα έχει πλέον γίνει θέμα εφαρμογής. Μέσα από τις αντίστοιχες πολιτικές Ινδο-Ειρηνικού, η Ινδία και η Ιαπωνία υπογράμμισαν την ανάγκη να συνεργαστούν στενά για θέματα συνδεσιμότητας και ναυτιλίας στη Νότια Ασία και την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Ως αποτέλεσμα, οι δύο χώρες ανακοίνωσαν το διάδρομο ανάπτυξης Ασίας-Αφρικής, ένα κοινό σχέδιο για το ιρανικό λιμάνι Chabahar και την πιθανή συνεργασία στη Σρι Λάνκα. Επιπλέον, οι δύο χώρες διερευνούν τώρα πιθανές μορφές συνεργασίας με τη Μιανμάρ, άλλα κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας και άλλες χώρες στην

περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Ωστόσο, σημειώθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις στον εντοπισμό και στην υλοποίηση σχεδίων.⁹⁵

Ρεαλιστικά, το Νέο Δελχί θα πρέπει επίσης να κοιτάξει πέρα από την Ιαπωνία και να ξανασυνδεθεί με τους μικρότερους θαλάσσιους γείτονές του στον Ινδικό Ωκεανό. Η Ινδία πρέπει να είναι σε θέση να προσδιορίσει αναπτυξιακά προγράμματα με τα κράτη ASEAN και τις άλλες παράκτιες χώρες του κόλπου της Βεγγάλης και του Ινδικού Ωκεανού. Η Ινδία πρέπει να διερευνήσει ευκαιρίες για τριμερή δέσμευση που θα της επιτρέψει να μοιράσει τους πόρους της, ενώ θα προωθήσει ένα κοινό όραμα για την περιφερειακή συνδεσιμότητα. Ακόμα πιο μακριά, το Νέο Δελχί και το Τόκιο έχουν επίσης δρομολογήσει τον αναπτυξιακό διάδρομο Ασίας-Αφρικής για να αξιοποιήσουν τις δυνατότητες σύνδεσης των δύο ηπείρων με τον Ινδικό Ωκεανό.

Η Ιαπωνία και η Ινδία έχουν αναδειχθεί ως φυσικοί εταίροι στην περιοχή για πολλούς λόγους. Όπως και στο Νέο Δελχί, το Τόκιο έχει σοβαρές επιφυλάξεις για την αυξανόμενη παρουσία της Κίνας στη γειτονιά της. Η δυναμική συμπεριφορά του Πεκίνου στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας (βασική εμπορική διαδρομή μεταξύ Ιαπωνίας και Ινδικού Ωκεανού) αποτελεί σοβαρό ζήτημα για την Ιαπωνία. Το Πεκίνο και το Τόκιο έχουν επίσης μια εδαφική διαμάχη στην Ανατολική Κίνα πάνω από τα νησιά Senkaku / Diaoyu. Η Κίνα προκάλεσε επίσης ανταγωνισμό στη Νότια Ασία, όπου η Ιαπωνία υπήρξε κυρίαρχος δωρητής αναπτυξιακών έργων. Το Τόκιο συμεριζεται τις ανησυχίες του Νέου Δελχί σχετικά με τα σχέδια συνδεσιμότητας της Κίνας, δηλαδή τις μη βιώσιμες πρακτικές χρέους, την παραβίαση της κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας και την έλλειψη διαφάνειας. Η Ιαπωνία ανησυχεί ότι μια επιρροή Κίνα θα διευρύνει την προσέγγισή της στην επιχειρηματική δραστηριότητα και θα μεταβάλει την τρέχουσα αρχιτεκτονική και το περιβάλλον ασφάλειας με τρόπους που η Ιαπωνία θεωρεί εχθρικές προς τα στρατηγικά της συμφέροντα. Το Νέο Δελχί και το Τόκιο είναι επίσης ανήσυχοι για την παραβίαση της Κίνας από τους καθιερωμένους κανόνες και τους κανόνες για την επίλυση διαφορών, όπως φαίνεται στην απόφαση του Πεκίνου να αγνοήσει την απόφαση του διεθνούς δικαστηρίου του Ιουλίου του 2016 για τις εδαφικές διεκδικήσεις της Κίνας στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η σύγκλιση των στρατηγικών συμφερόντων της Ινδίας και της

⁹⁵ Asia-Africa Growth Corridor: Partnership for Sustainable and Innovative Development, Research and Information System for Developing Countries, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, and the Institute of Developing Economies Japan External Trade Organization, May 2017, <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Document.pdf>.

Ιαπωνίας παρέχει κίνητρα στις δύο χώρες να προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις στα κινεζικά έργα συνδεσιμότητας. όπως φαίνεται στην απόφαση του Πεκίνου να αγνοήσει την απόφαση του διεθνούς δικαστηρίου του Ιουλίου του 2016 σχετικά με τις εδαφικές διεκδικήσεις της Κίνας στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η σύγκλιση των στρατηγικών συμφερόντων της Ινδίας και της Ιαπωνίας παρέχει κίνητρα στις δύο χώρες να προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις στα κινεζικά έργα συνδεσιμότητας. όπως φαίνεται στην απόφαση του Πεκίνου να αγνοήσει την απόφαση του διεθνούς δικαστηρίου του Ιουλίου του 2016 σχετικά με τις εδαφικές διεκδικήσεις της Κίνας στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η σύγκλιση των στρατηγικών συμφερόντων της Ινδίας και της Ιαπωνίας παρέχει κίνητρα στις δύο χώρες να προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις στα κινεζικά έργα συνδεσιμότητας.⁹⁶

2.5 Ο ρόλος του Πακιστάν

Μία από τις σημαντικότερες χώρες αυτής της πρωτοβουλίας, ίσως και η πιο σημαντική, είναι το Πακιστάν. Το Πακιστάν περικλείει την επαρχία Xinjiang της Κίνας στα βόρεια, αν και σε υψόμετρο άνω των 15.000 ποδιών. Συνεπώς, παρέχει στην Κίνα έναν πιθανό διάδρομο μέσω της εθνικής οδού Karakoram στο λιμάνι του Gwadar στο Baluchistan στον Ινδικό Ωκεανό. Το πακιστανικό τμήμα του μεγαλύτερου έργου αναφέρεται ως ο οικονομικός διάδρομος Κίνας-Πακιστάν, China–Pakistan Economic Corridor (CPEC). Η Κίνα σκοπεύει να δαπανήσει τουλάχιστον 60 δισεκατομμύρια δολάρια για την ανάπτυξη υποδομών στο ίδιο το Πακιστάν, αν και ορισμένα από αυτά τα χρήματα θα είναι δάνεια προς το Πακιστάν, τα οποία το Πακιστάν θα υποχρεωθεί να επιστρέψει. Το CPEC θα περιλαμβάνει την κατασκευή βιομηχανικών πάρκων, γεωργικών εκμεταλλεύσεων, σιδηροδρόμων, αερολιμένων, δρόμων, οπτικών ινών, έργων παραγωγής ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης μιας από τις μεγαλύτερες ηλιακές εκμεταλλεύσεις παγκοσμίως και ένα τρένο υψηλής ταχύτητας μεταξύ Καράτσι και Πεσαβάρ που θα ταξιδεύει πάνω από 160 χλμ. ανά ώρα. Όλα αυτά τα έργα θα κατασκευαστούν σύμφωνα με κινεζικά σχέδια, με την κινεζική εργασία και θα συνδέονται με τις κινεζικές επιχειρήσεις. Το έργο θα δημιουργήσει επίσης ένα νέο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο που θα συνδέει το Πακιστάν με την Κίνα

⁹⁶ Darshana M. Baruah, <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 21/08/2018.

και μέσω της Κίνας προς την Ευρώπη. Αυτή η τηλεπικοινωνιακή σύνδεση θα φέρει κινεζικό και δυτικό πολιτισμό, ταινίες και τηλεόραση στο Πακιστάν.⁹⁷ Το CPEC περιλαμβάνει επίσης ορισμένες πρωτοβουλίες στο Πακιστάν που δεν είναι μόνο οικονομικού χαρακτήρα, αλλά έργα που έχουν και πολιτιστικές και πολιτικές συνέπειες. Η πρωτοβουλία Ασφαλών Πόλεων, για παράδειγμα, έχει σχεδιαστεί κατά κύριο λόγο για να προστατεύσει τους Κινέζους εργαζόμενους από πακιστανούς τρομοκράτες, αλλά θα μεταμορφώσει επίσης πολλές πόλεις του Πακιστάν. Το έργο Ασφαλείς Πόλεις περιλαμβάνει την κατασκευή νέων ασφαλέστερων κτιρίων σε αστικά κέντρα, την εκπαίδευση τοπικών αστυνομικών και στρατιωτικών σε τεχνικές αντιτρομοκρατικής και ανίχνευσης βόμβας και τη χρήση φωτισμού και κάμερας για τη δημιουργία ασφαλών ζωνών σε όλες τις πακιστανικές πόλεις. Το έργο έχει ήδη ξεκινήσει στο Ισλαμαμπάντ, αλλά η πόλη που ανησυχεί περισσότερο είναι ο Πεσαβάρ, όπου ο πληθυσμός του Παστούν είναι ιδιαίτερα μαχητικός και είναι το κέντρο της εξέγερσης των Ταλιμπάν. Ο Πεσαβάρ γνώρισε μια σειρά τρομοκρατικών επιθέσεων τον περασμένο χρόνο.⁹⁸

Ορισμένα από τα έργα CPEC είναι ήδη σε εξέλιξη. Έχει ξεκινήσει η εργασία για την επέκταση και βελτίωση της εθνικής οδού Karakoram και οι κινέζοι εργάτες εργάζονται τώρα για την επέκταση του λιμένα στο Gwadar. Σύντομα θα υπάρχουν πάνω από 15.000 Κινέζοι εργαζόμενοι στο Πακιστάν. Αν και ο δρόμος από τα κινεζικά σύνορα μέχρι το λιμάνι του Γκουαντάρ δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, τα φορτηγά ταξιδεύουν τώρα από το Kashan, την επαρχία Xinjiang, την Κίνα στο Abbottabad στο Πακιστάν. Άλλα τμήματα του έργου, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου Safe Cities, βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη.

Το CPEC μπορεί να είναι επωφελές για το Πακιστάν, αν και θα δημιουργήσει ένα βαρύ χρέος για τη χώρα. Πακιστανοί πολιτικοί υποστήριξαν ότι το έργο θα "παράγει ίσες ευκαιρίες για όλες τις περιοχές του Πακιστάν". Πακιστανοί ηγέτες έχουν επίσης υποστηρίξει ότι η CPEC θα «βελτιώσει την τρέχουσα οικονομική ανάπτυξη του Πακιστάν και θα δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για δουλειές και επιχειρήσεις». Προσθέτουν επίσης ότι «θα έχει αντίκτυπο στο βιοτικό επίπεδο των κοινών ανθρώπων και θα αντιμετωπίσει τα παράπονα, το αίσθημα στέρησης, τις διακρίσεις και την κακή διαχείριση των πόρων. Η CPEC αναμφίβολα θα φέρει χρήματα στο Πακιστάν, αλλά δεν είναι σαφές ότι θα «επηρεάσει το πρότυπο του κοινού λαού». Λαμβάνοντας

⁹⁷ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

⁹⁸ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

υπόψη το επίπεδο διαφθοράς του Πακιστάν και ένα άκαμπτο ταξικό σύστημα στο οποίο το μεγαλύτερο μέρος του πλούτου του έθνους πηγαίνει σε πολύ μικρό ανώτερο είναι αμφίβολο ότι μεγάλο μέρος της εισροής κεφαλαίων θα βοηθήσει τους «κοινούς ανθρώπους». Το πιθανότερο είναι ότι ο CPEC θα εμπλουτίσει τους ήδη πλούσιους.⁹⁹

Επιπλέον, είναι αμφίβολο ότι αυτή η επένδυση θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας στο Πακιστάν, ιδιαίτερα σημαντικές θέσεις εργασίας. Οι Κινέζοι θα πάρουν πιθανώς τα περισσότερα από τα προσόντα και τις διοικητικές θέσεις. Απλά πρέπει να δούμε άλλα κινεζικά έργα στην Αφρική, ή ακόμα και στο Αφγανιστάν. Οι Κινέζοι φέρνουν δικούς τους εργαζόμενους, τεχνικούς, διευθυντές και προσωπικό ασφαλείας και χρησιμοποιούν πολύ λίγες τοπικές εργασίες. Πιθανότατα οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν για τους Πακιστανούς θα είναι ως επιστάτες, φρουροί, ή, στην καλύτερη περίπτωση, εργαζόμενοι συναρμολόγησης. Εν τω μεταξύ, οι πλούσιοι Πακιστανοί θα γίνουν πλουσιότεροι ενοικιάζοντας ή πωλώντας γη και υπηρεσίες στο έργο και αναμένουν να αποζημιωθούν, να διαβάσουν δωροδοκούντες για την έγκρισή τους ή την υπογραφή τους.¹⁰⁰

Το Πακιστάν παρουσιάζει επίσης μια σειρά από κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που θα δημιουργήσουν φραγμούς για την τελική επιτυχία του έργου. Είτε πρόκειται για όφελος όλων των Πακιστανών θα είναι το βασικό ζήτημα. Το Πακιστάν υστερεί σε άλλες χώρες της Νότιας Ασίας όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Εκτός από το Αφγανιστάν, το Πακιστάν κατατάσσεται στη χαμηλότερη θέση μεταξύ των χωρών της Νότιας Ασίας, συμπεριλαμβανομένης της Ινδίας, της Μυανμάρ και του Μπαγκλαντές, σε θέματα όπως τα δικαιώματα των γυναικών, το αλφαριθμητισμό, η δημόσια υγεία και το υψηλότερο επίπεδο κοινωνικής ανισότητας. Επιπλέον, το Πακιστάν εξακολουθεί να μαστίζεται από υψηλά επίπεδα διαφθοράς, ένα εξαιρετικά ιεραρχικό σύστημα αγροτικής φεουδαρχικής τάξης, κακές εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, περιφερειακές, εθνοτικές και φυλετικές αντιπαλότητες και ισλαμικό εξτρεμισμό.¹⁰¹ Το πραγματικό ερώτημα είναι, στη συνέχεια, το CPEC θα βοηθήσει ή θα εμποδίσει το Πακιστάν να προχωρήσει. Από τη μία πλευρά, η επένδυση ύψους 60 δισ. Δολαρίων θα φέρει πόρους στο Πακιστάν. Το Πακιστάν μπορεί βεβαίως να χρησιμοποιήσει

⁹⁹ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

¹⁰⁰ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

¹⁰¹ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

καλύτερους δρόμους και ένα επικαιροποιημένο και αποτελεσματικό σιδηροδρομικό σύστημα και το έργο μπορεί να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό του παραδοσιακού, παρωχημένου και πολύ αναποτελεσματικού γεωργικού συστήματος του Πακιστάν. Ωστόσο, είναι πλέον σαφές ότι το CPEC παρεμποδίζεται από την ίδια τη φύση της πακιστανικής κοινωνίας, ιδιαίτερα τις επαρχιακές εντάσεις και την έλλειψη αποτελεσματικής ηγεσίας στο Ισλαμαμπάντ. Η κινεζική κυβερνητική δομή είναι ιδιαίτερα συγκεντρωμένη με την εξουσία κυρίως στο Πεκίνο, ενώ η πακιστανική κυβερνητική δομή είναι αποκεντρωμένη με μεγαλύτερη δύναμη και αυτονομία στις επαρχίες. Είναι επίσης πιθανό ότι το σχέδιο θα δημιουργήσει τάξη θυμό και ανταγωνισμό στο Πακιστάν.¹⁰² Παρά την παρουσία δύο πολύ μεγάλων πόλεων, του Καράτσι και της Λαχόρης, το Πακιστάν είναι σε μεγάλο βαθμό μια αγροτική κοινωνία στην οποία το 66% του πληθυσμού ζει στην ύπαιθρο. Το μεγαλύτερο μέρος του αγροτικού πληθυσμού ζει σε μικρά χωριά ως αγρότες ή ως εργαζόμενοι σε μεγάλες γεωργικές εκτάσεις. Υπάρχει αυξανόμενη αναταραχή μεταξύ αυτών των αγροτών χωρικού για αυτό που θεωρούν ως άδικη μεταχείριση από το Ισλαμαμπάντ. Αυτός ο αγροτικός πληθυσμός είναι απίθανο να επωφεληθεί πολύ από το CPEC, καθώς οι περισσότερες επενδύσεις απευθύνονται στις πόλεις ή στις πλουσιότερες περιοχές.¹⁰³

Επιπρόσθετα ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ήδη η CPEC είναι οι περιφερειακές και εθνικές διαφορές και συγκρούσεις του Πακιστάν. Δημιουργήθηκε το 1947 ως χώρα για τους μουσουλμάνους της ινδικής υπο-ηπείρου, το Πακιστάν αποτελείται στην πραγματικότητα από πολλούς, όχι πάντα φιλικούς, εθνοτικούς θύλακες. Οι τέσσερις επαρχίες του Πακιστάν και δύο αυτόνομες περιοχές γενικά, αλλά όχι τέλεια, αντιπροσωπεύουν αυτές τις ομάδες. Αυτές οι εθνοτικές ομάδες περιλαμβάνουν τους Punjabis, οι οποίοι αποτελούν περίπου το 45% του εθνικού πληθυσμού και κυριαρχούν στην εθνική κυβέρνηση. το Παστούν, μια ομάδα με βάση τα τρία βασιλιά που ζει στην επαρχία Khyber Pakhtunkhwa και αποτελεί περίπου το 17% του πληθυσμού του Πακιστάν. οι Sindhis που ζουν σε μεγάλα φεουδαρχικά κτήματα στην επαρχία Sindh συμπεριλαμβανομένης της πόλης του Καράτσι και αποτελούν περίπου το 14% του πληθυσμού της χώρας. οι Μπαλούχ που ζουν στις σχετικά φτωχές περιοχές του Βαλουχιστάν και αποτελούν λιγότερο από το 4% του πληθυσμού του Πακιστάν. και οι Muhajirs, οι οποίοι είναι απόγονοι των προσφύγων που εγκατέλειψαν την Ινδία το 1947 και οι οποίοι δεν έχουν δική τους επαρχία, αλλά κατοικούν στο Καράτσι και περιοχές γύρω από την πόλη αυτή και αποτελούν

¹⁰² Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

¹⁰³ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

περίπου το 8% του πληθυσμού της χώρας. Άλλες ομάδες περιλαμβάνουν τους Κασμίρ, τον Brahuis και τους Saraikis από το Multan.¹⁰⁴

Οι περιφερειακές και εθνοτικές αντιπαλότητες και διαμάχες έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη σύντομη ιστορία του Πακιστάν. Για παράδειγμα, αν και η επίσημη γλώσσα του Πακιστάν είναι η Ουρντού (και η αγγλική), η Ουρντού μιλιέται μόνο ως μητρική γλώσσα από το 8% περίπου του πληθυσμού. Ουρντού, στην πραγματικότητα, ήταν η γλώσσα που μιλούσαν οι μουσουλμάνοι στην Ινδική Υπεροχή, αλλά όχι από τους ανθρώπους που ζούσαν στην περιοχή που είναι τώρα το Πακιστάν. Αυτές οι εθνοτικές και περιφερειακές αντιπαραθέσεις δεν αντιπροσωπεύουν απλώς διαφορές στον πολιτισμό ή τη γλώσσα, αλλά επίσης αποτελούν πικρή αντιπαλότητα για εθνική πολιτική και οικονομική κυριαρχία. Αυτή η σύγκρουση των πολιτισμών εκδηλώνεται ιδιαίτερα στην ένταση μεταξύ του στρατού, που κυριαρχείται από τον Παστούν και τους Πουντζάμπους που ελέγχουν τη συσκευή της εθνικής κυβέρνησης. Ο στρατός έχει προχωρήσει αρκετές φορές από το 1947, δηλώνοντας τον στρατιωτικό νόμο και αντικαθιστώντας τις ανίκανες και διεφθαρμένες εθνικές κυβερνήσεις.¹⁰⁵ Το Βαλουχιστάν, το οποίο προγραμματίζεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην CPEC, είναι μια άλλη επαρχία στην εθνοτική αναταραχή.

Το Βαλουχιστάν είναι η μεγαλύτερη επαρχία και έχει πολλούς φυσικούς πόρους. Ωστόσο, το Baluch έχει το χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο οποιασδήποτε εθνοτικής ομάδας στο Πακιστάν και αισθάνεται αποξενωμένο από τη δομή της πακιστανικής εξουσίας. Εξαιτίας αυτού, εν μέρει, σχηματίστηκαν αρκετές αγωνιστικές ομάδες αυτονομιστών Baluch και προκάλεσαν προβλήματα. Ο φόβος ανάμεσα σε πολλούς Πακιστανούς είναι ότι το CPEC θα εμπλουτίσει μόνο το Punjabis (μερικοί έχουν προτείνει ότι το "P" στην CPEC σημαίνει Πουντζάμπ), αφού ο Πουντζάμπης ελέγχει την εθνική κυβέρνηση, αφήνοντας το υπόλοιπο Πακιστάν σχετικά φτωχό. Αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό για τους Baluch και Pashtun, οι οποίοι έχουν ήδη δει πολλά από τα προγράμματα CPEC που απευθύνονται στις επαρχίες Punjab ή Sindh και μακριά από τις επαρχίες τους. Η προφανής περίπτωση είναι η νέα οδός που χτίστηκε ως μέρος της πρωτοβουλίας μεταξύ Kashgar και Gwader. Μια από τις διαδρομές του αρχικού σχεδίου, που

¹⁰⁴ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

¹⁰⁵ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

αναφέρεται ως Δυτική διαδρομή, ήταν να περάσει από την επαρχία Khyber Pakhtunkhwa. Ωστόσο, η διαδρομή άλλαξε από το Ισλαμαμπάντ για να αποφευχθεί αυτή η επαρχία. Η διαδρομή προγραμματίζεται πλέον να εκτείνεται σε μεγάλο βαθμό μέσω των επαρχιών Punjab και Sindh. Αληθώς, ένα μεγάλο τμήμα της διαδρομής θα είναι μέσω του Βαλουχιστάν, αλλά σε μεγάλο βαθμό στις απομακρυσμένες περιοχές του νότιου τμήματος της επαρχίας και συνεπώς δεν θα ωφελήσει πολύ το Βαλουχιστάν. Τόσο οι επαρχιακές κυβερνήσεις των Khyber Pakhtunkhwa όσο και του Baluchistan ψήφισαν κατά του CPEC και ζήτησαν από την εθνική κυβέρνηση στο Ισλαμαμπάντ να συμπεριλάβει περισσότερα έργα σε επαρχίες εκτός του Punjab.¹⁰⁶

Η τύχη του έργου στο Baluchistan είναι το κλειδί για την απόλυτη επιτυχία του CPEC, καθώς η χρήση του λιμανιού του Gwadar είναι ένα από τα βασικά στοιχεία του έργου. Η αύξηση των κλήσεων στο Βαλουχιστάν για τη δημιουργία χωριστού κράτους και η επακόλουθη ένοπλη σύρραξη αποτελούν τεράστια πρόκληση για τον διάδρομο. Οι εθνικιστές του Baluch αντιτίθενται στο σχέδιο, καθώς θα μπορούσαν τελικά να μετατρέψουν τη δημογραφική ισορροπία εναντίον τους καθώς άλλες εθνοτικές ομάδες κινούνται στην επαρχία. Ακόμη και αυτή τη στιγμή οι λαοί του Baluch αποτελούν μόνο το 55% του πληθυσμού του Baluchistan. Αυτή η οργή προς την CPEC έχει αυξηθεί στο βαθμό που οι Κινέζοι πολίτες έχουν απαχθεί και σκοτωθεί από τις μαχητικές ομάδες Baluch.¹⁰⁷

Το CPEC θα ωφελήσει το Πακιστάν; Η κινεζική πρωτοβουλία θα επενδύσει δισεκατομμύρια δολάρια στο Πακιστάν, άρα μπορεί να αποδειχθεί και ωφέλιμη. Σίγουρα θα φέρει θέσεις εργασίας και χρήματα στο Πακιστάν και θα εμπλουτίσει ορισμένους Πακιστανούς. Ωστόσο, το Πακιστάν έχει πολλά προβλήματα που θα αναταράξουν την επιτυχία του έργου της CPEC, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών και εθνοτικών εντάσεων και αντιπαλότητας, καθώς και των αυξανόμενων δραστηριοτήτων των ισλαμιστών μαχητικών ομάδων. Μεταξύ των διαφόρων προκλήσεων που αναφέρθηκαν, το ένα εμπόδιο που μπορεί να αποτελέσει τη μεγαλύτερη απειλή μπορεί να είναι το ιδιαίτερα ιεραρχικό και διεφθαρμένο ταξικό σύστημα του Πακιστάν. Εάν οι Πακιστανοί θεωρούν ότι το έργο θα εμπλουτίσει όσους βρίσκονται στην εξουσία, η συνεργασία και η εξαγορά της χώρας θα υποθάλπουν προβλήματα.

¹⁰⁶ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

¹⁰⁷ Farr, G., <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.

Ωστόσο, η Κίνα το έχει κάνει σε άλλα μέρη του κόσμου, αν και όχι σε αυτή την κλίμακα, και έχει συνεργαστεί με τις κυβερνήσεις πιο διεφθαρμένες από ό, τι το Πακιστάν. Η επιτυχία αυτού του έργου μπορεί να εξαρτηθεί από την ικανότητα της Κίνας να πείσει τον πακιστανικό λαό μέσω των ενεργειών του ότι δεν είναι μια υπερδύναμη που προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τους πόρους μιας φτωχής χώρας του τρίτου κόσμου. Εάν το έργο μπορεί πραγματικά να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και πλούτο για τον μέσο Πακιστανό, το CPEC θα είναι μια μεγάλη επιτυχία. Η Κίνα θα επιτύχει και αν ωφελεί το Πακιστάν, πράγματι είναι τελικά μια καλή ερώτηση.

2.6 Η Ασία του μέλλοντος

Όταν το Πεκίνο ανακοίνωσε την πρωτοβουλία One Belt, One Road πριν από πέντε χρόνια, η παγκόσμια αντίδραση ήταν άμεση και έντονη. Η OBOR, όπως έγινε γνωστή, χαιρέτιστηκε ως μια μετασχηματιστική προσπάθεια για την ανάπτυξη του οικονομικού μεγαλείου της Κίνας στην υπηρεσία των στρατηγικών της στόχων. Αποφεύγοντας να απορρίψουν τις όποιες αναλογίες με το Σχέδιο Μάρσαλ των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ευρώπη, οι Κινέζοι ηγέτες καλοδέχθηκαν την σύγκριση. Τα κινεζικά λιμάνια, οι αγωγοί, οι δρόμοι και οι σιδηρόδρομοι θα διευρύνουν τις εμπορικές, επενδυτικές διασυνδέσεις και τις επενδύσεις υποδομών από την Ασία ως την Ευρώπη. Θα οικοδομήσουν νέες αγορές, θα ενσωματώσουν τις κακώς συνδεδεμένες περιοχές, και θα σταθεροποιήσουν την κινεζική περιφέρεια. Τελικά, θα έθεταν τα θεμέλια για μια σινοκεντρική παγκόσμια τάξη¹⁰⁸ Καμία περιοχή δεν φάνηκε να αποτελεί έναν πιο ελπιδοφόρο στόχο για τέτοιες φιλοδοξίες από όσο η Νότια Ασία. Η αραιοκατοικημένη Κεντρική Ασία αποτελεί διαδρομή διέλευσης και πηγή ενέργειας και όχι σοβαρή αγορά. Οι εμπορικές συνδέσεις και οι συνδέσεις υποδομών της Ανατολικής Ασίας είναι ήδη καλά ανεπτυγμένες. Οι κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων της ΕΕ αποκλείουν έναν προνομιακό ρόλο για τις κινεζικές εταιρείες. Η Νότια Ασία, αντιθέτως, φαίνεται να έχει όλα τα κατάλληλα συστατικά για το οικονομικό μοντέλο της Κίνας: μεγάλους πληθυσμούς, ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες, κατά κεφαλήν ΑΕΠ συγκρίσιμα με την προηγούμενη δεκαετία της Κίνας, ασθενή συνδεσιμότητα και μεγάλες ελλείψεις υποδομών. Όταν ο Κινέζος πρωθυπουργός Li Keqiang πραγματοποίησε την πρώτη του επίσκεψη στο εξωτερικό το 2013, η Νότια Ασία ήταν η περιοχή που επέλεξε για να διακηρύξει

¹⁰⁸ Luft, G., <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/china-s-infrastructure-play>, 09/11 2016.

δύο νέους οικονομικούς διαδρόμους, μια έκδοση της OBOR πριν αυτή να ανακοινωθεί. Αλλά πέντε χρόνια μετά, αυτές οι ελπίδες έχουν αποδειχθεί αβάσιμες. Αντί γι' αυτό, η περιοχή έχει γίνει το βασικό πεδίο μάχης για το μέλλον της OBOR -με την Ινδία ως τον επικεφαλής αντίπαλό της, το Πακιστάν ως κύριο υπέρμαχο, και, ανάμεσα, χώρες από το Νεπάλ μέχρι τις Μαλδίβες να αντιμετωπίζουν οικονομικές επιλογές που έχουν γίνει ιδιαίτερα πολιτικοποιημένες. Αν και η ελπίδα μπορεί να ήταν ότι τα κινεζικά επενδυτικά σχέδια¹⁰⁹ θα βοηθούσαν στην άμβλυνση του ανταγωνισμού στην περιοχή, το αποτέλεσμα ήταν μέχρι στιγμής ακριβώς το αντίθετο: Η OBOR συγχώνευσε και ενίσχυσε τις υφιστάμενες διαιρέσεις. Εάν η Κίνα θέλει τα οικονομικά (θέματα) της πρωτοβουλίας να επιτύχουν τα επιδιωκόμενα στρατηγικά της αποτελέσματα, θα πρέπει πρώτα να ξεκαθαρίσει τις πολιτικές της. Η Νότια Ασία απεικονίζει τα εμπόδια που θα αντιμετωπίσει το Πεκίνο όταν αποτύχει να το κάνει.

Η εφαρμογή του «BRI» αναμορφώνει επίσης τη διπλωματική συμπεριφορά της Κίνας. Αυτή η «διπλωματική μεταμόρφωση» σηματοδοτεί την έναρξη μιας «νέας εποχής» με μια πιο ενεργητική Κίνα, η οποία προβάλλει μια σειρά από θέσεις στις διεθνείς σχέσεις και την παγκόσμια διακυβέρνηση. Αυτό σημαίνει ότι η Κίνα μεταμορφώνεται σε κατασκευαστή κανόνων. Αυτοί οι νέοι κανόνες θα «μεταβάλλουν το δυτικό ηθικό πλεονέκτημα» και θα επικεντρωθούν στα «αναπτυξιακά δικαιώματα» αντί στα «καλά και κακά» πολιτικά συστήματα. Αυτό σημαίνει ότι αντί να παίζει μαζί με τους κανόνες και τις πλατφόρμες που παρέχουν άλλοι (Παγκόσμια Τράπεζα, ΔΝΤ) η Κίνα θα προσφέρει τώρα τα δικά της δημόσια αγαθά. Έτσι κατά τη διάρκεια της 19ης διάσκεψης του Κόμματος του Κογκρέσου τον περασμένο Οκτώβριο, ο Χι παρουσίασε την πορεία της Κίνας ως «μια νέα επιλογή για άλλες χώρες και έθνη που θέλουν να επιταχύνουν την ανάπτυξή τους διατηρώντας παράλληλα την ανεξαρτησία τους» (chinadaily.com, 2017). Χάρη στην στρατηγική «One Belt One Road», ο κύκλος φίλων της Κίνας διευρύνεται. Περισσότεροι από 100 χώρες και διεθνείς οργανισμοί εξέφρασαν την υποστήριξή τους. Οι περισσότερες χώρες Belt και Road είναι οικονομικά λιγότερο ανεπτυγμένες από την Κίνα. Ο Chen Gang επισημαίνει ότι δεν περιορίζονται μόνο στην ευρασιατική ήπειρο, αλλά τελικά θα καλύψουν όλη τη «μεσαία ζώνη» και τον «τρίτο κόσμο» που παρουσίασε ο Mao Tsetung στη «Θεωρία των Τριών Κόσμων» (Three Worlds Theory). Στην ουσία, η ιδέα του ήταν

¹⁰⁹ Wang, X., <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2017-11-17/one-belt-one-roads-governance-deficit-problem>, 17/11/2017.

να ασκήσει συγκράτηση στη σοβιετική ηγεμονία εδραιώνοντας τη συνεργασία μεταξύ των χωρών του Τρίτου Κόσμου - μια διεθνή σχέση παράλληλη με τη μαοϊκή επαναστατική στρατηγική της χρήσης της υπαίθρου για να περικυκλώσουν τα αστικά οχυρά. Το BRI περιγράφεται ως συνέχεια των ιστορικών δεσμών της Κίνας με τις χώρες του τρίτου κόσμου και ως άνοιγμα μιας νέας εποχής της στρατηγικής του Τρίτου Κόσμου της Κίνας. Ως εκ τούτου, οι ΗΠΑ και άλλες δυτικές χώρες ανησυχούν ότι το «BRI» θα συνεισφέρει στην παγκόσμια επιρροή της Κίνας.

Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΙΝΔΙΑ ΣΕ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ

Στο επίκεντρο αυτού του ανταγωνισμού είναι η σινο-ινδική σχέση, η οποία έχει επιδεινωθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια. Σε άλλες περιοχές, το Πεκίνο πρόσφερε προσεκτικές διαβεβαιώσεις σε χώρες που ενδέχεται να προσπαθήσουν να αποτρέψουν τις κινεζικές επενδύσεις στην αυλή τους. Με την Ρωσία, για παράδειγμα, η Κίνα σημείωσε ότι η OBOR θα συμπληρώσει και θα ενισχύσει τα σχέδια διασυνδέσεων της Μόσχας. Το Πεκίνο δεν έκανε τέτοιες προσπάθειες με την Ινδία. Το Νέο Δελχί ήταν διατεθειμένο να συμμετάσχει σε παλαιότερες κινεζικές πρωτοβουλίες, όπως η Τράπεζα Επενδύσεων Ασιατικών Υποδομών (Asia Infrastructure Investment Bank, AIIB)¹¹⁰, όταν η κινεζική διπλωματία επέδειξε επιδεξιότητα και ένα πολυμερές πνεύμα. Η συμπεριφορά της Κίνας γύρω από την OBOR στη Νότια Ασία έγινε πιο αδέξια και πιο μονόπλευρη. Οι σχεδόν επίσημοι χάρτες της πρωτοβουλίας περιλάμβαναν ινδικούς λιμένες, παρά την πλήρη έλλειψη διαβουλεύσεων μεταξύ των δύο πλευρών. Ο οικονομικός διάδρομος που συνδέει το Μπαγκλαντές, την Κίνα, την Ινδία και τη Μιανμάρ έχει επίσης εισχωρήσει στο σχέδιο χωρίς μια ινδική συμφωνία. Πιο αμφιλεγόμενα, η Κίνα ανακοίνωσε ότι η OBOR θα συμπεριλάβει τον οικονομικό διάδρομο Κίνας-Πακιστάν (China-Pakistan Economic Corridor, CPEC)¹¹¹, ένα επενδυτικό σχέδιο που δυνητικά ανέρχεται σε δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια, για το οποίο η Ινδία έχει διατυπώσει επισήμως αντιρρήσεις επειδή η διαδρομή διέρχεται από αμφισβητούμενη επικράτεια. Στην πράξη, οι διασυνοριακές πτυχές του CPEC είναι μέτριες -ορισμένες εγκαταστάσεις καλωδίων οπτικών ινών και

¹¹⁰ Phillip Y. Lipsey, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-07/whos-afraid-aiib>, 07/05 2015.

¹¹¹ Shah, F., <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-12-03/costly-corridor>, 03/12 2015.

αναβαθμίσεις οδικού δικτύου είχαν ήδη δρομολογηθεί- και τα έργα στην αμφισβητούμενη περιοχή Gilgit-Baltistan είναι εξίσου μικρής κλίμακας. Ο CPEC είναι ουσιαστικά ένα επενδυτικό πακέτο και όχι μια σοβαρή διαδρομή διέλευσης. Ωστόσο, η ορολογία του «διαδρόμου» και οι φιλόδοξοι ισχυρισμοί της πακιστανικής πλευράς σχετικά με τους μελλοντικούς σιδηροδρόμους και τους αγωγούς συνεπάγονται μια πιο σημαντική αλλαγή στο status quo. Το γεγονός αυτό απλώς ενέτεινε τις μακροχρόνιες ανησυχίες του Νέου Δελχί σχετικά με τις σινο-πακιστανικές σχέσεις, οι οποίες εδώ και δεκαετίες έχουν οικοδομηθεί γύρω από τον κοινό στόχο ασφάλειας για την αντιστάθμιση της Ινδίας. Ενώ η Κίνα προσπάθησε να απεικονίσει τον CPEC ως μέσο σταθεροποίησης του Πακιστάν, η Ινδία τον βλέπει ως ενθάρρυνση της Ισλαμαμπάντ.

Η απογείωση της OBOR στην υπόλοιπη περιοχή προκάλεσε μια νέα ανησυχία σχετική με τους κινδύνους για την ασφάλεια εξαιτίας της αυξανόμενης οικονομικής εμβέλειας της Κίνας. Για την Ινδία, η Σρι Λάνκα αποτελεί το παράδειγμα των σοβαρότερων φόβων της. Ξεκινώντας από το 2007, η Κίνα άρχισε να προμηθεύει όπλα και διπλωματική κάλυψη στην κυβέρνηση του προέδρου Mahinda Rajapaksa, η οποία διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο κατά την διάρκεια της βάνουσης κατάπιξης του εμφυλίου πολέμου της χώρας. Το Πεκίνο δάνεισε επίσης κεφάλια την ήδη χρεωμένη κυβέρνηση για να προωθήσει διάφορα ματαιόδοξα σχέδια, τα οποία επέτρεψαν στον Rajapaksa να φλερτάρει με την πολιτική του βάση. Ο συναγερμός χτύπησε στο Νέο Δελχί όταν τα υποβρύχια του Λαϊκού Απελευθερωτικού Στρατού (ΛΑΣ) έκαναν λιμενικές επισκέψεις στο Κολόμπο χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση, [κι αυτό ήταν] η τελευταία σταγόνα που ώθησε τις ινδικές προσπάθειες να ενισχύσουν την αντιπολίτευση στον Rajapaksa στις εκλογές του 2015. Αλλά ο νέος πρόεδρος, Maithripala Sirisena, που ήθελε να βγάλει την Σρι Λάνκα από ορισμένες κινεζικές συμβάσεις, γρήγορα διαπίστωσε ότι οι όροι ήταν άκαμπτοι και είχαν αφήσει την χώρα με σχεδόν μη εξυπηρετούμενα επίπεδα χρέους. Η Κίνα ήταν πρόθυμη να διαπραγματευτεί, αλλά επεδίωξε μια ανταλλαγή χρέους για μετοχές, που θα έδινε στις κινεζικές εταιρείες μια μακροχρόνια μίσθωση στο λιμάνι Hambantota.¹¹²

Παρόλα αυτά, η Ινδία έχει διατηρήσει το πάνω χέρι σε πολιτικό επίπεδο. Οι εκλογές του 2015 απέδειξαν ότι η Σρι Λάνκα θα έπρεπε να πληρώσει ένα κόστος για την παραβίαση των κόκκινων

¹¹²Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-dioni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

γραμμών του Νέου Δελχί. Με την συμφωνία μίσθωσης του Hambantota, η κυβέρνηση της Σρι Λάνκα διαβεβαίωσε επισταμένως τους Ινδούς αξιωματούχους ότι οι ευαίσθητες λιμενικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της ασφάλειας, θα ελέγχονται από μια εταιρεία της Σρι Λάνκα και ότι το λιμάνι δεν θα χρησιμοποιηθεί για στρατιωτικούς σκοπούς. Επίσης, αρνήθηκε τα επακόλουθα αιτήματα του ναυτικού του (ΛΑΣ) να πραγματοποιήσει επισκέψεις στο λιμάνι του Colombo. Το μήνυμα του Νέου Δελχί αντήχησε σε ολόκληρη την περιοχή, παρακινώντας άλλες κυβερνήσεις να παράσχουν ιδιωτικές διαβεβαιώσεις ότι οι κινεζικές επενδύσεις δεν θα αποτελούσαν προοίμιο στρατιωτικοποίησης. Το Πεκίνο μπορεί να βρει φιλικές κυβερνήσεις για να συνεργαστεί προσωρινά, αλλά με την εξαίρεση του Πακιστάν, θα το βρει πολύ δύσκολο να καθιερώσει έναν λιμένα διπλής χρήσης στη Νότια Ασία στον οποίο να μπορεί να υπολογίζει το κινεζικό Πολεμικό Ναυτικό.

Ωστόσο, η περίπτωση της Σρι Λάνκα προειδοποίησε επίσης την Ινδία για τις οικονομικές πραγματικότητες που λειτουργούν εναντίον της. Το Colombo αναγκάστηκε να επιστρέψει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων με την Κίνα επειδή είχε έλλειψη καλύτερων επιλογών. Έκτοτε η Ινδία έχει βελτιώσει τις προσπάθειές της να προσφέρει στις χώρες ελκυστικές οικονομικές εναλλακτικές λύσεις. Ωστόσο, οι διάφοροι περιορισμοί -στους πόρους της, στην ικανότητα άμεσης επένδυσης, στις σημαντικές εγχώριες ανάγκες υποδομών- έχουν καταστήσει αναγκαίες τις εταιρικές σχέσεις με άλλες ενδιαφερόμενες χώρες. Η σημαντικότερη από αυτές ήταν με την Ιαπωνία, η οποία δημιούργησε το 2015 τη νέα «Σύμπραξη για την Υποδομές Ποιότητας» (Partnership for Quality Infrastructure), μια επέκταση των υποδομών που παρέχει η Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης (Asian Development Bank, ADB) και σε συνεργασία με την Ινδία ανέπτυξε έναν Διάδρομο Ανάπτυξης Ασίας-Αφρικής (Asia-Africa Growth Corridor). Ίσως η πιο φημισμένη ινδο-ιαπωνική παρέμβαση ήταν στο Μπαγκλαντές, το οποίο το 2015 βρισκόταν σε προχωρημένα στάδια της συμφωνίας για ένα πακέτο κινεζικής χρηματοδότησης για ένα νέο λιμάνι βαθέων υδάτων. Αλλά η πολιτική πίεση και τα οικονομικά κίνητρα (συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου δανείου σε γιέν που προσέφερε ποτέ για αναπτυξιακή

βοήθεια ο Οργανισμός Διεθνούς Συνεργασίας Ιαπωνίας - Japan International Cooperation Agency) ώθησαν τη Ντάκα να επιλέξει αντ' αυτής την ιαπωνική συμφωνία.¹¹³

Σχεδόν το ίδιο σημαντικό, η Σρι Λάνκα πρόσφερε στην Ινδία ένα προπαγανδιστικό χτύπημα. Στο Κολόμπο, επικράτησε μια πειστική ιστορία, η οποία απεικονίζει την OBOR ως αρπακτική, μια παγίδα χρέους και μια οδό προς τον στρατιωτικό επεκτατισμό. Στην πραγματικότητα, οι νέες κινεζικές εθνικές οδοί ήταν επωφελείς και η επέκταση του λιμένα του Colombo ήταν μια οικονομική επιτυχία, με την συντριπτική πλειοψηφία των δραστηριοτήτων του λιμένα να συνίστανται σε μεταφόρτωση προς την Ινδία. Ωστόσο, αυτή η πιο παραλλαγμένη εικόνα επισκιάζεται από την υποβλητική όψη του Διεθνούς Αεροδρομίου Mattala Rajaraksya, ένα λαμπερό, πλήρως στελεχωμένο κτίριο ουσιαστικά χωρίς επιβάτες, χωρίς αεροπλάνα και με άδειο πίνακα αναχωρήσεων, να περιβάλλεται από σαρωτικές εθνικές οδούς.¹¹⁴

ΕΝΑ ΜΕΛΛΟΝ ΜΗΔΕΝΙΚΟΥ ΑΘΡΟΙΣΜΑΤΟΣ;

Πέραν της Νότιας Ασίας, η Ινδία ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματική στο να επηρεάσει την συζήτηση για την OBOR, παρουσιάζοντας με συνέπεια τις ανησυχίες της στο υψηλότερο πολιτικό επίπεδο σε χώρες που είχαν ήδη πολλές δικές τους επιφυλάξεις. Δεν ήταν τυχαίο ότι τον Οκτώβριο του 2017, ο υπουργός Άμυνας των ΗΠΑ, James Mattis, κατέθεσε στην Επιτροπή Ένοπλων Υπηρεσιών της Γερουσίας τον Οκτώβριο του 2017 σχετικά με το γεγονός ότι η OBOR «διέρχεται από αμφισβητούμενη επικράτεια». Η Ινδία, παράλληλα με την Ιαπωνία, ενίσχυσε την ανταγωνιστική στάση της κυβέρνησης Trump προς την Κίνα και ενθάρρυνε την υιοθέτηση μιας στρατηγικής «ελεύθερου και ανοιχτού Ινδο-Ειρηνικού» που εν μέρει προορίζεται ως αντίθεση προς την OBOR. Όταν ξαναέγινε η συνάντηση του «τετράγωνου» ασφαλείας (Αυστραλία, Ινδία, Ιαπωνία και Ηνωμένες Πολιτείες) τον Νοέμβριο του 2017, αυτά τα στρατηγικά οικονομικά

¹¹³ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

¹¹⁴ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

ζητήματα απασχόλησαν μεγάλο μέρος της ατζέντας.¹¹⁵ Είναι σαφές ότι καμία από αυτές τις εξελίξεις δεν θα σταματήσει την οικονομική πρόοδο της Κίνας στη Νότια Ασία. Υπάρχουν έργα ύψους άνω των 20 δισεκατομμυρίων δολαρίων που προωθούνται στο Πακιστάν. Η νότια οδός ταχείας κυκλοφορίας στην Σρι Λάνκα προχωρά ακάθεκτα για να συνδέσει το Hambantota με το Κολόμπο. Και κράτη αλλού στην περιοχή θα συνεχίσουν να επωφελούνται από τον αυξανόμενο ρόλο της Κίνας για να κερδίσουν στις συναλλαγές τους με το Νέο Δελχί, την παραδοσιακά κυρίαρχη δύναμη στην γειτονιά τους. Όμως, παράλληλα με τους εταίρους της, η Ινδία όντως θέτει ορισμένα όρια στην OBOR στην περιοχή δημιουργώντας ένα περιβάλλον στο οποίο είναι πολιτικά δαπανηρό να επιδιωχθούν διάφορα έργα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα ινδικά συμφέροντα. Αυτό βάζει την OBOR σε ένα «σταυροδρόμι» στην περιοχή.¹¹⁶

Υπάρχουν τρία πιθανά σενάρια για αυτό που θα μπορούσε να συμβεί στην συνέχεια.

Το Πεκίνο θα μπορούσε να κάνει μια μονομερή διόρθωση πορείας, επιλέγοντας να κάνει το μεγαλύτερο μέρος των προσπαθειών του στη Νότια Ασία να μοιάζουν περισσότερο με εκείνες της ΑΙΠΒ: Περισσότερη διαφάνεια, λιγότερο επαχθή δάνεια, στενότερη συνεργασία με πολυμερή θεσμικά όργανα και περισσότερη εστίαση στην περιφερειακή συνδεσιμότητα από όσο στους διμερείς δεσμούς με την Κίνα. Το Πεκίνο δεν πρόκειται να στρέψει ολόκληρη την OBOR στην ΑΙΠΒ -θέλει να διατηρήσει τα προνόμιά του να επιδιώκει πολιτικά στοχοθετημένα έργα με στενότερα διμερή οφέλη- αλλά μια στροφή θα μειώσει τα επίπεδα της κριτικής και της αντίστασης. Η Κίνα και η Ινδία θα μπορούσαν επίσης να καταλήξουν σε άτυπη συμφωνία σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της OBOR, δεδομένου ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για διαπραγματεύσεις, ακόμη και για τις ινδικές ευαισθησίες σχετικά με τον CPEC. Ειδικότερα, εάν η Κίνα κατέγραφε προόδους σε άλλα ακανθώδη ζητήματα, όπως για την ένταξη της Ινδίας στην Ομάδα Πυρηνικών Προμηθευτών, η στάση του Νέου Δελχί στην OBOR θα μπορούσε να καταλήξει να μοιάζει με της Ιαπωνίας: Να διατηρεί οικονομικά ανταγωνιστικά στοιχεία, ενώ ταυτόχρονα να προσδιορίζει στοχευμένους τομείς για συνεργασία. Όπως υποστήριξε ο πρώην Σύμβουλος Εθνικής Ασφάλειας της Ινδίας, Shivshankar Menon, το

¹¹⁵ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

¹¹⁶ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

συμφέρον της Ινδίας είναι να βλέπει περισσότερα έργα όπως το λιμάνι του Colombo και λιγότερα έργα όπως του Hambantota. Εάν η Ινδία δεσμεύσει πιο ενεργά την Κίνα στους κανόνες της διαδρομής, η ικανότητά της να διαμορφώνει την OBOR θα είναι αναμφισβήτητα μεγαλύτερη.¹¹⁷

Το πιο πιθανό σενάριο είναι ότι ο ανταγωνισμός θα συνεχιστεί και θα σκληρύνει. Η δυναμική στη Νότια Ασία παίρνει όλο και περισσότερο μια μορφή μηδενικού αθροίσματος. Και με τις βελτιωμένες σχέσεις ΗΠΑ-Ινδίας και Κίνας-Πακιστάν να έχουν τεθεί απέναντι στην επιδείνωση των σχέσεων μεταξύ ΗΠΑ-Πακιστάν και Κίνας-Ινδίας, η δυναμική αυτή ενισχύεται αμοιβαία. Πρόκειται για μια ανθυγιεινή τάση, δεδομένης της επείγουσας ανάγκης για μια καλύτερα οικονομικά ολοκληρωμένη περιοχή. Το έλλειμμα συνδεσιμότητας στη Νότια Ασία παραμένει σημαντικό: Η Διεθνής Τράπεζα εκτιμά ότι το ενδοπεριφερειακό εμπόριο αντιπροσωπεύει μόνο το 5% του συνόλου, σε σύγκριση με το 25% στη Νοτιοανατολική Ασία, το 35% στην Ανατολική Ασία και το 60% στην Ευρώπη, ενώ οι ενδοπεριφερειακές επενδύσεις είναι κάτω από το 1% συνολικά. Αν και στην Ανατολική Ασία, οι αντίπαλοι μπόρεσαν να διατηρήσουν αμοιβαία επωφελείς οικονομικές σχέσεις, στη Νότια Ασία, οι διχόνοιες επί της ασφαλείας έχουν εμποδίσει το εμπόριο και τις επενδύσεις. Τα εξωτερικά μέρη, συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας, εξακολουθούν να έχουν συμφέρον να ελαφρύνουν το πρόβλημα αυτό αντί να επιτρέψουν στα οικονομικά της περιοχής να μετατραπούν σε επέκταση των πολιτικών και στρατιωτικών αντιπαραθέσεων. Το παράθυρο για τον σκοπό αυτό πλέον κλείνει.¹¹⁸

Μέχρι στιγμής, το ξεδίπλωμα της OBOR στη Νότια Ασία καταδεικνύει τα εμπόδια που θα αντιμετωπίσει το Πεκίνο, εκτός αν κάνει προσαρμογές. Το Πεκίνο προώθησε την αφήγηση ότι το αυξανόμενο κινεζικό εμπόριο και οι επενδύσεις θα ωθούσαν την ανάπτυξη, την σταθερότητα και μια πιο ολοκληρωμένη περιοχή. Αλλά η αρχική υπόσχεση του έργου έχει συρρικνωθεί από την αποτυχία της Κίνας να καταλήξει σε συναίνεση με τη μεγάλη δύναμη της περιοχής και να απαντήσει σε σοβαρά ερωτήματα σχετικά με το εάν ο χειρισμός της στην Σρι Λάνκα είναι *sui generis* (ειδικής φύσεως) ή συμπτωματικός της γενικής της προσέγγισης. Ακόμη και στο

¹¹⁷ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

¹¹⁸ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

συμπαθών Πακιστάν, παρόμοιες ανησυχίες εκφράζονται σιγανά και οι Μαλδίβες διαμορφώνονται ως η περιφερειακή δοκιμαστική υπόθεση για το 2018. Υπάρχει ακόμα η ευκαιρία το Πεκίνο να προωθήσει μια έκδοση της OBOR που πιθανόν να φέρει ευρύτερη υποστήριξη και συγκατάθεση, συμπεριλαμβανομένων ανταγωνιστών και αντιπάλων που εξακολουθούν να βλέπουν οφέλη σε ορισμένες κινεζικές επενδύσεις. Ωστόσο, οι συμβολικές προσπάθειες, όπως οι πρόσφατες προσφορές για μετονομασία του CPEC, δεν αρκούν. Εάν το Πεκίνο επιθυμεί μια πιο ξεκάθαρη πορεία για να προωθήσει τους οικονομικούς και στρατηγικούς στόχους που υποστηρίζουν την OBOR, πρέπει πρώτα να μελετήσει τα πολιτικά του μαθήματα.¹¹⁹

Αν και κατάφερε με επιτυχία να εξασφαλίσει τη θέση της δεύτερης μεγαλύτερης οικονομίας και κατά τα τελευταία 40 χρόνια κατάφερε να ανυψώσει 600 εκατομμύρια ανθρώπους από τη φτώχεια. Η φιλοσοφία του OBOR που ξεκίνησε από την Κίνα μπορεί να θεωρηθεί ως ευκαιρία παρά ως απειλή για τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη συνδυάζοντας μερικές βασικές αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Η στρατηγική αυτή μπορεί να πείσει τις κυριότερες κινεζικές πολιτικές, αναπτυξιακές στρατηγικές, εξωτερικές υποθέσεις και μελλοντικές επενδύσεις που μπορούν να οδηγήσουν στη μελλοντική περιφερειακή και παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Επιπλέον, μπορεί να συμβάλει στη σύνδεση των χωρών και περιφερειών εταίρων με διατάξεις φυσικών, πολιτικών, πολιτισμικών, οικονομικών και ψυχολογικών αλληλεπιδράσεων. Στην πραγματικότητα, είναι ένας τρόπος που μπορεί να συμβάλει στη μελλοντική περιφερειακή και παγκόσμια ανάπτυξη μέσω της δημιουργίας νέων υποδομών από την Ασία στην Αφρική και την Ευρώπη. Οι έξι οικονομικοί διάδρομοι που σχετίζονται με το OBOR συνδέουν τα γεωπολιτικά σημαντικά τμήματα της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Κεντρικής Ασίας, της Νότιας Ασίας και της Ευρώπης, συμβάλλοντας στην προώθηση της επιχειρηματικής μεταφοράς και της οικονομικής επιρροής της Κίνας σε άλλες χώρες. Η Κίνα έχει ήδη επιτύχει από τη Νοτιοανατολική Κίνα (Sichuan) στη Νοτιοανατολική Ασία, η οποία ήταν αρχικά ένας σκόπιμος στόχος της Ασιατικής Τράπεζας Ανάπτυξης και άλλων αναπτυξιακών φορέων. Ένας άλλος διάδρομος συνδέει την Κίνα από το Κουνμίνγκ στο Βιετνάμ, το Λάος και τη Μιανμάρ. Πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από την Ιαπωνία, οι άλλες οικονομίες των χωρών της Ασίας είναι πολύ

¹¹⁹ Small, A., <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmiazoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.

μικρότερες από την Κίνα. Ως εκ τούτου, η Κίνα μπορεί να ωφεληθεί να είναι ο κορυφαίος προμηθευτής μεταποιημένων προϊόντων στην Ασία καθώς και κορυφαίος καταναλωτής αγροτικών προϊόντων και πόρων από την Ασία, ειδικά τη Νότια και Κεντρική Ασία.¹²⁰

Κεφάλαιο 3^ο

Η στρατηγική «One Belt One Road»

Ο παλιός δρόμος του μεταξιού ήταν ένα σύστημα διαδρομών που ένωναν την Κίνα με την Ευρώπη. Ο νέος είναι κάτι πολύ μεγαλύτερο. Δεν είναι μόνο η αναβίωση των αρχαίων αυτών δρόμων αλλά είναι μια ολοκληρωμένη αναπτυξιακή στρατηγική, κινεζικής έμπνευσης, για το σύνολο της Ευρασίας.

3.1 Ο παλιός και ο νέος δρόμος του μεταξιού: η κατάρρευση ενός μύθου

Όταν ακούμε – ή διαβάζουμε – για το Δρόμο του Μεταξιού, αμέσως μας έρχεται στο νου η εικόνα μιας ενιαίας αρχαίας οδού που ξεκινούσε από τα βάθη της Ασίας, και μέσω της οποίας διακινούνταν προς τη Δύση μετάξι και άλλα πολύτιμα προϊόντα. Η ιδέα αυτή ξαναήρθε στο προσκήνιο τα τελευταία χρόνια με το πρόγραμμα “Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος” (One Belt, One Road) της κινεζικής κυβέρνησης, η οποία το παρουσιάζει σαν την αναβίωση του αρχαίου “Δρόμου του Μεταξιού” στη σύγχρονη εποχή. Πιο αναλυτικά, το Πεκίνο θέλει να δημιουργήσει ένα δίκτυο που θα καλύπτει όλη την Ευρασία, ταυτόχρονα σε ξηρά και θάλασσα, και θα επιτρέπει σε αγαθά και προϊόντα να φτάνουν παντού – όπως γινόταν και στο παρελθόν. Ο

¹²⁰Sajjad, H., Saddam, H.,

https://www.researchgate.net/publication/332570564_One_Belt_One_Road_initiative_A_Revolution_on_Regional_and_Global_Development, 04/2019.

Πρόεδρος της Κίνας, Χι Jīnpíng, ανέπτυξε για πρώτη φορά αυτό το μεγαλεπήβολο όραμα το 2013. Ένα χρόνο αργότερα εξήγγειλε τη δημιουργία ενός «Ταμείου για το Δρόμο του Μεταξιού», με αρχικό ποσό ύψους 40 δισεκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο θα επενδυθεί σε υποδομές και στη βιομηχανική και χρηματοπιστωτική συνεργασία, με στόχο να διευκολύνει την επικοινωνία και τις συναλλαγές στην Ασία.

Αν τώρα ανατρέξει κανείς στο παρελθόν προκειμένου να εξετάσει τον παλιό Δρόμο του Μεταξιού, πρέπει να καταστεί σαφές ότι δεν υπήρχε ποτέ ένας ενιαίος δρόμος όπως τον αντιλαμβανόμαστε σήμερα, δηλαδή να ξεκινάει από κάποιο συγκεκριμένο σημείο και να τελειώνει αντίστοιχα κάπου συγκεκριμένα. Ήταν περισσότερο ένα δίκτυο μονοπατιών κατά μήκος τεράστιων ερήμων και ορεινών όγκων. Λόγω της επικινδυνότητας των μετακινήσεων η ποσότητα του φορτίου που μεταφερόταν σε αυτά τα μονοπάτια ήταν σχετικά μικρή, και δεν αφορούσε μόνο μετάξι, αλλά και μπαχαρικά, χημικά, μέταλλα, χαρτί, γυαλί και δέρμα. Επίσης, λόγω των μεγάλων αποστάσεων, είναι εξαιρετικά απίθανο να υπήρχαν καραβάνια που ταξίδευαν σε όλο το μήκος της Ευρασίας. Αντιθέτως, το εμπόρευμα διακινούνταν από τον ένα μεσάζοντα στον άλλο, σε στάσεις που γίνονταν κάθε μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα.

Συνεπώς, η φράση “Δρόμος του Μεταξιού”, άγνωστη σαν έννοια στους περισσότερους κατοίκους της περιοχής, είναι πρόσφατη, και αποδίδεται στον Βαρόνο Ferdinand von Richthofen, έναν Γερμανό γεωγράφο και μελετητή της Κινέζικης γεωγραφίας. Ο von Richthofen αναφέρει για πρώτη φορά αυτό τον όρο το 1877, σε έναν άτλαντα που δημοσίευσε για την Κίνα. Εντούτοις, τα αρχαιολογικά ευρήματα δεν δικαιώνουν την έρευνά του. Δεν υπάρχει καμία απόδειξη ότι η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία και η Κίνα συναλλάσσονταν απευθείας, ενώ τα πιο πρόσφατα ρωμαϊκά νομίσματα που βρέθηκαν στην Κίνα είναι του 6^{ου} αιώνα μ.Χ. από την Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία (Βυζάντιο). Αυτό που επιβεβαιώθηκε είναι η ύπαρξη μιας πλειάδας μονοπατιών στην Κεντρική Ασία που συνέκλιναν σε ορισμένες περιοχές, κυρίως μεγάλες οάσεις και κοιλάδες οι οποίες λειτουργούσαν ως κόμβοι, όπως η Bukhara, η Samarkand και η Fergana. Το εμπόριο ήταν ανέκαθεν επισφαλές και ευάλωτο στους συχνούς πολέμους μεταξύ των τοπικών φυλών και βασιλείων. Ωστόσο ποτέ δεν σταμάτησε, ούτε και υπό την πίεση της αποικιακής επέκτασης των Ευρωπαίων από το 15ο αιώνα, και της συνεπακόλουθης άνθισης του θαλάσσιου εμπορίου, κυρίως λόγω της τοπικής του φύσης και του μικρού όγκου διακινούμενων προϊόντων. Αξίζει να τονιστεί ότι το επίσημο κινεζικό κράτος ήταν πάντα

αποστασιοποιημένο από το εμπόριο, το οποίο γινόταν εξολοκλήρου από ιδιώτες στην αρχαία Κίνα. Ο “κώδικας του Tang”, του Αυτοκράτορα Taizong (περίοδος βασιλείας: 627 – 649μΧ), θεωρούσε ότι το εμπόριο μολύνει την ανθρώπινη φύση, και δεν επέτρεπε στους υπαλλήλους πάνω από την πέμπτη τάξη (από τις εννέα τάξεις) να εισέλθουν σε αγορές. Η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν μπόρεσε να αναδείξει το θαλάσσιο εμπόριο της Κίνας στα επίπεδα των ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών. Ωστόσο στα λιμάνια στο νότο ήταν έντονη η δραστηριότητα των ξένων, ήδη από την αρχαιότητα. Αν και τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων ήταν περισσότερα μέσω θαλάσσης από ό,τι μέσω ξηράς, δεν ήταν ασυνήθιστο, για παράδειγμα, για τους Άραβες ναττικούς να πάνε από τη Βασόρα στη Guangzhou στη νότια Κίνα, στην Κεϋλάνη και στη Σουμάτρα¹²¹.

Οι Άραβες, οι Πέρσες, οι Ινδοί, οι Μαλαισιανοί και άλλοι, εκμεταλλεύονταν τους μουσώνες για να μεταφέρουν γρήγορα μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων από την Ανατολική Αφρική, αλλά και τις περιοχές τους. Επομένως ο Ινδικός Ωκεανός ήταν κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου ήδη από την αρχαιότητα. Στην Ινδία μάλιστα, σε αντίθεση με την Κίνα, έχουν βρεθεί πολλά ρωμαϊκά νομίσματα σε ανασκαφές και ναυάγια. Εντούτοις, όπως δεν υπήρξε ποτέ μια ενιαία χερσαία οδός για το εμπόριο στην Ευρασία, έτσι δεν υπήρξε ποτέ μόνο μια θαλάσσια οδός, αλλά πολλές τοπικές εμπορικές οδοί που συχνά επικαλύπτονταν. Συμπεραίνουμε λοιπόν, βάσει ιστορικών και αρχαιολογικών ευρημάτων, ότι το θαλάσσιο εμπόριο κατά μήκος του νότιου άκρου της Ασίας υπερέβαινε κατά εκατοντάδες φορές τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν στην ξηρά, ακόμη και πριν από την άφιξη των ευρωπαϊκών πλοίων και τη δημιουργία μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, και ο Δρόμος του Μεταξιού δεν είχε παρά μικρή πρακτική σημασία για τους λαούς της περιοχής¹²².

Συνεπώς, αν ανατρέξει κανείς στο παρελθόν θα δει ότι το λεγόμενο τρένο "ανατολικού ανέμου" έμεινε στην ιστορία με την ανάσχυση μέρους του αρχαίου δρόμου του Μεταξιού που πριν από περισσότερα από 2000 χρόνια είχε συνδέσει τη βόρεια Κίνα με την Μεσόγειο. Η

¹²¹ Λάντζου, Η., <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>, 25/02/2016.

¹²² Λάντζου, Η., <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>, 25/02/2016.

σιδηροδρομική γραμμή διασχίζει το Καζακστάν, τη Ρωσία, τη Λευκορωσία, την Πολωνία, τη Γερμανία, το Βέλγιο και τη Γαλλία και τη Βρετανία. Αυτά τα σιδηροδρομικά έργα, τα οποία μοιράζονται την ίδια οραματιστική προέλευση, είναι μόνο μερικά από τα δεκάδες οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα και σχεδιασμοί της πρωτοβουλίας που έχει οραματιστεί η Κίνα. Παλαιότερα γνωστή ως One Belt, One Road, αυτό το τεράστιο, διασυνδεδεμένο έργο υποδομής εκτείνεται σε τουλάχιστον 65 χώρες με συνολικό πληθυσμό 4.4 δισεκατομμυρίων και περίπου το ένα τρίτο της παγκόσμιας οικονομικής παραγωγής. Η BRI, λοιπόν, δεν αφορά φυσικές διαδρομές στην Ευρασία, αλλά πρόκειται για μια παγκόσμια στρατηγική με συνδυασμό στρατηγικής εξωτερικής πολιτικής και οικονομικής ανάπτυξης που κατοχυρώθηκε από το Κομμουνιστικό Κόμμα του συντάγματος της Κίνας, σηματοδοτώντας την διαμόρφωση της δέσμευσης και τις επενδύσεις της Κίνας με τον κόσμο.

Αξίζει, εδώ να επισημανθεί ότι αν και το όραμα της Κίνας για ένα τέτοιο μεγάλο έργο ξεκίνησε πολλά χρόνια πριν, σημαντική αναφορά και αναμόχλευση αυτού του οράματος έγινε και το 1999, όταν η κυβέρνηση της Κίνας έκανε συντονισμένη προσπάθεια να προωθήσει τις ξένες κινεζικές επενδύσεις με την πολιτική της "Go Out": αυτή η πολιτική ήταν μια εντολή σε κινεζικές εταιρείες, απαιτώντας να επενδύσουν και να λειτουργούν εκτός της Κίνας όποτε αυτό είναι δυνατόν και αυτό γιατί η ηγεσία της χώρας αντιλήφθηκε ότι δεν μπορούσαν να βασίζονται στην ανάπτυξη μόνο από τις εγχώριες αγορές. Με επικεφαλής τις κρατικές επιχειρήσεις οι υπερπόντιες επενδύσεις της Κίνας αυξήθηκαν από 3 δισεκατομμύρια δολάρια το 1991 σε 35 δισεκατομμύρια δολάρια το 2003. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η κινεζική κυβέρνηση υπέγραψε διμερείς συμφωνίες συνεργασίας στη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη υποδομών σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες.¹²³

Τι θα γίνει όμως με το Νέο Δρόμο του Μεταξιού; Η χερσαία και θαλάσσια πτυχή του θα μπορέσουν να αναπτυχθούν παράλληλα; Αυτό το ερώτημα βασανίζει την κυβέρνηση του Πεκίνου, αλλά και τις γείτονές του χώρες της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ασία. Κρίνοντας

¹²³ Islam, Md. N., Silk Road to Belt Road Reinventing - the Past and Shaping the Future, United International College, σελ. 30-31.

από τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού, ήδη φαίνεται να επαναλαμβάνεται το μοντέλο του παρελθόντος, με το πρώτο να υπερβαίνει κατά πολύ σε όγκο το αντίστοιχο χερσαίο που διεξάγεται στην Ασία.

Ο σύγχρονος Δρόμος του Μεταξιού θα αναπτυχθεί κατά μήκος ενός υπερσύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου που θα ξεκινά από τον σιδηροδρομικό σταθμό της κινεζικής πόλης Chongqing και θα κατευθύνεται στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Η Chongqing είναι μια σημαντική βιομηχανική πόλη όπου έχουν εργοστάσια εταιρείες-κολοσσοί, όπως η Hewlett Packard και η Apple. Το 2011 ξεκίνησε η πρώτη απευθείας σιδηροδρομική σύνδεσή της με το Duisburg της Γερμανίας. Σύμφωνα με το σχέδιο, προβλέπονται δύο διαδρομές για το εμπόριο:

- Η ηπειρωτική διαδρομή, που θα περνά μέσα από το Καζακστάν, το Κιργιστάν και το Ιράν με προορισμό τη Βιέννη, και μία θαλάσσια διαδρομή από τα κινεζικά λιμάνια προς το λιμάνι της βελγικής Αμβέρσας και
- Η θαλάσσια διαδρομή που θα συνδέει τα κινεζικά λιμάνια του Fuzhou και του Guangzhou με λιμάνια στην Ινδονησία, τη Σρι Λάνκα, την Κένυα και την Ελλάδα¹²⁴.

Όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η επέκταση του οποίου είναι το μεγάλο στοίχημα για την κυβέρνηση, μέχρι τώρα αποδεικνύεται προβληματική επένδυση. Η σιδηροδρομική γραμμή Chongqing-Duisburg, καθώς και άλλες από κινεζικές πόλεις προς την Ευρώπη, είναι ζημιογόνες και επιδοτούνται από τις περιφερειακές κυβερνήσεις στην Κίνα για να ενισχύσουν τη ζήτηση, σύμφωνα με Κινέζους αξιωματούχους των σιδηροδρόμων. Φαίνεται ότι το κόστος και οι πολιτικοί κίνδυνοι κάποιων διαδρομών δεν είναι τόσο σημαντικοί για τις εμπλεκόμενες κινεζικές εταιρείες, όμως δεν μπορούμε να προβλέψουμε μέχρι πότε θα συνεχίσουν να στηρίζουν μη κερδοφόρες επενδύσεις. Αναμφίβολα η δημιουργία σύγχρονων χερσαίων μεταφορικών δικτύων μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω τις οικονομίες πολλών κρατών της Ευρασίας, ειδικά των περικλειστών. Ωστόσο πρέπει να τονιστεί ότι ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού θα έχει επιτυχία μόνο εφόσον ακολουθήσει το πρότυπο του παραδοσιακού, και περιλαμβάνει πολλούς κλάδους,

¹²⁴ Λάντζου, Η., <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>, 25/02/2016.

τοπικές διαδρομές, και κόμβους, σε ξηρά και θάλασσα, έτσι ώστε η κάθε περιοχή να μπορέσει να ευημερήσει από την ανάπτυξη του εμπορίου και πάσης φύσεως συναλλαγών

Καθώς ο σχεδιασμός του νέου χερσαίου και θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού εξελίσσεται, και η Κίνα συνεχίζει να συνάπτει συμφωνίες που θα της επιτρέψουν την υλοποίηση των σχεδίων της για την κατασκευή δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμανιών και αεροδρομίων κατά μήκος της κεντρικής και νότιας Ασίας, υπάρχουν και πολλές απειλές που το Πεκίνο πρέπει να λάβει υπόψη. Η τρομοκρατική απειλή και η διείσδυση του Ισλαμικού Κράτους στην Κεντρική Ασία, που θεωρείται σε χάρτες της ISIS ως το ανατολικό σύνορο του “Χαλιφάτου”, ίσως θέσει σε κίνδυνο τα έργα υποδομής και την ασφάλεια όσων εργαστούν εκεί, ειδικά των Κινέζων. Ο λόγος είναι η περιοριστική πολιτική που ασκεί το Πεκίνο εις βάρος των μουσουλμάνων Ουιγούρων στην επαρχία Xinjiang. Ανησυχητική είναι και η συνεχιζόμενη αστάθεια στο Αφγανιστά¹²⁵ν. Ακόμα μία πηγή προβληματισμού μπορεί να αποτελέσει το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα και αναστάτωση στη νότια κινεζική θάλασσα, όπου η Κίνα βρίσκεται ήδη σε διαμάχη με αρκετές γειτονικές χώρες για εδαφικά και κυριαρχικά δικαιώματα. Μία άλλη πηγή προβληματισμού είναι ότι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ευρωπαϊκές, και οι Κινέζοι θα πρέπει είτε να τις ανταγωνιστούν, είτε να τις εντάξουν στα σχέδιά τους και να συνεργαστούν μαζί τους.

3.2 Ανασκόπηση της Κινεζικής ιστορικής διαδρομής και η ανάληψη της Προτοβουλίας.

Ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας παραμένει εντυπωσιακός, ακόμα και αν υποχωρήσει. Τα συνεχιζόμενα οικονομικά οφέλη της χώρας οφείλονται σε μεγάλο βαθμό i) στην ακόμη σημαντική ικανότητα να κατευθύνει τη δραστηριότητα κρίσιμων οικονομικών επιχειρήσεων και τομέων όπως η χρηματοδότηση, ii) στη δέσμευση στις πολιτικές οικονομικής επέκτασης και iii) στην ευελιξία της οικονομικής στρατηγικής. Φαίνεται ότι οι ηγέτες της Κίνας θεωρούν την πρόσφατα υιοθετημένη One Belt, One Road Initiative ως βασικό στοιχείο της μελλοντικής

¹²⁵ Λάντζου, Η., <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>, 25/02/2016.

οικονομικής ζωτικότητας της χώρας. Ωστόσο, υπάρχουν λόγοι να πιστεύουμε ότι αυτή η στρατηγική είναι σοβαρά εσφαλμένη, με τους εργαζόμενους, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, που προορίζονται να πληρώσουν ένα υψηλό τίμημα για τις αδυναμίες τους.¹²⁶

Προκειμένου να γίνει αντιληπτό τι εννοείται με την προαναφερθείσα διαπίστωση, οφείλει κανείς να μελετήσει ενδελεχώς την ιστορική διαδρομή της Κίνας. Η Κίνα αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς τις δεκαετίες του 1980, του 1990 και του 2000, με την παραγωγή και τις επενδύσεις όλο και περισσότερο να τροφοδοτούνται από την αυξανόμενη ένταξη της χώρας στα περιφερειακά διασυνοριακά δίκτυα παραγωγής. Μέχρι το 2002, η Κίνα έγινε ο μεγαλύτερος αποδέκτης άμεσων ξένων επενδύσεων παγκοσμίως και μέχρι το 2009 είχε ξεπεράσει τη Γερμανία για να γίνει ο μεγαλύτερος εξαγωγέας στον κόσμο. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η Μεγάλη Ύφεση και η παρακμή του παγκόσμιου εμπορίου που ακολούθησε αποτελούσαν μια μεγάλη πρόκληση για την αναπτυξιακή στρατηγική της χώρας. Η αντίδραση της κυβέρνησης ήταν να αντισταθμιστούν οι συνέπειες της μείωσης της εξωτερικής ζήτησης με ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα που χρηματοδοτήθηκε από τη μαζική δημιουργία χρημάτων και τα χαμηλά επιτόκια. Οι επενδύσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ αυξήθηκαν σε υψηλό ποσοστό όλων των εποχών κατά 48% το Δεκέμβριο του 2011 και παραμένουν πάνω από 44% του ΑΕΠ. Ωστόσο, παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης, η ανάπτυξη υποχώρησε σταθερά, από 10,6% το 2010 σε 6,7% το 2016, προτού σημειώσει αύξηση 6,9% το 2017. Το παρακάτω διάγραμμα περιγράφει και τις τρέχουσες προβλέψεις για τη περαιτέρω μείωση το 2018.¹²⁷

¹²⁶ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

¹²⁷ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.



128

Ξεκινώντας από το 2012, η κινεζική κυβέρνηση ξεκίνησε να προωθεί την ιδέα μιας «νέας κανονικής» - η οποία επικεντρώνεται σε ένα στόχο ανάπτυξης 6,5%. Η κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα οφέλη αυτού του νέου κανονικού ρυθμού ανάπτυξης θα περιλάμβαναν μεγαλύτερη σταθερότητα και μια περισσότερο προσανατολισμένη αναπτυξιακή διαδικασία στην εγχώρια παραγωγή που θα ωφελήσει τους Κινέζους εργαζόμενους. Ωστόσο, σε αντίθεση με τη ρητορική της, το κράτος εξακολούθησε να επιδιώκει ένα υψηλό ρυθμό ανάπτυξης, προωθώντας μια τεράστια κρατική στήριξη στην οικοδόμηση που συνδέεται με μια πολιτική διευρυμένης αστικοποίησης. Δημιουργήθηκαν δηλαδή νέοι δρόμοι, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, εμπορικά κέντρα και συγκροτήματα διαμερισμάτων. Όπως μπορεί να αναμένεται, μια τέτοια μεγάλη ώθηση στην κατασκευή έχει αφήσει τη χώρα με υπερβολικές εγκαταστάσεις και υποδομές, που επισημαίνονται από έναν αυξανόμενο αριθμό πόλεων φάντασμα. Όπως το South China Morning Post περιγράφει: «Έξι ουρανοξύστες με θέα σε μια τεράστια, ανθρωπογενή λίμνη φαινόταν μια εκπληκτική απεικόνιση της φιλοδοξίας μιας πόλης, η μετατροπή της ερήμου στην άκρη του Ordos

¹²⁸ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

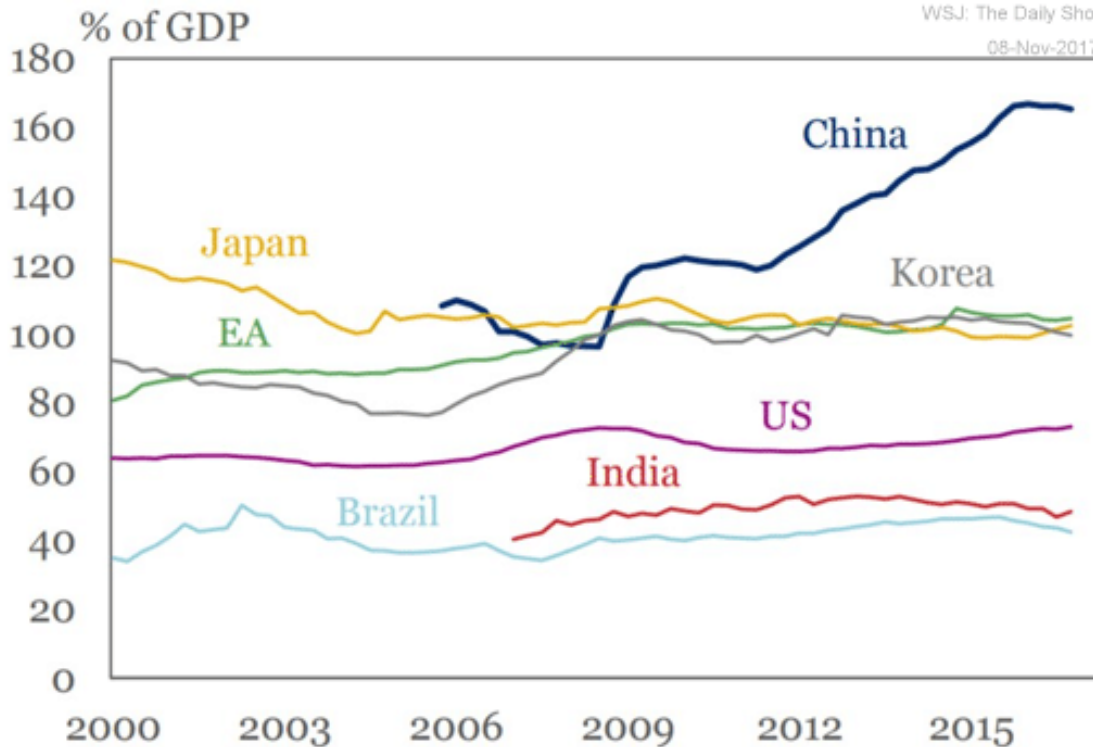
στην Εσωτερική Μογγολία σε ένα αστραφτερό κατοικημένο και εμπορικό συγκρότημα για να εξασφαλίσει τη μελλοντική ευημερία της. Το μεσημέρι σε μια κρύα χειμωνιάτικη μέρα η πραγματικότητα φάνηκε μάλλον διαφορετική. Μόνο μια χούφτα ανθρώπων μπορούσε να δει κανείς να εισέρχεται ή να βγαίνει από τα κτίρια, με ελάχιστα ίχνη δραστηριότητας στους ουρανοξύστες των 42 ορόφων. Το συγκρότημα άνοιξε πριν από πέντε χρόνια, αλλά μόνο τρία από τα κτίριά του έχουν πωληθεί στην κυβέρνηση της πόλης και ένα άλλο είναι κατεχόμενο από τον κατασκευαστή της, μια τράπεζα και μια ενεργειακή εταιρεία. Οι υπόλοιποι δύο είναι οι κενές πύλες μπλοκαρισμένες και η σκόνη συσσωρεύεται στο έδαφος».¹²⁹

Άλλες ως επί το πλείστον κενές πόλεις-φάντασμα μπορούν να βρεθούν σε ολόκληρη την Κίνα, συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής περιοχής Yujiaqu στην Tianjin, στην περιοχή Chenggong στο Kunming στο Yunnan και Yingkou στην επαρχία Liaoning. Αυτή η οικοδομική έκρηξη χρηματοδοτήθηκε από την ταχεία αύξηση του χρέους, δημιουργώντας προβλήματα αποπληρωμής. Συγκεκριμένα, το εταιρικό χρέος αυξήθηκε, όπως φαίνεται παρακάτω, αλλά αυξήθηκε σημαντικά και το χρέος των τοπικών αυτοδιοικήσεων και των νοικοκυριών.

¹²⁹ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

Chart 1. China's corporate debt-to-GDP at record high

Posted on
WSJ: The Daily Shot
08-Nov-2017



Source: Haver, IIF.

130

Η έκρηξη οδήγησε επίσης αρκετές βιομηχανίες να αυξήσουν δραματικά την κλίμακα παραγωγής τους, δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Όπως τονίζει ο ερευνητής Xin Zhang: «Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, οι μελετητές και οι κυβερνητικοί αξιωματούχοι κατέληξαν σε σταθερή συναίνεση ότι "οι εννέα παραδοσιακές βιομηχανίες" στην Κίνα είναι πιο εκτεθειμένες στο πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας: χάλυβας, τσιμέντο, γυαλί, ηλεκτρολυτικό αλουμίνιο, άνθρακας, η κατασκευή πλοίων, η ηλιακή, η αιολική και η πετροχημική ενέργεια». Όλοι αυτοί οι εννέα τομείς σχετίζονται με την ενέργεια, την κατασκευή υποδομών και την ανάπτυξη ακινήτων, αντανακλώντας τη φύση μιας οικονομίας που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις επενδύσεις για την Κίνα. Δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η κατάσταση αυτή οδήγησε επίσης σε σημαντική μείωση των ποσοστών απόδοσης σε όλη την οικονομία. Σύμφωνα με τον Xin Zhang: «Παρά τις ισχυρές συνολικές αναπτυξιακές

¹³⁰ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

επιδόσεις, το ποσοστό επιστροφής κεφαλαίου της κινεζικής οικονομίας έχει αρχίσει να βρίσκεται σε απότομη πτώση. Αν και τα αποτελέσματα ποικίλλουν ανάλογα με τις διαφορετικές μεθόδους εκτίμησης, η έρευνα εντός και εκτός της Κίνας επισημαίνει μια πρόσφατη πτωτική τάση. Για παράδειγμα, δύο οικονομολόγοι δείχνουν ότι όλη τη δεκαετία του 1980 και το πρώτο εξάμηνο της δεκαετίας του 1990, ο ρυθμός επιστροφής κεφαλαίου της κινεζικής οικονομίας ήταν σχετικά σταθερός σε περίπου 0,22, πολύ υψηλότερος από τον αμερικανικό αντίστοιχο. Ωστόσο, από τα μέσα της δεκαετίας του '90, ο ρυθμός επιστροφής κεφαλαίου παρουσίαζε μεγαλύτερες διακυμάνσεις έως ότου η δραματική πτώση φθάσει σε περίπου 0,14 το 2013. Έκτοτε, η επιστροφή κεφαλαίων στην κινεζική οικονομία μειώθηκε ακόμη περισσότερο, δημιουργώντας το φαινόμενο ενός "κεφαλαίου κόρος".¹³¹ Με άλλα λόγια, ήταν όλο και πιο απίθανο το κινεζικό κράτος να σταθεροποιήσει την ανάπτυξη ακολουθώντας την υπάρχουσα στρατηγική του. Στην πραγματικότητα, φαίνεται ότι πολλοί πλούσιοι Κινέζοι αποφάσισαν ότι το καλύτερο τους χαρτί είναι να μεταφέρουν τα χρήματά τους έξω από τη χώρα.

Ένα άρθρο της οικονομικής αναθεώρησης της Κίνας υπογραμμίζει την εξέλιξη αυτή¹³²: Από το 2015 το φάσμα των εκροών κεφαλαίων στοιχειώνει την κινεζική οικονομία. Εκείνο το έτος, που αντιμετώπισαν την απειλή της υποτίμησης του νομίσματος και μια επιθετική εκστρατεία κατά της διαφθοράς, οι επενδυτές και οι αποταμιευτές άρχισαν να κινούν τον πλούτο τους από την Κίνα. Η εκροή ήταν τόσο μεγάλη που η κεντρική τράπεζα αναγκάστηκε να δαπανήσει πάνω από 1 τρισεκατομμύριο δολάρια των συναλλαγματικών της αποθεμάτων για να υπερασπιστεί τη συναλλαγματική ισοτιμία. Η κινεζική κυβέρνηση ήταν τελικά σε θέση να εμποδίσει τη ροή κεφαλαίων από τα σύνορά της επιβάλλοντας αυστηρούς ελέγχους κεφαλαίου, ενώ το ισοζύγιο πληρωμών της Κίνας, τα συναλλαγματικά αποθέματα και τα συναλλαγματικά αποθέματα σταθεροποιήθηκαν. Αλλά ακόμα και το μεγαλύτερο φράγμα δεν μπορεί να σταματήσει τη βροχή μπορεί να κρατήσει μόνο το νερό να ρέει πιο κάτω. Υπάρχουν τώρα αρκετές ενδείξεις ότι οι συνθήκες που οδήγησαν αρχικά στο πρώτο μαζικό κύμα εκροής κεφαλαίου επέστρεψαν. Η ισχύς των ελέγχων κεφαλαίου της Κίνας ενδέχεται σύντομα να τεθεί υπό δοκιμή.¹³³

¹³¹ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

¹³² Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

¹³³ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

Οι κινέζοι ηγέτες δεν ήταν τυφλοί για τις αυξανόμενες οικονομικές δυσκολίες. Τα όρια στην εγχώρια κατασκευή ήταν εμφανή, καθώς και ο κίνδυνος ότι τα αχρησιμοποίητα κτίρια και τα εργοστάσια σε συνδυασμό με την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα σε βασικούς κλάδους θα μπορούσαν εύκολα να προκαλέσουν ευρείες αδυναμίες εκ μέρους των δανειοληπτών και να απειλήσουν τη σταθερότητα του χρηματοπιστωτικού τομέα. Ο αυξανόμενος ακτιβισμός του εργατικού δυναμικού από τους εργαζόμενους που αγωνίζονται με χαμηλούς μισθούς και επικίνδυνες συνθήκες εργασίας προσέθεσε την ανησυχία τους.¹³⁴ Εντούτοις, παρά την προηγούμενη φωνή της υποστήριξης για την έννοια της "νέας φυσιολογικής" ανάπτυξης που συνδέεται με μια βραδύτερη αλλά φιλικότερη προς τους εργαζόμενους και εγχώρια προσανατολισμένη οικονομική δραστηριότητα, η ηγεσία του κόμματος φαίνεται να έχει επιλέξει μια νέα στρατηγική, η οποία επιδιώκει να διατηρήσει την υπάρχουσα ανάπτυξη διεξάγοντας την επέκτασή της πέρα από τα εθνικά σύνορα της Κίνας: την «One Belt One Road Initiative».

Τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, λοιπόν, η Κίνα έχει αναπτυχθεί από μια φτωχή γεωργική χώρα σε μια παγκόσμια μονάδα παραγωγής. Το "κινεζικό μοντέλο" βασίζεται σε εσωτερικές επενδύσεις υποδομής και παραγωγής σε συνδυασμό με την εξωτερική προώθηση των εξαγωγών, και έχει κάνει τη χώρα τη δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία και μια από τις μεγαλύτερες εμπορικές χώρες στον κόσμο. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, το κινεζικό μοντέλο έχει αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις και περιορισμούς όπως η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης, η διόγκωση του χρέους, η πλεονάζουσα αλιευτική ικανότητα, οι περιορισμοί στους πόρους και στο περιβάλλον καθώς και την έλλειψη νέων πηγών ανάπτυξης. Τώρα η κινεζική ηγεσία αναζητά νέες πηγές για να στηρίξει οικονομικά την ανάπτυξη και μια από τις σημαντικότερες αλλαγές, εφευρέσεις και σκέψεις στον προσανατολισμό της είναι η πρωτοβουλία One Belt One Road. Στόχος της, λοιπόν, είναι η ανάπτυξη της να γίνει η απόπειρα μετάβασης από τον εξαγωγικό προσανατολισμό σε ένα νέο μοντέλο που βασίζεται στην κατανάλωση και τις εξωτερικές επενδύσεις.

Η πρωτοβουλία "One Belt One Road" (εφεξής "πρωτοβουλία OBOR"), καλύπτει περίπου το 65% του παγκόσμιου πληθυσμού και το ένα τρίτο του πληθυσμού του παγκόσμιου ΑΕΠ και η κεντρική ιδέα είναι να δημιουργηθούν βιώσιμες οικονομικές ζώνες: α) μια χερσαία ζώνη που να

¹³⁴ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

περιλαμβάνει γειτονικές χώρες που περιβάλλουν την Κίνα, ιδιαίτερα οι χώρες αυτές θα αφορούν το "Silk Road" έως την Κεντρική Ασία, τη Δυτική Ασία, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη και β) μια θαλάσσια ζώνη που να συνδέει τις λιμενικές εγκαταστάσεις της Κίνας με την αφρικανική ακτή, ωθώντας και προωθώντας, αγαθά και υπηρεσίες μέσω του καναλιού του Suez στη Μεσόγειο. Το OBOR φαίνεται να αναβιώνει το αρχαίο μοντέλο του Δρόμου του Μεταξιού με συστροφή του εικοστού πρώτου αιώνα. Η πρωτοβουλία OBOR είναι ένα φιλόδοξο έργο που στοχεύει στη διασύνδεση των διαπεριφερειακών το εμπόριο σε περισσότερες από 60 χώρες της Ασίας και της Ευρώπης κατά μήκος. Πρόκειται για την πιο σημαντική και μεγάλη πρωτοβουλία της Κίνας και την κρίσιμη συνιστώσα των στρατηγικών εξωτερικής πολιτικής του Προέδρου Χί Jínpíng. Ενώ η συμβατική ηγεμονική παράδοση βλέπει τον κόσμο μέσω του πρίσματος του Ατλαντικού, με τις Ηνωμένες Πολιτείες αφενός και την Ευρώπη από την άλλη, η πρωτοβουλία OBOR επιχειρεί να προσφέρει ένα νέο πρίσμα θα μας επιτρέψει να δούμε την παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ισορροπία εξουσίας.¹³⁵

3.3 Ο νέος δρόμος του μεταξιού. Στόχοι και Δράσεις: αρχές, πλαίσιο, δομή.

Ίσως η σημαντικότερη γεωπολιτική εξέλιξη της τρέχουσας δεκαετίας, η οποία αναμένεται να επιδράσει με κοσμογονικό τρόπο στη διαμόρφωση του μελλοντικού διεθνούς συστήματος στα επόμενα χρόνια, είναι η ανάπτυξη από πλευράς της Κίνας της περιβόητης OBOR (One Belt One Road), του «νέου Δρόμου του Μεταξιού»¹³⁶, που αναφέρεται πλέον και ως BRI (Belt and Road Initiative).

Η Κίνα παρουσίασε δημόσια για πρώτη φορά τη νέα της αναπτυξιακή στρατηγική για την Ευρασία το 2013,¹³⁷ όταν Ο Χί Jínpíng εξελέγη Πρόεδρος από το Εθνικό Λαϊκό Κογκρέσο, σε ομιλία του στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev στην Αστάνα πρωτεύουσα του Καζακστάν, μια εβδομάδα πριν από τη Σύνοδο Κορυφής του SCO (Shanghai Cooperation Organization), ενώ

¹³⁵ Xing, L., Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative, International Political Economy Series, σελ. 29-30.

¹³⁶ Ο όρος «Δρόμος του Μεταξιού» επινοήθηκε το 1877 από τον Γερμανό εξερευνητή βαρόνο φον Ριχτχόφεν.

¹³⁷ Μπαφαλούκου, Μ., https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-neos-dromos-toe-metaxioe-os-dikteo-gr_5cfe8911e4b0da743462275b, 27/06/2019.

πατέρας της ιδέας είναι ο Wang Huning (σύμβουλος του Xi Jinping).¹³⁸ Και σύντομα μετά την εκλογή του, ανακοίνωσε την υποστήριξή του ίσως για το μεγαλύτερο οικονομικό σχέδιο στον κόσμο, το One Belt, One Road Initiative (BRI). Ωστόσο, μέχρι το 2015, μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ διαφόρων επιτροπών και υπουργείων, δημοσιεύθηκε ένα σχέδιο δράσης - και το κράτος προχώρησε επιθετικά με την πρωτοβουλία¹³⁹ -, με στόχο την ανανέωση των αρχαίων εμπορικών οδών που συνδέουν την Ασία με την Ευρώπη, γνωστή ως ο Δρόμος του Μεταξιού¹⁴⁰.

Το πρόγραμμα, όπως υποδηλώνει το όνομα, αποτελείται από δύο ξεχωριστές αλλά κοινές ενισχυτικές τροχιές, την Οικονομική Ζώνη του Μεταξιού και τον Ναυτικό Δρόμο του Μεταξιού. Αυτοί οι δύο τομείς, παράλληλα με τη δευτερεύουσα και την παράλληλη υποδομή, θα χρησιμεύσουν ως οι δύο κύριες εμπορικές διαδρομές μέσω της Κίνας, η οποία θα προωθήσει την οικονομική της ανάπτυξη με νέες διαδρομές εξαγωγών, αλλά θα προωθήσει, θα ενθαρρύνει και θα στηρίξει την οικονομική ανάπτυξη των κρατών και εδαφών που επηρεάζονται από το έργο.

¹³⁸ Γιούμπα, Κ., <https://kedisa.gr/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-bri%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85/>, 26/10/2018.

¹³⁹Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

¹⁴⁰Ο Δρόμος του Μεταξιού - που στην πραγματικότητα ήταν πολλοί δρόμοι και όχι ένας μόνο- διαμορφώθηκε με το πέρασμα του χρόνου από τις νομαδικές μετακινήσεις των κτηνοτρόφων και των κοπαδιών τους, που ξεκίνησαν πριν από σχεδόν 5.000 χρόνια, σύμφωνα με μια νέα έρευνα. Είναι η πρώτη μελέτη που συνδυάζει δορυφορικά, γεωγραφικά και αρχαιολογικά δεδομένα, επιχειρώντας να «μοντελοποιήσει» επιστημονικά στην πορεία του χρόνου την εξέλιξη των δρόμων αυτών. Δρόμοι που έμελλε να παίξουν καθοριστικό ρόλο στην κοινωνία, οικονομία και οικολογία της Ευρασίας και τους οποίους, μεταξύ άλλων, χρησιμοποίησε ο Μάρκο Πόλο. Από ένα αρχαίο δίκτυο καταικτιδίων που διέσχισε αρχικά τα υψίπεδα της Κεντρικής Ασίας, προέκυψε σιγά-σιγά ένα τεράστιο δίκτυο εμπορικών δρόμων που εκτεινόταν από την Κίνα έως την Ανατολική Μεσόγειο και ακόμη πιο πέρα, έχοντας διασχίσει ένα δύσβατο ορεινό και έρημο τοπίο σε πολλά σημεία. Έμποροι, στρατιώτες, μοναχοί και προσκυνητές ακολούθησαν στα βήματα των πρώτων νομάδων, πάνω σε ένα κεντρικό άξονα που διέτρεχε απομονωμένες οροσειρές όπως το Ινδοκούς στο βόρειο Αφγανιστάν, το Παμίρ στο Τατζικιστάν, το Ντζουγκάρ στο Καζακστάν, το Τιάν Σαν στο Κιργιστάν και τα όρη Αλτάι στο Καζακστάν, τη Ρωσία και τη Μογγολία. Έως σήμερα ελάχιστα πράγματα ήταν γνωστά για το πώς ακριβώς σχηματίστηκαν οι λεγόμενοι «δρόμοι του μεταξιού» (οι οποίοι πήραν το όνομα ενός χαρακτηριστικού προϊόντος που εξαγόταν από την Ανατολή στη Δύση) ή τους παράγοντες που επηρέασαν τη γεωγραφία του οδικού δικτύου. Οι ερευνητές, με επικεφαλής τον αναπληρωτή καθηγητή ανθρωπολογίας Μάικλ Φρακέτι του Πανεπιστημίου Ουάσιγκτον του Σεντ Λούις-Μισούρι, που έκαναν τη σχετική δημοσίευση στο περιοδικό "Nature", μελέτησαν τις κινήσεις των αρχαίων ορεσίβιων νομάδων και συμπέραναν ότι τα αρχέγονα μονοπάτια των βοσκών αποτέλεσαν τον «μπούσουλα» πάνω στον οποίο αναπτύχθηκαν οι κατοπινοί μεγαλύτεροι και πολύ πιο πολυσύχναστοι εμπορικοί δρόμοι. Μέσα από τις μαζικές περιοδικές εποχικές μετακινήσεις ανθρώπων και ζώων σε αναζήτηση ηπιότερου κλίματος και βοσκής, δημιουργήθηκε ένα πολύπλοκο δίκτυο μονοπατιών μέσω των βουνών. Ενώ στο παρελθόν είχε καταβληθεί προσπάθεια να μελετηθούν οι δρόμοι του μεταξιού με αφετηρία τους γνωστούς ενδιάμεσους σταθμούς πάνω στις κυριότερες διαδρομές, αυτή τη φορά οι ερευνητές εστίασαν στο πιο δύσκολο και άγνωστο τμήμα των οδικών δικτύων, ανάμεσα στους σταθμούς. Οι επιστήμονες χρησιμοποίησαν ειδικούς αλγόριθμους υδρολογικής ροής, τους οποίους προσαρμόσαν κατάλληλα, προκειμένου να προσομοιώσουν σε υπολογιστές τις κινήσεις των νομάδων και να δημιουργήσουν έτσι ένα πιο λεπτομερή χάρτη του δικτύου των Δρόμων του Μεταξιού. Περίπου το 75% των αρχαίων σταθμών στο Δρόμο του Μεταξιού εκτιμάται ότι βρίσκονταν κατά μήκος των μετακινήσεων των νομάδων.

Το έργο έχει πλαισιωθεί και σχεδιαστεί με βάση τις αρχές της ισότητας και της μη παρέμβασης. Ενώ ξεκίνησε το έργο στο Astana, ο Πρόεδρος Xi Jinping είπε επίσης ότι η Κίνα σέβεται τις αναπτυξιακές διαδρομές και τις πολιτικές που επέλεξαν οι λαοί των περιφερειακών χωρών, και δεν θα παρεμβαίνει ποτέ στις εγχώριες υποθέσεις των χωρών της Κεντρικής Ασίας. Επιπλέον, δήλωσε ότι «η Κίνα ποτέ δεν θα επιδιώξει να διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο περιφερειακές υποθέσεις, ούτε θα προσπαθήσει να καλλιεργήσει μια σφαίρα φαντασίας», προσθέτοντας ότι "τα έθνη της Κίνας και της Κεντρικής Ασίας πρέπει να είναι γνήσιοι φίλοι αμοιβαίας υποστήριξης και εμπιστοσύνης» (Xinhua 2013). Το έργο έχει αντιμετωπιστεί ως "συστηματικό" από την κινεζική ηγεσία, και αυτός ο επιθετικός προσδιορισμός μεταφέρει την ιδέα της δημιουργίας μιας δομής ευημερίας και ανάπτυξης, όχι μόνο για την Κίνα αλλά και για γειτονικές χώρες και περιοχές. Το ευρύτερο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου OBOR μπορεί να αναλυθεί σε δύο βασικές διαστάσεις: την υποδομή και τους ανθρώπους ως πραγματικούς παίκτες στην διεθνές πολιτικό παιχνίδι. Οι δύο διαστάσεις έχουν εξαιρετική σημασία για τα κράτη της Κεντρικής Ασίας και οι δύο είναι κρίσιμες για το πώς η Κίνα αντιμετωπίζει τις δημοκρατίες της Κεντρικής Ασίας σε σχέση με υλοποίηση του σχεδίου. Η διάσταση της υποδομής δίνει έμφαση στην κατασκευή του μιας νέας Ευρασιατικής γέφυρας και ανάπτυξης της Κίνας-Μογγολίας-Ρωσίας και της Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας και οι οικονομικοί διάδρομοι της Χερσονήσου Κίνας-Ινδοκίνας, εκμεταλλεζόμενοι τους διεθνείς οδούς μεταφοράς, βασιζόμενοι στις βασικές πόλεις κατά μήκος της ζώνης και της οδού και χρησιμοποιώντας τα βασικά οικονομικά βιομηχανικά πάρκα ως πλατφόρμες συνεργασίας. Η διάσταση οι άνθρωποι ως μεμονωμένα άτομα και παίκτες της διεθνούς σκηνής τονίζει την ανάγκη να προχωρήσει το πνεύμα της φιλικής συνεργασίας του δρόμου του μεταξίου με την προώθηση εκτενών πολιτιστικών και ακαδημαϊκών ανταλλαγών, ανταλλαγών προσωπικού και συνεργασίας, συνεργασίας με τα μέσα ενημέρωσης, ανταλλαγών νέων και εθελοντισμού προκειμένου να κερδηθεί η δημόσια στήριξη για την εμβάθυνση της διμερούς και πολυμερούς συνεργασίας.¹⁴¹

¹⁴¹ Cheng Y., Song L., Huang, L., The Belt & Road Initiative in the Global Arena, Chinese and European Perspectives, σελ. 210-211.

Η πρωτοβουλία αυτή για το Νέο Δρόμο του Μεταξιού φαίνεται να είναι η πιο φιλόδοξη προσπάθεια επενδύσεων στις υποδομές στην ιστορία, καθώς πρόκειται για ένα εγχείρημα ανανέωσης της παγκόσμιας εξισορρόπησης.¹⁴² Η ιδιαίτερα φιλόδοξη αυτή στρατηγική έγινε γνωστή στην Ευρώπη ως «One Belt One Road» (Μια Ζώνη, Ένας Δρόμος), η οποία ονομάστηκε και επίσημα αργότερα ως «Belt and Road Initiative» (BRI - Το εγχείρημα «Η Ζώνη και ο Δρόμος») και παρουσιάζεται σαν ένας σύγχρονος δρόμος του μεταξιού, είναι όμως κάτι πολύ μεγαλύτερο από ότι αφήνεται να εννοηθεί.

Ο αρχικός στόχος της BRI ήταν να συνδέσει την Κίνα με άλλες 70 χώρες σε ολόκληρη την Ασία, την Αφρική, την Ευρώπη και την Ωκεανία. Βασικός πυλώνας του σχεδίου αποτελεί η δημιουργία μιας περιφερειακής υπερσύνδεσης μεταξύ Κίνας, Αφρικής, Νοτιοανατολικής Ασίας, Ρωσίας και Ευρώπης μέσω της Κινέζικης Θάλασσας και του Ινδικού ωκεανού, με τη δημιουργία ενός πυκνού δικτύου υποδομών που θα περιλαμβάνουν κυρίως μεταφορές (σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα), τηλεπικοινωνίες, αγωγούς ενέργειας και θαλάσσιες υποδομές εμπορίου. Απώτερος σκοπός του μεγαλεπήβολου αυτού σχεδίου αποτελεί η ενίσχυση της γεωστρατηγικής σημασίας της Ευρασίας καθώς και η ανάδειξη της Κίνας σε μια ισχυρή παγκόσμια δύναμη. Υπάρχουν δύο μέρη στο αρχικό όραμα της BRI: Η «Ζώνη», η οποία επιδιώκει να αναδημιουργήσει την παλαιά οδό εμπορίου του δρόμου του μεταξιού και το «Road», που δεν είναι στην πραγματικότητα δρόμος, αλλά μια σειρά λιμανιών που δημιουργούν μια θάλασσα εμπορική διαδρομή που εκτείνεται σε διάφορους ωκεανούς. Η πρωτοβουλία έπρεπε να δοθεί μέσω διαφόρων χωριστών αλλά συνδεδεμένων επενδύσεων σε αγωγούς φυσικού αερίου και πετρελαίου μεγάλης κλίμακας, στους δρόμους, στους σιδηροδρόμους και στους λιμένες καθώς και στη σύνδεση των «οικονομικών διαδρόμων». Παρόλο που δεν υπάρχει επίσημος χάρτης BRI, παρατίθεται μια απεικόνιση της προτεινόμενης εδαφικής προσέγγισης.¹⁴³

Ένας λόγος για τον οποίο δεν υπάρχει ακόμη ο επίσημος χάρτης BRI είναι ότι η πρωτοβουλία συνέχισε να εξελίσσεται. Εκτός από τις υποδομές, περιλαμβάνει τώρα τις προσπάθειες για οικονομική ολοκλήρωση, συνεργασία στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας, πολιτιστικές και ακαδημαϊκές ανταλλαγές και δημιουργία μηχανισμών συνεργασίας. Επιπλέον,

¹⁴² Μπαφαλούκου, Μ., https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-neos-dromos-toe-metaxioe-os-dikteo-gr_5cfe8911e4b0da743462275b, 27/06/2019.

¹⁴³ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

έχει επεκταθεί και η γεωγραφική της εστίαση. Για παράδειγμα, τον Σεπτέμβριο του 2018, η Βενεζουέλα ανακοίνωσε ότι η χώρα «θα προσχωρήσει τώρα στο φιλόδοξο εμπορικό σχέδιο της Κίνας για το Νέο Δρόμο του Μεταξιού που φέρεται να κοστίζει 900 δισεκατομμύρια δολάρια».



144

Χάρτης 1^{ος}

¹⁴⁴ Γιούμπα, Κ., <https://kedisa.gr/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-br/%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85/>, 26/10/2018.

Reviving the Silk Road

Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, the Silk Road initiative, also known as China's Belt and Road initiative, aims to invest in infrastructure projects including railways and power grids in central, west and southern Asia, as well as Africa and Europe.



145 Χάρτης 2^{ος}

Αναλυτικότερα, η ανάγκη ανάπτυξης της Ασίας οδήγησε τις χώρες της περιοχής σε σχεδιασμό και εκτέλεση μεγάλων έργων με σκοπό τη σύνδεση μεταξύ τους και την ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές της Ευρώπης. Κάποια από τα έργα αυτά έγιναν ή γίνονται, πολλά καθυστερούσαν εξαιτίας τοπικών αντιπαράθεσεων και τα περισσότερα παρουσίαζαν προβλήματα χρηματοδότησης. Με την πρωτοβουλία «One Belt One Road» η Κίνα προχώρησε σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την Ευρασία, που λάμβανε υπόψη την υπάρχουσα υποδομή, προωθούσε τα έργα που καθυστερούσαν και συμπεριλάμβανε νέα έργα, ιδέες και χρηματοδότηση για μια συνολική ανάπτυξη της Ευρασίας. Με τον όρο “Road” οι Κινέζοι

¹⁴⁵ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

εννοούν τη θαλάσσια οδό που συνδέει την Ν.Α Ασία, με την Αφρική και την Ευρώπη, που απεικονίζεται στο χάρτη 1 με γαλάζια γραμμή και ονομάζεται επίσημα “Θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου του 21ου αιώνα”. Κατά μήκος αυτής της οδού θα κατασκευαστούν λιμάνια ή θα αναβαθμιστούν προϋπάρχοντα, έτσι ώστε να γίνεται ταχύτερη και φθηνότερη μεταφορά των ασιατικών προϊόντων στην Ευρώπη και των πρώτων υλών από την Αφρική στην Ασία. Τα έργα αυτά θα συνδυαστούν με άλλα που θα γίνουν σύμφωνα με τον όρο “Belt”, ώστε τα προϊόντα να φτάνουν ταχύτερα στα λιμάνια για φόρτωση. Τερματικοί σταθμοί του θαλάσσιου ταξιδιού προς την Ευρώπη είναι ο Πειραιάς και η Βενετία. Με τον όρο “Belt” εννοούν μια πολύ μεγάλη περιοχή της Ευρασίας, που οριοθετείται από τις κόκκινες διακεκομμένες γραμμές, και που ονομάζεται επίσημα “Ζώνη του δρόμου του μεταξίου”. Μέσα στη ζώνη αυτή θα εκτελεστούν μεγάλα έργα υποδομής που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη και την σύνδεση μεταξύ τους και με την Ευρώπη των χωρών της ζώνης, με βασικό μεταφορικό μέσο το τρένο. Συνεπώς η πρωτοβουλία αυτή θα οικοδομήσει εμπορικές οδούς μεταξύ της Κίνας και των χωρών της Κεντρικής Ασίας, της Ευρώπης και των παραθαλάσσιων χωρών του Ινδο-Ειρηνικού (οι παράκτιες χώρες σημαίνει ότι βρίσκονται στην ακτή της Ινδίας και του Ειρηνικού Ωκεανού). Ένα δίκτυο οδών, σιδηροδρόμων, πετρελαιοαγωγών, ηλεκτρικών δικτύων, λιμένων και άλλων έργων υποδομής που αποσκοπούν στη σύνδεση της Κίνας με τον κόσμο.

Η ελπιδοφόρα, λοιπόν, αυτή στρατηγική ιδέα της Κίνας αποτελεί ένα εν δυνάμει έργο στο οποίο η Κίνα έχει εναποθέσει μεγάλες επενδύσεις, με την κεντρική εξουσία να είναι αυτή που συντονίζει τις απαραίτητες συμφωνίες και διαπραγματεύσεις για την διεκπεραίωση του. Έχει δημιουργήσει ένα σώμα αποτελούμενο από τέσσερις ανώτατους συμβούλους αρμόδιους για τον έλεγχο και τον συντονισμό του οράματος αυτού. Ο Wang Huning , ο Wang Yang (χαρτοφυλάκιο εμπορίου), ο Yang Jiechi (κρατικό συμβούλιο) και ο Yang Jing (κρατικό συμβούλιο). Σύμφωνα με υπολογισμούς της Τράπεζας Grison’s Peak το ποσό που δαπάνησε η κεντρική εξουσία μόλις τα δυο πρώτα χρόνια των διεργασιών του έργου ανήλθε στα 49 δισεκατομμύρια δολάρια ενώ έχει λάβει και δάνεια από σημαντικές τράπεζες του κόσμου. Αυτές είναι η AIIB και η νέα τράπεζα των BRICS οι οποίες έχουν παραχωρήσει δάνεια ύψους 100 δισεκατομμυρίων δολαρίων έκαστην και η Αναπτυξιακή τράπεζα της ίδιας της Κίνας η

οποία παραχώρησε 900 δισεκατομμύρια δολάρια ενώ 40 δισεκατομμύρια δολάρια έχουν υποσχεθεί και από άλλους τράπεζες που ελέγχονται από το κράτος όπως η Eximbank.¹⁴⁶

Οι λόγοι οι οποίοι οδήγησαν στην παρουσίαση αυτής της ιδέας εντοπίζονται κυρίως σε οικονομικούς και στρατηγικούς καθώς και κοινωνικοπολιτικούς. Αρχικά, η Κίνα κλονίστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 και είδε την οικονομικούς της ρυθμούς να επιβραδύνουν. Παράλληλα η κυβέρνηση Obama έκανε λόγο για στροφή του “ενδιαφέροντος” τους προς την Ασία και τον Ειρηνικό δημιουργώντας το φόβο για ναυτικό αποκλεισμό μέσω του ελέγχου των στενών του Malacca, σημαντικό σημείο εφοδιασμού για την Κίνα. Έτσι, επαναπροσδιόρισαν τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης και του εξωτερικού στρατηγικού σχεδιασμού με τη δημιουργία εναλλακτικής πορείας μεταφοράς εμπορευμάτων.

Η Κίνα αποσκοπεί, δηλαδή, στο να τονώσει την οικονομία μέσω εμπορικών “διαδρομών”, όπου το εμπόριο θα διεξάγεται χωρίς εμπόδια ενώ ταυτόχρονα θα ενισχυθεί και η ροή του χρήματος. Ακόμα, θα ανοίξουν νέες θέσεις εργασίας και θα απορροφηθεί εργατικό δυναμικό, γεγονός το οποίο συνεπάγεται κοινωνική σταθερότητα και την ασφάλεια της περιοχής. Ειδικότερα, οι νέες αγορές στην Ευρασία θα συμβάλλουν στο να εξωτερικευτούν εξειδικευμένες γνώσεις πάνω σε υποδομές τις οποίες και η ίδια χρειάζεται, με αποτέλεσμα να διατηρηθεί σε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης η οικονομία της. Μέσω αυτού του σχεδίου γίνονται εμφανείς και οι στρατηγικοί στόχοι εδάφους και εθνικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, οι εισαγωγές από τις χώρες του SCO (Κίνα, Καζακστάν, Κιργιστάν, Ρωσία, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν, Ινδία, Πακιστάν) είναι σημαντικές για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της Κίνας, ενώ χαρακτηριστική είναι και η σημασία της εκμετάλλευσης του λιμανιού Gwadar στο Πακιστάν το οποίο μειώνει τις αποστάσεις μεταξύ Ανατολικής Αφρικής και του Περσικού Κόλπου(τέσσερις φορές λιγότερο από την απόσταση από τα στενά του Malacca), ενώ την ίδια σημασία έχει και το λιμάνι Chabahar στο Ιράν. Ακόμα, αποσκοπεί στην περιφερειακή αλληλεξάρτηση και ενσωμάτωση, η οποία θα οδηγήσει σε πιο στενούς δεσμούς μεταξύ Κίνας και των γειτόνων της. Η άσκηση ήπιας ισχύος μέσω αυτής της πρωτοβουλίας είναι επίσης ένα μέσο για την Κίνα να αυξήσει την επιρροή της στις αναπτυσσόμενες χώρες παρέχοντας

¹⁴⁶ Γιούμπα, Κ., <https://kedisa.gr/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-bri%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85/>, 26/10/2018.

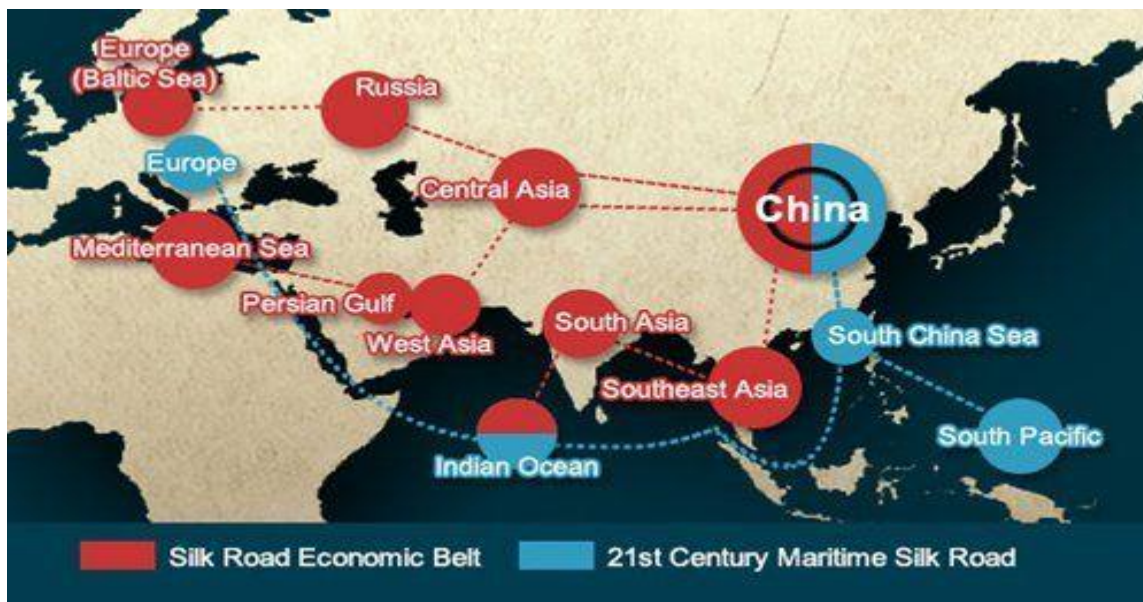
προγράμματα ιατρικής βοήθειας, εκπαίδευσης καθώς και ανάπτυξης της γεωργίας. Ακόμα, προωθεί την κινέζικη γλώσσα, εκπαιδευτικά προγράμματα ανταλλαγής μαθητών και "άνοιγμα" μέσω ενημέρωσης.



Χάρτης 3^{ος} ¹⁴⁷

¹⁴⁷ Λάβδας, Σ., <http://www.dravirilissia.gr/themata/parousiash.aspx?sxID=3204>, 06/09/2017.

Προκειμένου να γίνει περισσότερο αντιληπτή η παραπάνω ιδέα παρατίθεται ο κάτωθι χάρτης



Χάρτης 4^{ος} ¹⁴⁸

Όσον αφορά την πρόσβαση στην Ευρώπη προβλέπονται δυο κύριες σιδηροδρομικές διαδρομές, η Βόρεια και η Νότια. Στο Βορρά, οι γραμμές υπάρχουν διακεκομμένες στο χάρτη 4 και συναντούν τον κύριο άξονα (πράσινη γραμμή) στη Μόσχα (Υπερσιβηρικός). Στο Νότο όμως γραμμές δεν υπάρχουν. Προβλέπονται δύο που θα συγκλίνουν στην Τεχεράνη. Η γραμμή του άξονα, από τα κινεζικά σύνορα μέσω Αφγανιστάν και μια δεύτερη από τη Ντάκα του Μπαγκλαντές (γκρι γραμμή) που θα ενώνει την Ν.Α Ασία με το βασικό δίκτυο. Προς το παρόν τα τρένα κινούνται προς την Τεχεράνη μέσω Καζακστάν και κατά μήκος της Κασπίας (μαύρη γραμμή) και έστω και έτσι τα Containers από την Α.Κίνα χρειάζονται 16 ημέρες για να φτάσουν στην Τεχεράνη έναντι περίπου 40 που απαιτούνται μέσω της θαλάσσιας οδού. Από την Τεχεράνη προς Ευρώπη προς το παρόν τα τρένα θα κινούνται παράλληλα με την Κασπία στη διαδρομή Μπακού -Τιφλίδα- Κωνσταντινούπολη. Προβλέπεται επίσης η αλλαγή του πλάτους των σιδηροδρομικών γραμμών ώστε να γίνει σταδιακά ενιαίο για να μην απαιτούνται μεταφορτώσεις και η αναβάθμιση τους, ώστε να δέχονται τρένα μεγάλης ταχύτητας. Τέλος υπάρχει και μια γραμμή Βορράς-Νότος, που ενώνει τη Μόσχα με το ιρανικό λιμάνι Μπαντάρ Αμπάς στον Περσικό (μέσω Τεχεράνης). Το Ιράν (και ιδιαίτερα η Τεχεράνη), αποτελεί κομβικό σημείο του όλου εγχειρήματος.

¹⁴⁸ Λάβδας, Σ., <http://www.drasisvilissia.gr/themata/parousiash.aspx?sxID=3204>, 06/09/2017.

Όσον αφορά τα προβλεπόμενα έργα δεν αφορούν τόσο την κατασκευή των βασικών οδών επικοινωνίας Ευρώπης -Ασίας, όσο τη δημιουργία κάποιων ζωνών ολοκληρωμένης ανάπτυξης, που οι Κινέζοι αποκαλούν “διαδρόμους” και στο χάρτη 4 εμφανίζονται με κόκκινο. Κατά μήκος των διαδρόμων θα κατασκευαστούν σιδηροδρομικές γραμμές για τρένα μεγάλης ταχύτητας, δρόμοι, αγωγοί μεταφοράς πετρελαίου και αερίου, δίκτυα επικοινωνιών και μεγάλα ενεργειακά έργα. Οι υποδομές αυτές προορίζονται να αποτελέσουν πόλο έλξης επιχειρήσεων (θα κτιστούν εργοστάσια κ.λπ.) με αποτέλεσμα την ανάπτυξη των περιοχών. Οι διάδρομοι θα καταλήγουν είτε σε λιμάνια, είτε σε κάποιο σημείο του άξονα, ή θα αποτελούν κομμάτια του ίδιου του άξονα, ώστε να διασφαλίζεται ή άμεση μεταφορά των προϊόντων που παράγονται εκεί. Ήδη οι Κινέζοι εκτελούν μεγάλα έργα στη ζώνη του Πακιστάν (μήκους 3000χλμ. περίπου), αλλά και στις ζώνες της ΝΑ Ασίας και του άξονα.

Εκτός από τα παραπάνω οι Κινέζοι εμφανίζονται διατεθειμένοι να συμμετάσχουν στη χρηματοδότηση κάθε έργου σχετικού με τους στόχους του εγχειρήματος στο χώρο της «Ζώνης», δηλαδή στην κατασκευή εναλλακτικών οδών επικοινωνίας, διέλευσης αγωγών κ.λπ. Έτσι το μεγαλόπνοο σχέδιο «One Belt One Road» πρέπει να το δούμε σαν μια ομπρέλα που καλύπτει κάθε έργο που σχετίζεται με τη σύνδεση και ανάπτυξη των περιοχών της “Ζώνης” (για παράδειγμα, έχουν ήδη εντάξει στο σχέδιο τα έργα ανοικοδόμησης της Συρίας. Εκεί αναμένεται να επανενεργοποιηθεί η γραμμή Χαλέπι-Βαγδάτη, που έχει σταματήσει τη λειτουργία της εξαιτίας του πολέμου και ίσως να μην είναι τόσο μακρινή η στιγμή που θα αποφασιστεί η ολοκλήρωση της γραμμής Βαγδάτη-Τεχεράνη, που θα δώσει νέα διέξοδο στους Κινέζους στη Μεσόγειο και μια ευκολότερη διαδρομή για την Κωνσταντινούπολη). Ένα άλλο κρίσιμο σημείο είναι οι αγωγοί, που θα κινούνται παράλληλα με τις γραμμές μέσα στους διαδρόμους και θα μεταφέρουν πετρέλαιο ή αέριο στην Ν.Α Ασία και την Κίνα. Ήδη χώρες όπως το Ισραήλ ή το Κατάρ έχουν δείξει ενδιαφέρον να ενταχθούν στο σχέδιο.

Όσον αφορά την χρηματοδότηση του έργου μέχρι σήμερα κύριοι φορείς αυτής είναι κρατικές κινεζικές τράπεζες οι οποίες έχουν χρηματοδοτήσει απευθείας έργα άνω των 250 δισεκατομμυρίων στην περιοχή και αναμένεται να συνεχίσουν. Στο μεταξύ με πρωτοβουλία της Κίνας ιδρύθηκε μια Τράπεζα ειδικού σκοπού, η Asian Infrastructure Investment Bank, με έδρα το Πεκίνο, που ασχολείται αποκλειστικά με τη χρηματοδότηση έργων του προγράμματος. Στο

μετοχικό της κεφάλαιο συμμετέχουν εκτός από την Κίνα, άλλες 56 χώρες (με κίτρινο στο χάρτη 4). Το τέλος του 2017 προστέθηκαν άλλες οκτώ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Ακόμα οι Κινέζοι ελπίζουν ότι θα προσελκύσουν σημαντικά κεφάλαια από την Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο.

Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα φιλόδοξο. Το συνολικό κόστος δεν μπορεί να υπολογισθεί γιατί δεν είναι καν γνωστό το σύνολο των έργων που θα ενταχθούν, αλλά εκτιμάται ότι η Κίνα θα δαπανήσει περί το 1 τρισεκατομμύρια δολάρια και ότι το σύνολο των επενδύσεων που θα γίνουν σε βάθος χρόνου είναι της τάξης μεγέθους των 10 τρισεκατομμύρια. Παρά, όμως, τα φιλόδοξα σχέδια για τη δημιουργία ενός τέτοιου μεγαλεπήβολου σχεδίου, η Κίνα συνεργάζεται κυρίως με χώρες οι οποίες αντιμετωπίζουν κοινωνικοπολιτικά προβλήματα καθώς αποτελούν και ‘πηγές’ γένεσης τρομοκρατίας, τα οποία θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο το σχέδιο της. Πιο συγκεκριμένα, τα εσωτερικά εθνικά ζητήματα, τα οποία οξύνονται στις χώρες της Κεντρικής Ασίας και κάθε κράτος γίνεται πιο εθνικιστικό, καθορίζοντας την ταυτότητά του σε αντιπαράθεση με τους γείτονες του, το κομμουνιστικό παρελθόν τους καθώς και τα ισλαμιστικά κινήματα ιδίως στην περιφέρεια της περιοχής στο Αφγανιστάν, στο Ιράκ και στο Πακιστάν. Στη συνέχεια, η διαδοχή της ηγεσίας, αφού σε χώρες όπως το Καζακιστάν, Ουζμπεκιστάν και Τατζικιστάν οι ηγέτες βρίσκονται στην εξουσία από την περίοδο ανεξαρτησίας των χωρών, γεγονός το οποίο συνεπάγεται την εμφάνιση φαινομένων διαφθοράς. Τέλος, η άνιση κατανομή υδάτινων πόρων από τα κράτη της περιοχής δημιουργεί πρόσφορο έδαφος για συγκρούσεις.¹⁴⁹

Συμπερασματικά, το σχέδιο One Belt One Road της Κίνας αποτελεί μια σημαντική συνιστώσα για την ενίσχυση της επιρροής της Κίνας στην Ευρασία και την αντιμετώπιση των γεωστρατηγικών προκλήσεων. Αντιμετωπίζεται ως ένα από τα μεγαλύτερα εργαλεία της Κίνας για άσκηση στρατηγικής, συντονίζοντας και προσανατολίζοντας μια σειρά εθνικών πόρων για την επίτευξη ενός τιτάνιου πολιτικού στόχου. Αυτό που η διεθνής κοινότητα μένει να δει είναι πόσο μακριά μπορεί να φτάσει η επιτυχία αυτού του σχεδίου της Κίνας που οραματίζεται μια

¹⁴⁹ Γιούμπα, Κ., <https://kedisa.gr/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-br/%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85/>, 26/10/2018.

νέα τάξη πραγμάτων με δικά της πολιτικά και οικονομικά θεσμικά όργανα των οποίων οι κανόνες αντανakλούν τις αξίες της και εξυπηρετούν τα συμφέροντά της.

Οι Κινέζοι το διαφημίζουν σαν ένα σχέδιο ανάπτυξης, ειρήνης και συνεργασίας, που θα φέρει κοντύτερα τους λαούς και θα μειώσει τις εντάσεις, εφόσον όλοι έχουν να κερδίσουν από κάτι τέτοιο, και υποστηρίζουν ότι με την εφαρμογή του «τρία δισεκατομμύρια άνθρωποι θα έχουν περάσει στη μεσαία τάξη μέχρι το 2050». Ωστόσο είναι ένα εγχείρημα που έχει και τις αντιδράσεις του. Στη Δύση, το σχέδιο αντιμετωπίζεται με σκεπτικισμό και ανάμικτα συναισθήματα. Κάποιοι το αποκαλούν ένα νέο (τεράστιο) σχέδιο Μάρσαλ, πολλοί λένε ότι είναι αδύνατο να γίνει, για πολιτικούς λόγους, άλλοι ότι είναι μεγαλεπήβολο ακόμα και για το μέγεθος της Κίνας. Άλλοι εστιάζουν στα προβλήματα της Κινεζικής οικονομίας. Αλλά, επειδή δεν ξέρουν που θα πάει το πράγμα, όλοι προσπαθούν να κρατήσουν επαφή και να εκμεταλλευτούν ευκαιρίες- που έχουν ήδη προκύψει, κυρίως για τις μεγάλες εταιρίες παραγωγής εξοπλισμού. Πάντως στην πράξη μέχρι τώρα δεν είναι όλα ρόδινα. Το σχέδιο συναντά δυσκολίες και εντάσεις σε κάποιες περιοχές και αστοχίες σχεδιασμού σε κάποια από τα έργα που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί (μικρότερη ανταπόκριση από το αναμενόμενο). Όμως, μεγαλόπνοα σχέδια κρίνονται σε βάθος χρόνου και αυτό είναι ένα τέτοιο και όχι μόνο, γιατί οι γεωπολιτικές προεκτάσεις του πιθανά αγγίζουν ακόμα και το θέμα της παγκόσμιας κυριαρχίας.

3.4 Το όραμα της Κίνας.

Καθώς η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας έχει αρχίσει να επιβραδύνεται, η οικονομία της αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις και η οικονομική στρατηγική της μετασχηματίζεται με αλλαγές στην παγκόσμια εμπορική και επενδυτική θέση και στρατηγική της χώρας. Όμως νέες προκλήσεις προκαλούν νέες απαντήσεις. Η Κίνα δεν επέλεξε να τονώσει την οικονομία της με στροφή προς τα μέσα αλλά επέλεξε τη διπλωματία, το εμπόριο και τις επενδύσεις για να διευρύνει τη σφαίρα ενδιαφέροντος και επιχειρηματικών ευκαιριών της. Με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να προωθήσει τις οικονομικές σχέσεις, τους δεσμούς μεταξύ των ανθρώπων, και την πολιτική επιρροή και ταυτόχρονα να ενισχύσει τη νομιμότητά της. Ως εκ τούτου, οραματίστηκε ένα πρόγραμμα όπου θα μπορούσε να θέσει τον εαυτό ως έναν από τους μεγαλύτερους παίκτες στην παγκόσμια πολιτική σκηνή. Η εστίαση της, λοιπόν, στην πρωτοβουλία OBOR του Πεκίνου

έχει εθνικές, πολιτικές, γεωπολιτικές, ιστορικές και οικονομικές πρακτικές. Ωστόσο, η πρωτοβουλία OBOR δεν είναι μόνο μια νέα στρατηγική κινεζικής μεγάλης κλίμακας, αλλά και μια οικονομική συνεργασία, μια συνεργασία που αφορά τις υποδομές και που θα καλύπτει ολόκληρη την Ευρασία. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για ένα σύνολο μέσων για τη διευκόλυνση της διασύνδεσης της όσον αφορά το εμπόριο, τις επενδύσεις, τη χρηματοδότηση και τη συμμετοχή των τουριστών και φοιτητών. Η πρωτοβουλία αυτή συνδέεται και με την πρωτοβουλία «New Silk Road», που περιλαμβάνει την Οικονομική Ζώνη Μεταξιού του εικοστού πρώτου αιώνα «Maritime Silk Road», γεγονός που έχει γίνει ο ακρογωνιαίος λίθος της Κίνας στην δημόσια διπλωματία. Με αυτές τις σκέψεις η Κίνα θα παρέχει νέες και περισσότερες ευκαιρίες για την ενδιαφερόμενες χώρες. Ως αποτέλεσμα, παρέχει ευκαιρίες στις χώρες της ΚΑΕ που επιθυμούν να συνεργαστούν στην εφαρμογή της στρατηγικής.¹⁵⁰

Αυτό που οραματίζεται, λοιπόν, η Κίνα με την πρωτοβουλία «One Belt One Road», με άλλα λόγια αποτυπώνεται σε τέσσερις στόχους που αναφέρονται στις πολιτικές, στον κατασκευαστικό τομέα-υποδομές, στο εμπόριο και την χρηματοδότηση. Αυτοί οι στόχοι συνοψίζονται παρακάτω.

Συντονισμός των πολιτικών

- i. Ο συντονισμός των πολιτικών μεταξύ των χωρών κατά μήκος της πρωτοβουλίας «One Belt One Road» είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της. Σύμφωνα με το όραμα της πρωτοβουλίας, οι χώρες θα συντονίσουν τις στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξής τους και των πολιτικών τους και θα επεξεργαστούν μαζί σχέδια και μέτρα για την περιφερειακή συνεργασία.
- ii. Οι χώρες του «Belt and Road» θα δημιουργήσουν έναν πολυεπίπεδο διακυβερνητικό μηχανισμό ανταλλαγής και επικοινωνίας μακροοικονομικής πολιτικής.

¹⁵⁰ Cheng Y., Song L., Huang, L., The Belt & Road Initiative in the Global Arena, Chinese and European Perspectives, σελ. 79.

Ανάπτυξη ικανοτήτων

- i. Οι χώρες κατά μήκος του «Belt and Road» θα βελτιώσουν τη συνδεσιμότητα των υποδομών τους και θα εναρμονίσουν τα πρότυπα.
- ii. Οι χώρες θα προωθήσουν τις κατασκευές των λιμανιών, των υποδομών, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στα κανάλια μεταφοράς χερσαίων υδάτων, την προώθηση της συνεργασίας των λιμανιών και την αύξηση των θαλάσσιων διαδρομών και τον αριθμό των ταξιδιών.
- iii. Οι χώρες θα επεκτείνουν τις πλατφόρμες για τη συνολική συνεργασία στην πολιτική αεροπορία και θα βελτιώσουν την αεροπορική υποδομή.
- iv. Η συνεργασία στη διασύνδεση της ενεργειακής υποδομής θα προωθηθεί.
- v. Οι χώρες θα προωθήσουν από κοινού την κατασκευή δικτύων επικοινωνίας όπως τα διασυννοριακά οπτικά καλωδιακά δίκτυα και τα δορυφορικά δίκτυα πληροφοριών.
- vi. Οι χώρες θα ενισχύσουν τη συνεργασία στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας με τη δημιουργία κοινών εργαστηρίων και την προώθηση ανταλλαγών προσωπικού.
- vii. Η Κίνα θα προωθήσει τη συνεργασία μεταξύ των χωρών κατά μήκος του «Belt and Road» σε τομείς όπως η απασχόληση των νέων, η κατάρτιση στην επιχειρηματικότητα και η ανάπτυξη επαγγελματικών δεξιοτήτων και τέλος,
- viii. οι χώρες της πρωτοβουλίας «Belt and Road» θα ενισχύσουν επίσης τα προγράμματα ανταλλαγής φοιτητών.¹⁵¹

Αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει τεράστια ανάγκη για χρηματοδότηση στην Ασία. Σύμφωνα με την Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης, από το 2010 έως το 2020, η Ασία πρέπει να επενδύσει συνολικά περίπου 8 τρισεκατομμύρια δολάρια σε εθνικό επίπεδο υποδομών προκειμένου να διατηρηθούν τα σημερινά επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης. Ωστόσο, πολλές ασιατικές χώρες πλήττονται από μεγάλο έλλειμμα υποδομών, κυρίως λόγω δημοσιονομικών περιορισμών και έλλειψης επενδυτικού κεφαλαίου.

¹⁵¹Fung Business Intelligence Center, σελ. 6, <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, 05/2016.

Απελευθέρωση και διευκόλυνση του εμπορίου και των επενδύσεων

- i. Χώρες κατά μήκος της ζώνης και της οδού θα ενισχύσουν την τελωνειακή συνεργασία σε τομείς όπως η ανταλλαγή της πληροφόρησης, η αμοιβαία αναγνώριση κανονισμών και η αμοιβαία βοήθεια στην επιβολή του νόμου. Θα είναι ένα "σύστημα μονής οθόνης" εγκατεστημένο σε συνοριακούς λιμένες. Επιπλέον, οι χώρες θα προωθήσουν τον ηλεκτρονικό έλεγχο της επιθεώρησης και των διαπιστωμένων πιστοποιητικών και θα διευκολύνουν την αμοιβαία αναγνώριση των εξουσιοδοτημένων Οικονομικών Φορέων.
- ii. Οι χώρες θα μειώσουν τα μη δασμολογικά εμπόδια και θα βελτιώσουν την διαφάνεια των μέτρων του τεχνικού εμπορίου.
- iii. Οι χώρες θα αναλάβουν δράση για την διευκόλυνση των επενδύσεων και για την εξάλειψη των εμποδίων στις επενδύσεις. Επίσης θα προωθηθούν οι διαπραγματεύσεις για τις διμερείς συμφωνίες για την προστασία των επενδύσεων και την αποφυγή της διπλής φορολογίας.
- iv. Οι χώρες θα επεκταθούν αμοιβαία στους επενδυτικούς τομείς. Συγκεκριμένα, θα υπάρξει συνεργασία σε μη ορυκτές πηγές ενέργειας όπως η υδροηλεκτρική ενέργεια, πυρηνική ενέργεια, αιολική ενέργεια και η ηλιακή ενέργεια, οι οποίες θα ενισχυθούν.
- v. Οι χώρες θα προωθήσουν επίσης την συνεργασία σε αναδυόμενες βιομηχανίες όπως η νέα γενιά τεχνολογία της πληροφορίας, η βιοτεχνολογία, και η νέα ενέργεια τεχνολογίας και νέων υλικών
- vi. Οι χώρες θα συνεργαστούν για την οικοδόμηση διαφόρων μορφών βιομηχανικών πάρκων, όπως οι υπερπόντιες ζώνες οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας και οι διασυνοριακές οικονομικές ζώνες συνεργασίας.¹⁵²

¹⁵² Fung Business Intelligence Center, σελ. 6, <https://www.fbigroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%201st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, 05/2016.

Χρηματοδοτική συνεργασία

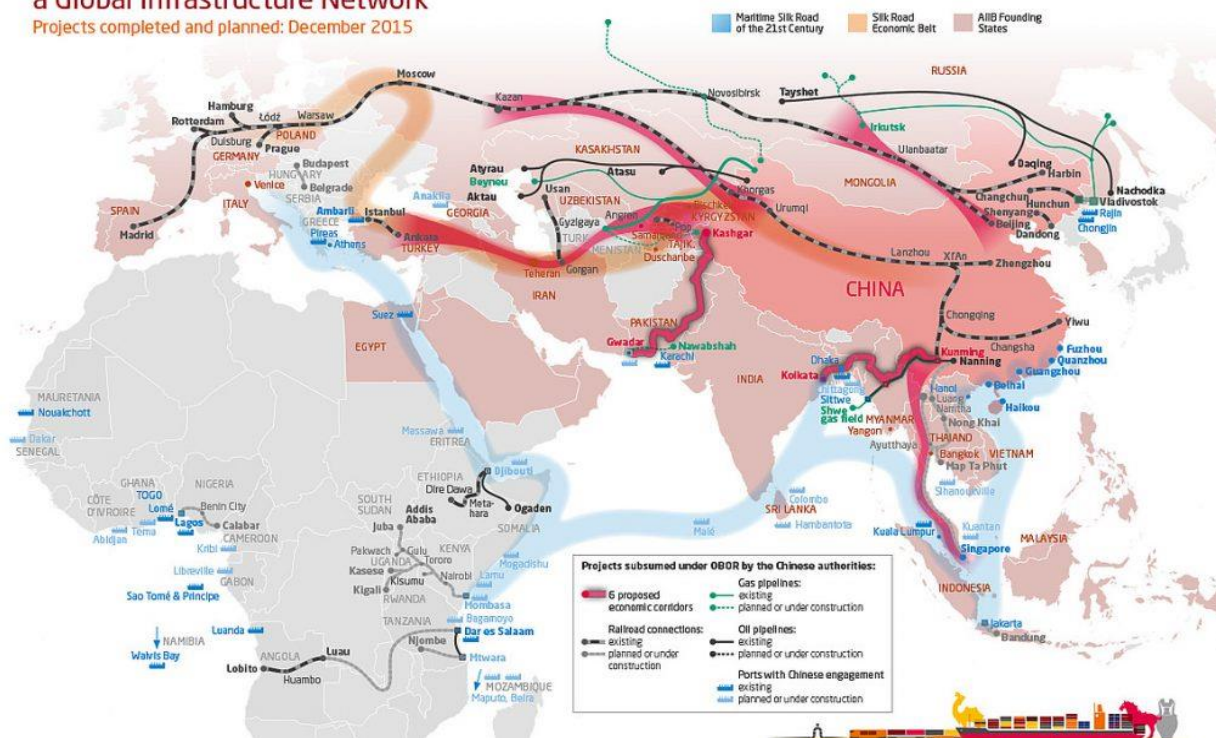
- i. Οι χώρες κατά μήκος του «Belt and Road» θα ενισχύσουν τα οικονομική συνεργασία και θα αυξήσουν την ανάπτυξη των προσπαθειών τους για τη δημιουργία συστήματος νομισματικής σταθερότητας, των επενδύσεων και την χρηματοδότηση συστημάτων αλλά και των συστημάτων πιστωτικών πληροφοριών στην Ασία.
- ii. Οι χώρες θα προωθήσουν την ίδρυση της Τράπεζας Επενδύσεων της Ασίας, τη νέα Τράπεζα Ανάπτυξης BRICS, τον Οργανισμό Συνεργασία της Σαγκάης και το Ταμείο Μεταφορών.
- iii. Οι χώρες θα δημιουργήσουν ή θα αναπτύξουν τις αγορές ομολόγων τους. Η Κίνα θα υποστηρίξει τις κυβερνήσεις των χωρών κατά μήκος της Ζώνης και της Οδού καθώς και εταιρείες αλλά και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με πιστοληπτικές αξιολογήσεις για την έκδοση ομολόγων του νομίσματός της στην Κίνα. Εν τω μεταξύ, τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οι εταιρείες θα ενθαρρύνονται να εκδίδουν ομόλογα στο νόμισμά της ή σε άλλα νομίσματα εκτός της Κίνας.
- iv. Οι χώρες θα επεκτείνουν το πεδίο και την κλίμακα των διμερών ανταλλαγών των νομισμάτων και των οικισμών.
- v. Εμπορικές επενδύσεις σε μετοχές κεφαλαίων καθώς και ιδιωτικών κεφαλαίων θα ενθαρρύνουν την συμμετοχή στην κατασκευή βασικών έργων της πρωτοβουλίας.¹⁵³

¹⁵³ Fung Business Intelligence Center, σελ. 7, <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%201st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf>, 05/2016.

MERICS China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



154

Το μεγαλόπνοο όραμα της Κίνας έχει στόχο την παγκόσμια αναπτυξιακή στρατηγική σύνδεση της Κίνας με τον υπόλοιπο κόσμο με την δημιουργία νέων και σύγχρονων μέσων, οδών και υποδομών, προκειμένου να γίνει ευκολότερη και γρηγορότερη η ανταλλαγή προϊόντων, υπηρεσιών, υλικών και διάφορων άλλων αγαθών. Την οικοδόμηση μιας ενοποιημένης μεγάλης αγοράς και η πλήρης αξιοποίηση τόσο των διεθνών όσο και των εγχώριων αγορών μέσω της πολιτιστικής ανταλλαγής και της ολοκλήρωσης για την ενίσχυση της αμοιβαίας κατανόησης και εμπιστοσύνης των κρατών μελών, καταλήγοντας σε ένα καινοτόμο πρότυπο με εισροές κεφαλαίων, και την τεχνολογική βάση δεδομένων¹⁵⁵. Η πρώτη εστίαση ήταν οι επενδύσεις σε υποδομές, η εκπαίδευση, τα υλικά κατασκευών, ο σιδηρόδρομος και ο αυτοκινητόδρομος, η αυτοκινητοβιομηχανία, η ακίνητη περιουσία, το ηλεκτρικό δίκτυο και ο χάλυβας. Ήδη, μερικές εκτιμήσεις απαριθμούν την πρωτοβουλία Belt and Road ως ένα από τα μεγαλύτερα έργα

¹⁵⁴ Property Investment 88, <https://www.propertyinvestment88.sg/one-belt-one-road-initiative/#.XTMYGugzZPa>, 12/2015.

¹⁵⁵News - Zhejiang Uniview Technologies Co., Ltd. en.uniview.com. Retrieved 11/05/2019.

υποδομής και επενδύσεων στην ιστορία, καλύπτοντας περισσότερες από 68 χώρες, συμπεριλαμβανομένου του 65% του παγκόσμιου πληθυσμού και του 40% του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος από το 2017. Η πρωτοβουλία «One Belt One Road», λοιπόν, αποτελεί την αιχμή του δόρατος από την κινεζική κυβέρνηση για τη βελτίωση του εμπορίου και της οικονομικής ολοκλήρωσης σε ολόκληρη την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική. Η στρατηγική χρησιμοποιεί συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου και έργα υποδομής - συμπεριλαμβανομένων δρόμων, λιμένων και σιδηροδρόμων - για τη δημιουργία ενός σύγχρονου δρόμου μεταξοτυπίας που καλύπτει περίπου 65 χώρες, οι οποίες έχουν συνδυασμένο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) 21 τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Περιλαμβάνει τόσο μια ζώνη οικονομικής γης μέσω της Ευρασίας όσο και έναν θαλάσσιο «δρόμο» για να συνδέσει τις παράκτιες πόλεις της Κίνας με την Αφρική και τη Μεσόγειο. Η ζώνη αυτή είναι ο φυσικός δρόμος. Αυτό που αποκαλούν ο δρόμος είναι στην πραγματικότητα ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού, με άλλα λόγια, οι θαλάσσιες λωρίδες. Πρόκειται για ένα πολύ φιλόδοξο έργο, το οποίο καλύπτει περίπου το 65% του παγκόσμιου πληθυσμού, περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου ΑΕΠ και περίπου το ένα τέταρτο του συνόλου των αγαθών και υπηρεσιών που μεταφέρει ο κόσμος. Η Κίνα θέλει να αναπτύξει τη διεθνή επιρροή επεκτείνοντας την επιρροή της. Αισθάνεται απομονωμένη, καθώς δεν είναι μέρος των χωρών της Ομάδας των 7. Ως εκ τούτου, η στρατηγική αυτή θα επιτρέψει στην Κίνα να ασκήσει μεγαλύτερη περιφερειακή επιρροή, να ενισχύσει το ΑΕΠ της με την τόνωση του εμπορίου και να βρει νέες αγορές για τα προϊόντα της. Το κινεζικό μοντέλο ανάπτυξης είχε ως αποτέλεσμα τις επενδύσεις. Έχει οδηγήσει σε πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που θα διοχετευθεί αποτελεσματικά εάν η Κίνα προχωρήσει σε νέες αγορές για τις εξαγωγές της. Ως εκ τούτου θα ενισχύσει το ρόλο του νομίσματός της ως διεθνές αποθεματικό νόμισμα και θα καθορίσει τις περιφερειακές ανισότητες στην Κίνα, καθώς οι ανατολικές και νότιες περιοχές της παρουσιάζουν καθυστέρηση όσον αφορά την ανάπτυξη. Αυτές οι περιοχές θα είναι τώρα καλύτερα συνδεδεμένες με τον κόσμο.¹⁵⁶

Η μεγάλη, λοιπόν αυτή στρατηγική της Κίνας στην οποία βασίζει τις κρίσιμες αποφάσεις εξωτερικής πολιτικής, μπορεί και να οριστεί ως ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σύνολο ιδεών και στόχων για να κράτος όσον αφορά την θέση του στο διεθνές. Σε γενικές γραμμές, η μεγάλη στρατηγική εκφράζει το εθνικό συμφέρον από μια μακροπρόθεσμη προοπτική, καθορίζει

¹⁵⁶Choudhury, M., <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>, 06/09/2017.

ανάλογα τις προτεραιότητες της και, ως εκ τούτου, διαθέτει πόρους για επίτευξη των στόχων που τέθηκαν στην εν λόγω στρατηγική. Ως εκ τούτου, οι βασικοί υπολογισμοί της Κίνας δεν βασίζονται στο καταστροφή του κυρίαρχου διεθνούς συστήματος, αλλά μάλλον να το αλλάξουν επαρκώς ώστε να διαδραματίσει έναν πολύ μεγαλύτερο ρόλο που θα οδηγήσει στην κυριαρχία της οικονομικής δύναμης Ασίας-Ειρηνικού. Οι στόχοι της εκδηλώνονται με βεβαιότητα, αίσθηση αναζωογόνησης, οικοδόμηση της στρατιωτικής δύναμης, εξερεύνηση του εξωτερικού χώρου, επέκταση της σημαντικής οικονομικής της δύναμης σε άλλα μέρη του κόσμου, στοιχεία που στοχεύουν στην πραγματοποίηση του Κινέζικου ονείρου.¹⁵⁷

Συνεπώς η πρωτοβουλία «One Belt One Road» είναι μια στρατηγική μεγάλης κλίμακας σχεδιασμένη να οδηγεί σε μεγαλύτερες και ταχύτερες συναλλαγές και ροές κεφαλαίων μεταξύ ανατολής και δύσης. Καλύπτοντας δύο εμπορικές οδούς - μια χερσαία διαδρομή που συνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή με την Κίνα μέσω της Κεντρικής Ασίας και μια θαλάσσια διαδρομή που συνδέει την Κίνα, τη Νοτιοανατολική Ασία, την Ινδία και την Αφρική - ο γενικός στόχος είναι να αυξηθεί το περιφερειακό εμπόριο και να ενθαρρυνθεί η οικονομική συνεργασία.

Παρόλο που η πρωτοβουλία Belt and Road είναι σταθερά ριζωμένη στην επιταγή της εγχώριας οικονομικής ανάπτυξης, Η αναδιάρθρωση της οικονομίας της είναι υπό συνθήκες παγκοσμιοποίησης. Μετά από μια περίοδο προοδευτικών ενεργητικών δραστηριοτήτων και φιλόδοξων διπλωματιών το BRI αποτελεί αποκορύφωμα της αναζήτησης της Κίνας για μια μεγάλη στρατηγική αφήγηση. Το BRI υποδεικνύει ότι η Ευρασία είναι η σημερινή και μελλοντική αρένα της ανόδου της Κίνας. Η απαίτηση της χώρας για μια "παραδοσιακή" θέση στο παγκόσμιο σύστημα συνδέεται με την «Ευρασιατική στιγμή» και ως εκ τούτου τη μοίρα των αναδυόμενων Ευρασιατικών σχέσεων. Το BRI φαίνεται να βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο κρίσιμων ιστορικών τροχιών. Από τη μία πλευρά, οι εξουσιαστικές πολυπλοκότητες της Κίνας να αυξάνονται με την κινεζική ηγεσία να προσπαθεί να αποφύγει τη μεγάλη πολιτική εξουσίας και να καθυσχύσει τους γείτονές της, αναζητώντας ενεργά ένα διαφορετικό μοντέλο περιφερειακής συνεργασίας υπό τις δομικές συνθήκες μιας παγκόσμιας ηγεμονίας των Η.Π.Α

¹⁵⁷ Ehteshami, A., Horesh, N., China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Durham Modern Middle East and Islamic World Series, σελ.193-194.

και από την άλλη πλευρά παρατηρούνται εμφανώς τα στάδια ένταξης της Κίνας στην παγκόσμια καπιταλιστική οικονομία: στρατηγικές εδαφικής αναδιάταξης που εμπλέκονται στην αναπαράσταση της πρωτοβουλίας ως βασική χωρική δυναμική του παγκόσμιου καπιταλισμού.¹⁵⁸

Το κινεζικό κράτος, όπως παρουσιάζεται από την Aihwa Ong¹⁵⁹ έχει πρώτα συνδέσει τις εγχώριες οικονομικές μεταρρυθμίσεις της Κίνας με την παγκόσμια οικονομία μέσω των ειδικών διοικητικών και οικονομικών ζωνών της Μεγάλη Κίνα (Χονγκ Κονγκ, Ταϊβάν, Μακάο). Σχεδόν 40 χρόνια αργότερα, η διοίκηση του Χι θέλει να επεκτείνει συστηματικά την πρωτοβουλία των ζωνών και διαδρόμων, μια ειδική πολιτική διακυβέρνησης, προκειμένου να δημιουργηθούν εμπορικές και επενδυτικές σχέσεις σε όλη την Ευρασία. Έτσι, το BRI, θα μπορούσε να το χαρακτηρίσει κάποιος ως την συνέχεια του ανοίγματος της πολιτική μεταρρύθμισης που άρχισε πρώτα από τον Deng Xiaoping μετά το 1978, και που θα οδηγήσει ακόμα σε μια άλλη μείωση του διοικητικού και οικονομικού χώρου της Κίνας.¹⁶⁰

3.5 Θαλάσσιο δίκτυο, δίκτυο σιδηροδρόμων, οδών και αγωγών.

Η Κίνα έχει υπογράψει ένα συνεργατικό έγγραφο σχετικά με την πρωτοβουλία «One Belt One Road» με 126 χώρες και 29 διεθνείς οργανισμούς. Όσον αφορά την κατασκευή υποδομών, η Κίνα και οι χώρες του εγχειρήματος αυτού έχουν πραγματοποιήσει αποτελεσματική συνεργασία στους λιμένες, στους σιδηροδρόμους, στους αυτοκινητόδρομους, στους σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, στις αεροπορικές μεταφορές και στις τηλεπικοινωνίες.¹⁶¹

¹⁵⁸ Mayer, M., Rethinking the Silk Road, China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, σελ. 25-26.

¹⁵⁹ Η Aihwa Ong είναι καθηγήτρια της Ανθρωπολογίας στο Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνιας και μέλος του Συμβουλίου Επιστημών της Διεθνούς Ομάδας για την Κοινωνική Πρόοδο. Είναι γνωστή για την διεπιστημονική προσέγγισή της στις έρευνες για την παγκοσμιοποίηση, τον εκσυγχρονισμό και την ιθαγένεια από τη Νοτιοανατολική Ασία και την Κίνα προς τον Βορειοδυτικό Ειρηνικό και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

¹⁶⁰ Mayer, M., Rethinking the Silk Road, China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, σελ.26.

¹⁶¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative#Silk_Road_Economic_Belt.

Η πρωτοβουλία «Belt and Road» έχει στόχο την βελτίωση της φυσικής υποδομής κατά μήκος των χερσαίων διαδρόμων που αντιστοιχούν περίπου στον παλιό δρόμο του μεταξιού. Οι διάδρομοι υποδομής που περιλαμβάνουν περίπου 60 χώρες, κυρίως στην Ασία και την Ευρώπη αλλά και στην Ωκεανία και την Ανατολική Αφρική, θα κοστίζουν περίπου 4 έως 8 τρισεκατομμύρια δολάρια. Η πρωτοβουλία, ωστόσο, έρχεται σε αντίθεση με τις δύο εμπορικές συμφωνίες των ΗΠΑ, την εταιρική σχέση μεταξύ των χωρών του Ειρηνικού και τη διατλαντική εταιρική σχέση για τις συναλλαγές και τις επενδύσεις¹⁶².

3.6 Έξι διεθνείς θαλάσσιοι διάδρομοι

Δίκτυα Υποδομών

Τα έργα που αναμένεται να σχεδιαστούν λαμβάνουν οικονομική ενίσχυση από το Ταμείο Μεταφορών και την Τράπεζα Επενδύσεων Ασίας και αφορούν τους χερσαίους διάδρομους. Αναλυτικότερα, περιλαμβάνουν¹⁶³:

- i. την νέα γέφυρα της Ευρασιατικής Γης, η οποία εκτείνεται από τη Δυτική Κίνα στη Δυτική Ρωσία μέσω του Καζακστάν και περιλαμβάνει το σιδηρόδρομο οδικών μεταφορών μέσω της αυτόνομης περιφέρειας Xinjiang της Κίνας, του Καζακστάν, της Ρωσίας, της Λευκορωσίας, της Πολωνίας και της Γερμανίας.
- ii. Τον διάδρομο Κίνα-Μογγολία-Ρωσία, ο οποίος θα διαρκέσει από τη Βόρεια Κίνα έως τη Ρωσική Άπω Ανατολή. Το ρωσικό Ταμείο Επενδύσεων της Ρωσίας, η κινεζική εταιρεία China Investment Corporation και η κινεζική κυβερνητική υπηρεσία επενδύσεων, συνεργάστηκαν το 2012 για να δημιουργήσουν το σινο-ρωσικό επενδυτικό ταμείο, το οποίο επικεντρώνεται στις ευκαιρίες διμερούς ολοκλήρωσης¹⁶⁴.

¹⁶² The Economist, Our bulldozers, our rules Archived 23 December 2017 at the Wayback Machine, <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>, 02/07/2016.

¹⁶³ Ramasamy, B., Yeung, M., Utoktham, C., Duval, Y., Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors ARTNeT Working Paper Series, Bangkok, ESCAP (172). Archived from the original on 17/04/2018, https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative, Retrieved 17/04/2018.

¹⁶⁴ China Daily, China to step up Russian debt financing, http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xiattendwwii/node_53000782.htm, 12/05/2015.

- iii. Το διάδρομο Κίνα-Κεντρική Ασία-Δυτική Ασία, ο οποίος θα ξεκινάει από τη Δυτική Κίνα προς την Τουρκία.
- iv. Το διάδρομο της χερσονήσου Κίνας-Ινδοκίνας, ο οποίος θα ξεκινάει από τη νότια Κίνα στη Σιγκαπούρη.

Στενά συνδεδεμένοι είναι:

- i. Ο οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές-Κίνα-Ινδία-Μιανμάρ (BCIM), ο οποίος εκτείνεται από τη νότια Κίνα έως τη Μιανμάρ και χαρακτηρίζεται επισήμως ως "στενά συνδεδεμένος με την πρωτοβουλία Belt and Road"¹⁶⁵.
- ii. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (CPEC) που ταξινομείται επίσης ως "στενά συνδεδεμένος με την πρωτοβουλία «Belt and Road» αφορά την συλλογή έργων υποδομής σε ολόκληρο το Πακιστάν¹⁶⁶, η οποία στοχεύει στον ταχύ εκσυγχρονισμό των μεταφορικών δικτύων του Πακιστάν, της ενεργειακής υποδομής και της οικονομίας.¹⁶⁷ Στις 13 Νοεμβρίου 2016, το CPEC έγινε εν μέρει λειτουργικό όταν το κινεζικό φορτίο μεταφέρθηκε χερσαία στο λιμάνι του Gwadar για την περαιτέρω θαλάσσια αποστολή στην Αφρική και τη Δυτική Ασία.¹⁶⁸

Ο Xi Jinping επισκέφθηκε την Αστάνα, το Καζακστάν και τη Νοτιοανατολική Ασία το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2013 και πρότεινε από κοινού την οικοδόμηση αυτού του σχεδίου, ενός νέου οικονομικού χώρου δηλαδή, την Οικονομική Ζώνη Μεταξιού, που θα περιλαμβάνει τους παραπάνω διαδρόμους.¹⁶⁹ Η πρωτοβουλία θα δημιουργούσε έναν συνεκτικό

¹⁶⁵ Xinhua, Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road, <http://www.globaltimes.cn/content/914373.shtml>, 29/03/2015.

¹⁶⁶ Xinhua, Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road, 29/03/ 2015, CPEC investment pushed from \$55b to \$62b – The Express Tribune, 12/04/2017. Archived from the original on 15/05/2017. Retrieved 14/05/ 2017. https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.

¹⁶⁷ Hussain, Tom 19/042015. China's Xi in Pakistan to cement huge infrastructure projects, submarine sales, McClatchy News. Islamabad. Archived from the original on 02/08/ 2017. Retrieved 16/05/2017.

Kiani, Khaleeq 30/092016. With a new Chinese loan, CPEC is now worth \$57bn. Dawn. Archived from the original on 20/11/2016. Retrieved 19/11/ 2016, https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Pakistan_Economic_Corridor.

¹⁶⁸ Ramachandran, Sudha 16/11/ 2016. "CPEC takes a step forward as violence surges in Balochistan. www.atimes.com. Archived from the original on 08/07/ 2017. Retrieved 19/11/ 2016, https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Pakistan_Economic_Corridor.

¹⁶⁹ Xi Jinping Calls For Regional Cooperation Via New Silk Road. The Astana Times. Archived from the original on 07/11/2017. Retrieved 31/10/2017, <https://astanatimes.com/2013/09/xi-jinping-calls-for-regional-cooperation-via-new-silk-road/>.

οικονομικό χώρο, δημιουργώντας τόσο σκληρή υποδομή, όπως σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις, όσο και ήπιες υποδομές, όπως οι εμπορικές συμφωνίες και μια κοινή εμπορική νομική δομή με δικαστικό σύστημα για την αστυνόμευση των συμφωνιών.¹⁷⁰ Θα αυξήσει τις πολιτιστικές ανταλλαγές και θα διευρύνει το εμπόριο. Εκτός αυτής της ζώνης, η οποία είναι σε μεγάλο βαθμό ανάλογη με τον ιστορικό δρόμο του μεταξιού, είναι μια νέα επέκταση που περιλαμβάνει τη Νότια Ασία και τη Νοτιοανατολική Ασία.

3.7 Το όραμα της Θαλάσσιας Οδού.

Όραμα για τη θαλάσσια συνεργασία στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας "Belt and Road"

Το 2013, όπως προαναφέρθηκε ο Πρόεδρος Xi Jinping έθιξε την πρωτοβουλία για την από κοινού οικοδόμηση της «Economic Belt Road» και του «Maritime Silk Road» του Ναυτικού, δηλαδή, Δρόμου του Μεταξιού του 21ου αιώνα (εφεξής «η πρωτοβουλία Belt and Road»). Το 2015, η Κίνα εξέδωσε το όραμα και τις δράσεις για την από κοινού οικοδόμηση της οικονομικής ζώνης του δρόμου του μεταξιού και του θαλάσσιου μεταξοτυπικού δρόμου του 21ου αιώνα, η οποία προτείνει την προώθηση του συντονισμού πολιτικής, την συνδεσιμότητα των υποδομών και των εγκαταστάσεων, του απρόσκοπτου εμπορίου, την χρηματοπιστωτική ενοποίηση και των ομολόγων, τηρώντας την αρχή της κοινής ανάπτυξης μέσω της συζήτησης και συνεργασίας για την προώθηση της κατασκευής των ζωνών και των οδών. Με στόχο τον συγχρονισμό των αναπτυξιακών σχεδίων και την προώθηση κοινών δράσεων μεταξύ των χωρών κατά μήκος του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού, η δημιουργία μιας πολυδιάστατης, πολυεπίπεδης και ευρείας εμβέλειας εταιρικής σχέσης, η οποία θα προστατεύει από κοινού και θα χρησιμοποιεί βιώσιμα τους θαλάσσιους πόρους για την επίτευξη αρμονίας μεταξύ ανθρώπου και για την κοινή ανάπτυξη και ενίσχυση της θαλάσσιας ευημερίας, η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρύθμισης (NDRC) και η Κρατική Ωκεανή Διοίκηση (SOA) εκδίδουν με το παρόν το όραμα για τη θαλάσσια συνεργασία στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Belt and Road, μια ειρηνική και ευημερούσα ζώνη και θαλάσσια οδό του 21ου αιώνα ¹⁷¹

¹⁷⁰ Kuo, L., Kommenda, N., What is China's Belt and Road Initiative?. the Guardian. Archived from the original on 05/09/ 2018. Retrieved 05/09/2018, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>.

¹⁷¹ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

Ιστορικό

Οι ωκεανοί αποτελούν το μεγαλύτερο οικοσύστημα στη γη, συνεισφέροντας πολύτιμα περιουσιακά στοιχεία για την ανθρώπινη επιβίωση και μια κοινή αρένα για βιώσιμη ανάπτυξη. Δεδομένου της παγκοσμιοποίησης και της πρόοδου της περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, οι ωκεανοί έχουν καταστεί ως το θεμέλιο εκείνο για την αγορά, την τεχνολογική συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών. Η ανάπτυξη της "γαλάζιας" οικονομίας έχει γίνει διεθνής συναίνεση, οδηγώντας σε μια νέα εποχή αυξημένης εστίασης και εξάρτησης από τη θαλάσσια συνεργασία και ανάπτυξη. Σε συμφωνία με την επικρατούσα τάση ανάπτυξης, ανοίγματος και συνεργασίας, η ενίσχυση της ναυτιλιακής συνεργασίας συμβάλλει στη στενότερη σύνδεση μεταξύ των παγκόσμιων οικονομιών, στη βαθύτερη αμοιβαία επωφελής συνεργασία και στο ευρύτερο χώρο για ανάπτυξη.

Η Κίνα υποστηρίζει στο Πνεύμα του Μεταξίου την ειρήνη και συνεργασία, το ανοικτό πνεύμα και την συμμετοχή, την αμοιβαία μάθηση και το αμοιβαίο όφελος και καταβάλλει προσπάθειες για την εφαρμογή της Ατζέντας των Ηνωμένων Εθνών για την αειφόρο ανάπτυξη του 2030 στον τομέα των ακτών και των ωκεανών. Η Κίνα είναι διατεθειμένη να συνεργαστεί στενά με τις χώρες της οδού, να συμμετάσχει σε θαλάσσια συνεργασία συνολικής διάστασης και ευρείας εμβέλειας και να δημιουργήσει ανοικτές και αποκλειστικές πλατφόρμες συνεργασίας θεσπίζοντας με αυτό τον τρόπο μια εποικοδομητική και ρεαλιστική σύμπραξη για τη δημιουργία ενός «μπλε κινητήρα» για την αειφόρο ανάπτυξη.¹⁷²

Αρχές

Συναίνεση, συνεργασία και ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς. Άνοιγμα της αγοράς, βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος, εξάλειψη εμπορικών φραγμών και διευκόλυνση του εμπορίου και των επενδύσεων. Αμοιβαία πολιτική εμπιστοσύνη, προκειμένου να ενισχυθεί ο διαπολιτισμικός διάλογος και να προωθηθεί η αρμονική συνύπαρξη και η ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς. Επιχειρηματική λειτουργία και συμμετοχή πολλών ενδιαφερομένων. Τήρηση των κανόνων της αγοράς και των διεθνών όρων, δίνοντας τον πρωταρχικό ρόλο στις επιχειρήσεις. Ενθάρρυνση της δημιουργίας συμπράξεων με ενδιαφερόμενους και προώθηση της ευρείας συμμετοχής των κυβερνήσεων, των διεθνών οργανισμών, της κοινωνίας των πολιτών και του βιομηχανικού και

¹⁷² Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

εμπορικού τομέα στη συνεργασία των ωκεανών. Κοινή ανάπτυξη για οφέλη και από κοινού συνεργασία για να βοηθηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες να εξαλείψουν τη φτώχεια και να ενθαρρύνουν μια κοινότητα κοινών συμφερόντων. Όλα τα παραπάνω είναι μερικές από τις αρχές που διέπουν το όραμα της Κίνας όσον αφορά τον θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού.¹⁷³

Δομή

Χρησιμοποιώντας τον ωκεανό ως βάση για την ενίσχυση της κοινής ευημερίας, με την ιδέα της κατανομής ενός μπλε χώρου και της ανάπτυξης της γαλάζιας οικονομίας, η Κίνα ενθαρρύνει τις χώρες που βρίσκονται στο δρόμο να ευθυγραμμίσουν τις στρατηγικές τους, την περαιτέρω εξελικτική και ρεαλιστική συνεργασία και να δημιουργήσουν από κοινού ανεμπόδιστα, ασφαλή και αποτελεσματικά κανάλια θαλάσσιων μεταφορών. Θα δημιουργήσουν πλατφόρμες για τη θαλάσσια συνεργασία και θα αναπτύξουν τη «Μπλε Εταιρική Σχέση», ακολουθώντας μια αρμονία μεταξύ ανθρώπου και ωκεανού, χαρακτηριζόμενη από πράσινη ανάπτυξη, ευημερία με βάση τον ωκεανό, ασφάλεια στη θάλασσα, καινοτόμο ανάπτυξη και συνεργατική διακυβέρνηση.

Σύμφωνα με τις προτεραιότητες του Δασικού Δρόμου του 21ου αιώνα, η Κίνα θα εμβαθύνει τη συνεργασία με τους ωκεανούς ενισχύοντας στενότερους δεσμούς με τις χώρες της οδού, υποστηριζόμενες από την παράκτια οικονομική ζώνη στην Κίνα. Η συνεργασία στον ωκεανό θα επικεντρωθεί στην οικοδόμηση του μπλε οικονομικού περάσματος Κίνα-Ινδικό Ωκεανό-Αφρική-Μεσόγειος Θάλασσα, συνδέοντας τον οικονομικό διάδρομο της χερσονήσου Κίνας-Ινδοκίνας, που εκτείνεται δυτικά από τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας προς τον Ινδικό Ωκεανό και συνδέει τον οικονομικό διάδρομο Μπαγκλαντές-Κίνα-Ινδία-Μυανμάρ (BCIM-EC). Θα καταβληθούν επίσης προσπάθειες για την από κοινού ανάπτυξη του μπλε οικονομικού περάσματος της Κίνας-Ωκεανίας-Νότιου Ειρηνικού, που θα ταξιδεύει νότια από τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας στον Ειρηνικό Ωκεανό.¹⁷⁴

¹⁷³ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

¹⁷⁴ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

Προτεραιότητες συνεργασίας

Με βάση τις προτεραιότητες για την οικοδόμηση μιας αμοιβαία επωφελούς μπλε εταιρικής σχέσης, θα καταβληθούν προσπάθειες για την καινοτομία των προσεγγίσεων συνεργασίας, τη δημιουργία νέων πλατφόρμων συνεργασίας, την από κοινού ανάπτυξη σχεδίων δράσης και την υλοποίηση σχεδίων συνεργασίας και επιδείξεων. Θα ξεκινήσουν μια πορεία πράσινης ανάπτυξης, της ευημερίας που βασίζεται στον ωκεανό, της ασφάλειας στη θάλασσα, της καινοτόμου ανάπτυξης και της συνεργατικής διακυβέρνησης.¹⁷⁵

Πράσινη ανάπτυξη

Η διασφάλιση της υγείας του ωκεανού συμβάλλει στη βελτίωση της ανθρώπινης ευημερίας για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές. Η Κίνα προτείνει τις χώρες όπου διαπερνά ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξίου να αναλάβουν από κοινού τη θαλάσσια οικολογική διατήρηση και να παρέχουν υψηλής ποιότητας θαλάσσιες οικολογικές υπηρεσίες, προστατεύοντας έτσι την παγκόσμια θαλάσσια οικολογική ασφάλεια. Με άλλα λόγια, διασφάλιση του θαλάσσιου οικοσυστήματος και της βιοποικιλότητας, θα ενισχυθεί με την πρακτική συνεργασία για την προστασία και την αποκατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και τη διατήρηση σπάνιων και απειλούμενων ειδών. Θα προωθηθούν μηχανισμοί μακροπρόθεσμης συνεργασίας και θα δημιουργηθούν διασυνοριακοί θαλάσσιοι οικολογικοί διάδρομοι. Θα καταβληθούν προσπάθειες για την από κοινού παρακολούθηση, αξιολόγηση, διαφύλαξη και αποκατάσταση της ζωτικότητας των θαλάσσιων λιβαδιών, των κοραλλιογενών υφάλων, των νησιωτικών οικοσυστημάτων και των παράκτιων υγροτόπων. Θα διεξαχθούν επίσης διεθνή φόρουμ για τους παράκτιους υγροτόπους.

Επιπρόσθετα η προώθηση της προστασίας του περιφερειακού θαλάσσιου περιβάλλοντος θα ενισχυθεί με συνεργασία όσον αφορά την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, των απορριμμάτων των θαλασσών και της όξυνσης των ωκεανών, καθώς και την παρακολούθηση των ερυθρών επιφανειών και τις αντιδράσεις έκτακτης ανάγκης από τη ρύπανση. Ακόμη, θα δημιουργηθούν μηχανισμοί συνεργασίας για τους σχετικούς τομείς, προκειμένου να πραγματοποιηθούν συνεργατικές αξιολογήσεις του θαλάσσιου περιβάλλοντος και εκθέσεις κοινής ατζέντας για το καθεστώς του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην ίδια κατεύθυνση είναι και

¹⁷⁵ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

η δημιουργία μηχανισμού συνεργασίας Κίνας-ASEAN για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που θα υλοποιηθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής συνεργασίας Κίνας-ASEAN για το περιβάλλον.¹⁷⁶ Παράλληλα θα ενισχυθεί συνεργασία για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, θα ενθαρρυνθούν τα σχέδια για την ανακύκλωση και την ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών άνθρακα στους θαλάσσιους τομείς. Η Κίνα είναι διατεθειμένη να υποστηρίξει τα μικρά νησιωτικά κράτη όσον αφορά την προσαρμογή στην αλλαγή του κλίματος και να παράσχει τεχνική βοήθεια για την αντιμετώπιση θαλάσσιων καταστροφών, αύξησης της στάθμης της θάλασσας, διάβρωσης των ακτών και επιδείνωσης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Θα δοθεί επίσης στήριξη στις χώρες του δρόμου κατά τη διενέργεια επιδημιολογικών ερευνών και αξιολογήσεων σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Τέλος η Κίνα προτείνει το Πρόγραμμα Blue Carbon για το Ναυτικό Δρόμο του Μεταξιού του 21ου αιώνα για την παρακολούθηση των γαλάζιων οικοσυστημάτων των παράκτιων και των ωκεανών, την ανάπτυξη τεχνικών προτύπων και την προώθηση της έρευνας σχετικά με τους καταβόθρες άνθρακα.¹⁷⁷

Ενημερία με βάση τον ωκεανό

Η προώθηση της ανάπτυξης και η εξάλειψη της φτώχειας είναι οι κοινές φιλοδοξίες του λαού κατά μήκος του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού. Οι χώρες που εμπλέκονται στο “δρόμο” ενθαρρύνονται να αξιοποιήσουν πλήρως τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα για τη βιώσιμη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων, ενισχύοντας τη διασυνδεσιμότητα προωθώντας τη γαλάζια οικονομία για ένα κοινό μέλλον. Ακόμα ενισχύεται η συνεργασία για τη χρησιμοποίηση των θαλάσσιων πόρων με την Κίνα είναι πρόθυμη να συνεργαστεί με τις χώρες της οδού για την από κοινού έρευνα και ανάπτυξη καταλόγων και τραπεζών για τους θαλάσσιους πόρους. Η Κίνα είναι διατεθειμένη να παράσχει τεχνική βοήθεια σε χώρες που βρίσκονται στο δρόμο για την εκπόνηση σχεδίων για βιώσιμη εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων. Η συμμετοχή στις επιχειρήσεις ενθαρρύνεται με υπεύθυνο τρόπο στη χρήση των θαλάσσιων πόρων αλλά και στις έρευνες και τις αξιολογήσεις των θαλάσσιων πόρων που οργανώνονται από τους διεθνείς οργανισμούς.

¹⁷⁶ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

¹⁷⁷ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

Όσον αφορά την αναβάθμιση της συνεργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία η Κίνα θα συμμετάσχει στις προσπάθειες των χωρών κατά μήκος της οδού για τη δημιουργία βιομηχανικών πάρκων για τους θαλάσσιους τομείς και τις ζώνες οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας και θα προωθήσει τη συμμετοχή των κινεζικών επιχειρήσεων σε τέτοιες προσπάθειες. Θα υλοποιηθούν προγράμματα επίδειξης για την ανάπτυξη της οικονομίας και οι αναπτυσσόμενες χώρες κατά μήκος της οδού θα υποστηρίξουν την ναυτιλία με σκοπό τη βελτίωση των μέσων διαβίωσης και την άμβλυνση της φτώχειας. Η Κίνα θα συνεργαστεί επίσης με τις χώρες κατά μήκος της οδού για την ανάπτυξη θαλάσσιων τουριστικών διαδρομών και προϊόντων υψηλής ποιότητας για το τουρισμό και για τη δημιουργία μηχανισμών ανταλλαγής πληροφοριών για τον τουρισμό. Η προώθηση της θαλάσσιας σύνδεσης απαιτεί προσπάθειες για να ενισχυθεί η διεθνής θαλάσσια συνεργασία, να βελτιωθούν τα δίκτυα ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταξύ των χωρών της οδού και να δημιουργηθούν από κοινού διεθνή και περιφερειακά ναυτιλιακά κέντρα. Οι χώρες στο δρόμο ενθαρρύνονται να ενισχύσουν τη συνεργασία μέσω της σύζευξης θυγατρικών εταιριών και τη σύναψη λιμενικών συμμαχιών. Οι κινεζικές επιχειρήσεις θα καθοδηγούνται να συμμετάσχουν στην κατασκευή και λειτουργία λιμένων. Τα έργα σχεδιασμού και κατασκευής υποβρυχίων καλωδίων θα προωθηθούν από κοινού για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας στις διεθνείς επικοινωνίες.¹⁷⁸

Η διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών θα γίνεται μέσω των ανταλλαγών και θα συντονίζεται από τις σχετικές χώρες, θα γίνει στενότερη συνεργασία για τη βελτίωση του περιβάλλοντος της αγοράς για τις διεθνείς μεταφορές και για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών. Η Κίνα είναι πρόθυμη να ενισχύσει την τελωνειακή συνεργασία με τις χώρες της οδού και να προωθήσει την ανταλλαγή πληροφοριών, την αμοιβαία αναγνώριση των τελωνειακών ρυθμίσεων και την αμοιβαία συνδρομή στην επιβολή του νόμου. Όσον αφορά την ενίσχυση της σύνδεσης των υποδομών και των δικτύων πληροφοριών θα βελτιωθούν στις χώρες της οδού, δημιουργώντας ένα σύστημα με ευρεία κάλυψη για τη διαβίβαση, επεξεργασία, διαχείριση και εφαρμογή πληροφοριών, ένα σύστημα προδιαγραφών και προδιαγραφών πληροφόρησης και ένα σύστημα ασφάλειας δικτύου, παρέχοντας έτσι δημόσιες πλατφόρμες για την ανταλλαγή πληροφοριών. Τέλος η Κίνα είναι διατεθειμένη να συνεργαστεί με όλα τα μέρη για τη διεξαγωγή επιστημονικών ερευνών για τις διαδρομές ναυσιπλοΐας, τη δημιουργία επίγειων σταθμών παρακολούθησης, τη διεξαγωγή έρευνας σχετικά με τις κλιματικές και

¹⁷⁸ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

περιβαλλοντικές αλλαγές στην Αρκτική, καθώς και την παροχή υπηρεσιών πρόβλεψης πλοήγησης. Η Κίνα υποστηρίζει τις προσπάθειες των χωρών που βρέχονται από την Αρκτική για τη βελτίωση των συνθηκών θαλάσσιας μεταφοράς και ενθαρρύνει τις κινεζικές επιχειρήσεις να συμμετάσχουν στην εμπορική χρήση της αρκτικής οδού. Η Κίνα είναι πρόθυμη να διεξαγάγει έρευνες σχετικά με τους πιθανούς πόρους στην περιοχή της Αρκτικής σε συνεργασία με τις σχετικές χώρες και να ενισχύσει τη συνεργασία στον τομέα της καθαρής ενέργειας με τις χώρες της Αρκτικής. Οι κινεζικές επιχειρήσεις ενθαρρύνονται να συμμετάσχουν με τρόπο υπεύθυνο στη βιώσιμη εξερεύνηση των πόρων της Αρκτικής.¹⁷⁹

Ναυτική ασφάλεια

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αποτελεί βασική διαβεβαίωση για την ανάπτυξη της μπλε οικονομίας. Για το λόγο αυτό θα καταβληθούν προσπάθειες για την προώθηση της κοινής θαλάσσιας ασφάλειας για αμοιβαία οφέλη, θα ενισχυθεί η συνεργασία στις θαλάσσιες δημόσιες υπηρεσίες, στη διαχείριση των θαλασσών, στη θαλάσσια έρευνα και διάσωση, στην πρόληψη και τον μετριασμό των θαλάσσιων καταστροφών και στην επιβολή της θαλάσσιας νομοθεσίας, προκειμένου να ενισχυθούν οι δυνατότητες για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων και τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα. Στην ενίσχυση της συνεργασίας στις ναυτιλιακές δημόσιες υπηρεσίες, η Κίνα προτείνει μια πρωτοβουλία για την από κοινού ανάπτυξη και διάδοση των θαλάσσιων δημόσιων υπηρεσιών στην οδό, ενθαρρύνοντας τις χώρες να δημιουργήσουν από κοινού δίκτυα παρακολούθησης των ωκεανών, μοιράζοντας τα αποτελέσματα των ερευνών για το θαλάσσιο περιβάλλον και να παρέχουν έτσι βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες στον τομέα αυτό.

Η Κίνα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας θα αναλάβει τις καθιερωμένες διεθνείς υποχρεώσεις της, θα συμμετάσχει σε διμερείς και πολυμερείς μηχανισμούς θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και ελέγχου κρίσεων και θα συνεργαστεί με όλα τα μέρη για την καταπολέμηση των μη παραδοσιακών ζητημάτων ασφαλείας, όπως είναι τα εγκλήματα στη θάλασσα. Η διεξαγωγή κοινών αποστολών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, θα οδηγήσει την Κίνα να αναλάβει τις απαιτούμενες διεθνείς υποχρεώσεις της και

¹⁷⁹ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

να ενισχύσει την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία σε κοινές αποστολές έρευνας και διάσωσης με χώρες κατά μήκος της οδού. Οι χώρες ενθαρρύνονται να επεκτείνουν τη συνεργασία τους σε επισκέψεις ανταλλαγής πληροφοριών, κατάρτιση προσωπικού και κοινές ασκήσεις προκειμένου να ενισχυθούν οι ικανότητες αντιμετώπισης των θαλάσσιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων καταστροφών και των απειλών για την ασφάλεια των τουριστών.¹⁸⁰ Για να γίνουν αυτά η Κίνα αποστέλλει προειδοποιητικά συστήματα ενισχύοντας έτσι τις δυνατότητες πρόληψης και μετριασμού των θαλάσσιων καταστροφών, προτείνοντας την συνεργασία από κοινού για τη θάλασσα καταστροφή στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, τη θάλασσα της Βεγγάλης, την Ερυθρά Θάλασσα και τον Κόλπο του Άντεν. Παράλληλα θα καταβληθούν προσπάθειες για τη συνεργασία με τις χώρες της οδού για τη δημιουργία συνεργατικών μηχανισμών, τη δημιουργία κέντρων κατάρτισης, τη διεξαγωγή κοινών ερευνών και εφαρμογών στην πρόληψη και αντιμετώπιση των θαλάσσιων καταστροφών και την παροχή τεχνικής βοήθειας στις χώρες της οδού.¹⁸¹

Συνοψίζοντας θα ενισχυθεί η συνεργασία η στην επιβολή της θαλάσσιας νομοθεσίας μέσω του διαλόγου με τις χώρες κατά μήκος της οδού. Η επιβολή της ναυτικής νομοθεσίας θα ενισχυθεί στο πλαίσιο διμερών και πολυμερών πλαισίων. Θα αναπτυχθούν και θα βελτιωθούν με αυτό τον τρόπο οι μηχανισμοί συνεργασίας για την επιβολή της εφαρμογής της κοινής ναυτικής νομοθεσίας, την επιβολή της αλιευτικής νομοθεσίας, την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και της καταπολέμησης της βίας στη θάλασσα. Επιπροσθέτως θα δημιουργηθούν δίκτυα σύνδεσης για την επιβολή της θαλάσσιας νομοθεσίας και θα αναπτυχθούν σχέδια έκτακτης ανάγκης μέσω συλλογικών προσπαθειών.

Καινοτόμος ανάπτυξη

Η καινοτομία είναι ένας από τους κύριους μοχλούς για την αειφόρο ανάπτυξη των οικονομιών που βασίζονται στον ωκεανό. Θα καταβληθούν προσπάθειες για τη βελτίωση της συνεργασίας στους τομείς της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας, της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και των πολιτιστικών επικοινωνιών, προκειμένου να ενισχυθεί η μελέτη του ωκεανού, να διευκολυνθεί η εφαρμογή επιστημονικών και τεχνολογικών καινοτομιών και να συγκεντρωθεί η δημόσια

¹⁸⁰ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

¹⁸¹ Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

στήριξη για την εντατικοποίηση της συνεργασίας στον ωκεανό.. Μαζί με τις χώρες της οδού, η Κίνα θα δρομολογήσει μια πρωτοβουλία για την εταιρική συνεργασία στον τομέα της ναυτιλίας και της τεχνολογίας και θα πραγματοποιήσει από κοινού έρευνα για τα θαλάσσια ύδατα και τα περάσματα κατά μήκος του δρόμου, Θα καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για την ενίσχυση της συνεργασίας στους τομείς της θαλάσσιας έρευνας, των τεχνολογιών παρατήρησης, της ανανεώσιμης ενέργειας, της αφαλάτωσης θαλασσινού νερού, της τεχνολογίας των αεροσκαφών και των μη επανδρωμένων σκαφών. Θα ενισχυθεί επίσης η συνεργασία για την αμοιβαία αναγνώριση των τεχνολογικών προτύπων και της μεταφοράς τεχνολογίας. Μαζί με τις χώρες κατά μήκος της οδού, η Κίνα θα δημιουργήσει πλατφόρμες για την ανταλλαγή υποδομών θαλάσσιας έρευνας, δεδομένων, τεχνικών πόρων και πάρκων θαλάσσιων τεχνολογικών συνεργασιών. Θα καταβληθούν, τέλος προσπάθειες για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης του Κέντρου για την Αειφόρο Ανάπτυξη της APEC, της Πλατφόρμας Θαλάσσιας Συνεργασίας Ανατολικής Ασίας, του Κέντρου Συνεργασίας Θαλάσσιας Συνεργασίας Κίνα-ASEAN, του Κινεζικού Κέντρου Θαλάσσιων Επιστημών ASEAN, του Κέντρου Συνεργασίας για την Αειφόρο Διαχείριση της Ακτοπλοΐας Κίνας-PEMSEA, το Κοινό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών Κίνας-Μαλαισίας, το Κινεζικό Ινδονησιακό Κέντρο Ωκεανών και Κλίματος, το Κοινό Εργαστήριο Κλιματικών και Θαλασσιών Οικοσυστημάτων Κίνας-Ταϊλάνδης, το Κοινό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών Κίνας-Πακιστάν και την Κοινή Έρευνα Αφαλάτωσης Κίνας-Ισραήλ.¹⁸²

3.8 «Ο Δρόμος του Μεταξιού», οι οικονομικές-εμπορικές σχέσεις ΕΕ και Κίνας.

Η Κίνα τα τελευταία χρόνια φαίνεται να απασχολεί ιδιαίτερα τη διεθνή οικονομία. Παρά το γεγονός πως θεωρείται αναπτυσσόμενη χώρα και όχι ανεπτυγμένη, έχει αναδειχθεί ένας από τους βασικούς δρώντες της διεθνούς οικονομίας ασκώντας τεράστια επιρροή. Αναπτύσσεται ραγδαία σε δεύτερη περιφερειακή δύναμη μετά τις ΗΠΑ, τις οποίες εκτιμάται να ξεπεράσει μέσα στα επόμενα χρόνια. Σήμερα είναι η δυναμικότερη αναπτυσσόμενη οικονομία, με μέσο όρο ανάπτυξης 10% ετησίως, παρόλα αυτά η ισχύς της φαίνεται να μην περιορίζεται μόνο στον οικονομικό τομέα αλλά και στον πολιτικό-στρατηγικό. Παρά την απόσταση που χωρίζει την

¹⁸² Xinhua, http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.

Ευρωπαϊκή Ένωση με την Κίνα, έχουν αναπτυχθεί στενές οικονομικές-εμπορικές σχέσεις μεταξύ τους και όχι μόνο. Η εξάρτηση των δύο περιοχών είναι μεγάλη. Οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κίνας ξεκίνησαν ιστορικά από τους πολέμους του οπίου (1839-1842 και 1856-1860). Οι σχέσεις «πάγωσαν» κατά τη θητεία του Μάο Τσε Τουγκ και αναθερμάνθηκαν το 1975, όπως και το 1989. Λόγω των γεγονότων στην πλατεία Τιεν Αν Μεν υπήρξε δεκαετής «πάγωμα», αλλά οι σχέσεις αναθερμάνθηκαν για δεύτερη φορά το 1998 με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μιλά για τη δημιουργία μιας εκτενούς εταιρικής σχέσης με την Κίνα¹⁸³. Οι οικονομικές συμφωνίες μεταξύ Κοινότητας και Κίνας βρίσκονται σε πληθώρα, και επικεντρώνονται στον βιομηχανικό, τεχνικό και εμπορικό τομέα (με τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα να πρωταγωνιστούν). Έτσι ξεκίνησε ένας διάλογος μεταξύ των δύο εταίρων περί ανοιχτής κοινωνίας με βάση το κράτος δικαίου και το σεβασμό των δικαιωμάτων του ανθρώπου, την ένταξη της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία με ευνοϊκότερους όρους, την ενίσχυση πολιτικού διαλόγου και τέλος τη βελτίωση της εικόνας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κινεζική κοινωνία. Ο διάλογος αυτός πλαισιώθηκε από μία διμερή συνθήκη το Μάρτιο του 2000 η οποία θα εξασφάλιζε όλα αυτά τα πλεονεκτήματα αλλά και τις ανάλογες υποχρεώσεις.

Φτάνοντας στο σήμερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Κίνας, ενώ η Κίνα τον δεύτερο για την Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τις ΗΠΑ. Οι εξαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Κίνα αφορούν τον μηχανικό, μεταφορικό και βιομηχανικό εξοπλισμό καθώς και μία πληθώρα υπηρεσιών. Σε αντίθεση με την Κίνα, η ΕΕ φαίνεται να υπερισχύει στις ξένες επενδύσεις και τις υπηρεσίες προς την πρώτη. Οι σχέσεις μεταξύ κοινότητας και χώρας φαίνεται να αυξάνονται περίπου 16% ετησίως, και τα περισσότερα κράτη της Ευρώπης να την θεωρούν πιο σημαντικό εταίρο από τις ΗΠΑ, γεγονός εν μέρει δικαιολογημένο αν λάβουμε υπόψη πως έχει αναδειχθεί ως η πρώτη χώρα προέλευσης προϊόντων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σκοπεύοντας να ενισχύσει με κάθε τρόπο έναν τόσο σημαντικό εταίρο, υποστήριξε σθεναρά την ένταξη της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) υποστηρίζοντας πως *«Χωρίς την Κίνα ο ΠΟΕ δεν εκπληρώνει τον καθολικό*

¹⁸³Κρυστάλλη, Ε., <https://powerpolitics.eu/%ce%bf-%ce%b4%cf%81%cf%8c%ce%bc%ce%bf%cf%82-%cf%84%ce%bf%cf%85-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%b1%ce%be%ce%b9%ce%bf%cf%8d-%ce%bf%ce%b9-%ce%bf%ce%b9%ce%ba%ce%bf%ce%bd%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%ce%ad/>, 06/11/2015.

σκοπό του». Η Κίνα πράγματι εντάχθηκε στον ΠΟΕ τον Δεκέμβριο του 2001¹⁸⁴. Φυσικά, η ένταξη αυτή επέφερε κάποια οφέλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτός ήταν ο λόγος που την στήριξε σε τόσο μεγάλο βαθμό. Από τους πρώτους κιάλας μήνες της ένταξης της παρατηρήθηκε ραγδαία αύξηση πρόσβασης Ευρωπαϊκών εταιριών στην κινεζική αγορά, ενώ οι δασμοί περιορίστηκαν και σταθεροποιήθηκαν. Το 2008 οι δύο σύμμαχοι έθεσαν σε λειτουργία ένα στρατηγικό μηχανισμό για την ώθηση του εμπορίου και τον καθορισμό της οικονομικής τους πολιτικής. Και επιπλέον, οι δύο σύμμαχοι έχουν υποσχεθεί διεύρυνση των σχέσεων τους μέσα στα επόμενα χρόνια.

Συνεπώς στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής επιχειρηματικής κοινότητας, η πρωτοβουλία One Belt, One Road (OBOR) θεωρείται σε μεγάλο βαθμό ως σημαντική ευκαιρία για παγκόσμια ανάπτυξη - που απορρέει από τη βελτιωμένη συνδεσιμότητα μεταξύ Ασίας, Αφρικής και Ευρώπης. Ο εφοπλιστής της αλυσίδας εφοδιασμού Schenker ξεκίνησε τη λειτουργία εβδομαδιαίων αμαξοστοιχιών μεταξύ Κίνας και Γερμανίας ήδη από το 2011. Το Λιμάνι του Αμβούργου, καθώς και το Duis Port, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, εγκαθίστανται για να αποτελέσουν κόμβους του OBOR για να επωφεληθούν από τους όγκους του εμπορίου της Ανατολικής Ασίας και του παγκόσμιου ναυτιλιακού εμπορίου. Το OBOR θα προσφέρει καλύτερη πρόσβαση σε τουλάχιστον 66% της μεσαίας τάξης στον κόσμο, η οποία αναμένεται να ζήσει στην Κίνα έως το 2030. Οι κόμβοι θα ανταγωνίζονται με μια σειρά από λιμάνια της Νότιας Ευρώπης, τα οποία η Κίνα επιδιώκει να δημιουργήσει ως θαλάσσια πύλες για το OBOR. Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού χαρτογραφούν γραμμές τρένων για να μεταφέρουν εμπορεύματα που εισέρχονται εντός και εκτός Ευρώπης μέσω του κινεζικού πλειστηριασμού του λιμένα Πειραιά στην Ελλάδα.¹⁸⁵

Η στρατηγική, λοιπόν, αυτή, είναι ένα σημαντικό αναπτυξιακό πλαίσιο. Αποτελείται από πολλά διαφορετικά δομικά στοιχεία. Το ένα είναι η Περιφερειακή Ολοκληρωμένη Οικονομική Εταιρική Σχέση (RCEP). Αυτή η συμμαχία που βασίζεται στην Κίνα θα περιλαμβάνει την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία, την Κίνα, την Ινδία, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα - καθώς και

¹⁸⁴ Κρυστάλλη, Ε., <https://powerpolitics.eu/%ce%bf-%ce%b4%cf%81%cf%8c%ce%bc%ce%bf%cf%82-%cf%84%ce%bf%cf%85-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%b1%ce%be%ce%b9%ce%bf%cf%8d-%ce%bf%ce%b9-%ce%bf%ce%b9%ce%ba%ce%bf%ce%bd%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%ce%ad/>, 06/11/2015.

¹⁸⁵ Lehmacher, W., <https://www.quora.com/What-do-Europeans-think-about-%E2%80%98One-belt-one-road%E2%80%99>, 04/06/2017.

την περιοχή ASEAN. Το 2014, το ASEAN ήταν η έβδομη μεγαλύτερη οικονομική δύναμη στον κόσμο. Ήταν επίσης η τρίτη μεγαλύτερη οικονομία στην Ασία, με συνδυασμένο ΑΕΠ ύψους 2,6 τρισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ - υψηλότερο από το σύνολο της Ινδίας. Η Κίνα είχε δεσμεύσει επενδύσεις ύψους 55 δισεκατομμυρίων δολαρίων στον οικονομικό διάδρομο Κίνας-Πακιστάν (CPEC). Τον Απρίλιο του 2017 ο κυβερνήτης του Sindh Mohammad Zubair ανακοίνωσε ότι η Κίνα έχει εγκρίνει πρόσθετη χρηματοδότηση έργων υποδομής στο Πακιστάν, λαμβάνοντας τον όγκο των επενδύσεων στα 62 δισεκατομμύρια δολάρια. Επιπροσθέτως με τους δύο πυλώνες της, την Οικονομική Ζώνη Μεταξιού και τον Ναυτικό Δρόμο του 21ου Αιώνα, η πρωτοβουλία περιλαμβάνει μια περιοχή ίση με το 55% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού και το 75% των γνωστών αποθεμάτων ενέργειας. Η επένδυση που καλύπτει περισσότερες από 60 χώρες «θα περιλαμβάνει περίπου 300 έργα που εκτείνονται από τη Σιγκαπούρη στο Τουρκμενιστάν».¹⁸⁶

Οι περισσότεροι Ευρωπαίοι, παρ'αυτά πιστεύουν ότι η ανάπτυξη του OBOR απαιτεί διαφορετική ποιότητα ανάπτυξης - μια βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς προσέγγιση, καθώς αναδύεται σε ένα εύρος και κλίμακα με ελάχιστο προηγούμενο στη σύγχρονη ιστορία, υποσχόμενη πάνω από 1 τρισεκατομμύριο δολαρίων σε υποδομές. Με βάση τον ενθουσιασμό που επέδειξαν οι χώρες που βρίσκονται στο δρόμο - στην Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη - οι κυβερνήσεις και οι επιχειρήσεις φαίνεται να είναι σίγουροι για να πάρουν το δίκαιό τους μερίδιο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με αυτό τον τρόπο έχει ιστορική ευθύνη να ανοίξει διάλογο υψηλού επιπέδου σχετικά με τις τρέχουσες ανταγωνιστικές πρωτοβουλίες για την περιφερειακή ολοκλήρωση στην ΕΕ, την Ανατολική Ευρώπη και την Κεντρική Ασία. Στην πραγματικότητα, η BRI είναι μια περιφερειακή ολοκλήρωση εναλλακτικής προσπάθειας προς την ΕΕ. Η BRI θα μπορούσε να ανοίξει νέες ευκαιρίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση να συνεχίσει τις γεωστρατηγικές της φιλοδοξίες στην Κεντρική Ασία ενισχύοντας την στρατηγική της ΕΕ-Κίνας μέσω της συνεργασίας στους τομείς της ασφάλειας, ενδεχομένως ανοίγοντας το δρόμο στη συμφιλίωση ΕΕ-Ρωσίας. Ταυτόχρονα, η Κίνα, η Ρωσία, η Ουκρανία και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν

¹⁸⁶ Lehmacher, W., <https://www.quora.com/What-do-Europeans-think-about-%E2%80%98One-belt-one-road%E2%80%99>, 04/06/2017.

ορισμένα κοινά οικονομικά συμφέροντα και συμφέροντα ασφάλειας στην Ευρασία ότι θα μπορούσαν να συμπορευτούν μαζί, παρά τις διαφορετικές προσεγγίσεις. Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι καλύτερο για τις ευρωπαϊκές χώρες να προσπαθήσουν να βρουν ένα την κοινή γλώσσα με τις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες και την Κίνα, αντί να παρακολουθούν παθητικά τον τρόπο αντικατάστασης της υπάρχουσας τάξης από κάτι που δεν είναι εξοικειωμένο με τις ευρωπαϊκές αξίες και συμφέροντα. Η ζώνη έχει τη δυνατότητα να συμβάλει στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη σταθερότητας στην Ευρασία από την οποία θα μπορούσαν να επωφεληθούν η Κίνα και η Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά τις νέες αγορές και την ενεργειακή ασφάλεια. Η πρωτοβουλία αυτή δίνει ευκαιρίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση να επιδιώξει τις γεωστρατηγικές της φιλοδοξίες στην Κεντρική Ασία ενισχύοντας την στρατηγική της ΕΕ-Κίνας μέσω της συνεργασίας σε μη παραδοσιακούς τομείς ασφάλειας, ενδεχομένως ανοίγοντας και το δρόμο για τη συμφιλίωση ΕΕ-Ρωσίας. Η ναυτική τροχιά του OBOR θα απαιτήσει αργά ή γρήγορα από την ΕΕ να λάβει πιο ειλικρινείς αποφάσεις σχετικά με τις θαλάσσιες διαμάχες στη θάλασσα της Νότιας Κίνας, υπέρ μιας διεθνούς εντολής βάσει κανόνων.¹⁸⁷

Συνεπώς, εύλογα μπορεί να διαπιστώσει ότι οι Ευρωπαίοι είναι πρόθυμοι να εγκαταλείψουν τα σύνορά τους εάν δουν ότι στο σύνολο του ο κόσμος τελικά θα είναι σαν την Ευρώπη. Όταν επηρεάζεται η επιρροή προς την αντίθετη κατεύθυνση, προτιμούν να υποχωρήσουν. Αλλά η Ευρώπη δεν μπορεί να διατηρεί τον εαυτό της υπό το πρίσμα αυτών των επιρροών. Πρέπει να μάθει να προβάλλει την επιρροή της προς τα ανατολικά, όχι ως προφήτης ενός παγκόσμιου πολιτισμού, αλλά ως ευρασιατική εξουσία. Ο ευρωπαϊκός τρόπος ζωής δεν βρίσκεται στο κενό, αλλά επηρεάζεται βαθιά και επηρεάζεται από το τι συμβαίνει στα σύνορά του και πέρα από αυτά, αναγκάζοντας τους Ευρωπαίους να βρουν τους σωστούς θεσμούς και πολιτικές για να προσαρμόσουν τον τρόπο ζωής τους με τα μεγαλύτερα γεωπολιτικά πλαίσια.¹⁸⁸ Το να είσαι Ευρασιάτης σημαίνει, ότι εφαρμόζεις την ευρωπαϊκή στρατηγική και τις κατευθυντήριες γραμμές της, μέσα σε ένα πλαίσιο που δεν χαρακτηρίζεται αποκλειστικά ευρωπαϊκό αλλά μετουσιώνεται σε ένα πλαίσιο που εισχωρούν στοιχεία από άλλες πολιτικές ξένων χωρών και πολλές φορές που δεν συμπορεύονται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα και ιδεώδη.

¹⁸⁷Arduino, A., Gong, X., Securing the Belt and Road Initiative , Shanghai Academy of Social Sciences, σελ. 269.

¹⁸⁸Maçães, B., The Dawn of Eurasia - On the Trail of the New World Order, Yale University Press, σελ. 241-242.

Υπάρχει, όμως, ένας τελευταίος λόγος για τον οποίο η Ευρώπη πρέπει να γίνει πιο ενεργή στο έργο της ευρασιατικής ολοκλήρωσης, και αυτός ο λόγος αποτυπώνεται στην ανάγκη για καταπολέμηση της αποσύνθεσης των δυνάμεων μέσα στην ίδια την Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει την ανάγκη να ενισχύσει την πολιτική της ικανότητα, την ικανότητά της να ενεργεί συλλογικά. Η ΕΕ πρέπει να γίνει ισχυρότερος πολιτικός παράγοντας, όχι για να εκπληρώσει μια ηθική ή ιστορική εντολή αλλά για να εκτελέσει τα καθήκοντα που θα απαιτήσει το μέλλον: να επεκτείνει, με την σειρά της, την επιρροή της έξω τα σύνορά της, να διαχέονται οι ροές πέρα από τα σύνορα και να συνεργάζονται όλοι μαζί για ένα ειρηνικό μέλλον στην ευρύτερη Ευρασία.¹⁸⁹

Η άλλη πλευρά της συνεργασίας

Η πράξη όμως πάντα διαφέρει από την θεωρία. Η ΕΕ φαίνεται να αντιμετωπίζει θεμελιώδη προβλήματα στις οικονομικές της σχέσεις με την Κίνα. Οι εισαγωγές από την Κίνα αγγίζουν τα 250 δισεκατομμύρια ετησίως, ενώ οι εξαγωγές της ΕΕ προς την Κίνα μόλις τα 80. Παράλληλα η ζήτηση και κατανάλωση των κινεζικών προϊόντων είναι τεράστια, με αποτέλεσμα η ΕΕ να παρουσιάζει μεγάλο εμπορικό έλλειμμα σε τομείς όπως οι τηλεπικοινωνίες, το εμπόριο εξοπλισμών, υποδημάτων, υφασμάτων, σιδήρου και αλουμινίου. Από μεριά της η Κίνα ασκεί μία πολιτική προστατευτισμού στους τομείς του εμπορίου της. Αυτές οι συνθήκες μπορούν να οδηγήσουν σε καταστροφικά αποτελέσματα για την οικονομία της Κοινότητας, η οποία ζητά επίμονα την ανατίμηση του κινεζικού νομίσματος έτσι ώστε να μπορέσει να ανταγωνιστεί τα κινέζικα προϊόντα. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιμένει ώστε η Κίνα να τηρήσει κάποιες βασικές υποχρεώσεις και κανονισμούς στο εμπόριο και την οικονομία, με σημαντικότερες την προστασία πνευματικών ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων, ώστε να αποφεύγονται τα πλαστά προϊόντα, και τη διατήρηση ορισμένων βιομηχανικών πολιτικών που διακρίνουν τις ξένες εταιρείες ειδικότερα στον τομέα της βιομηχανίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ζητά εμπορικά εμπόδια όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών αλλά και πρώτων υλών, καθώς και να μην επιβάλει η Κίνα εξαγωγικούς περιορισμούς στις πρώτες ύλες, όπως συνηθίζει να κάνει, σε

¹⁸⁹Maçães, B., *The Dawn of Eurasia - On the Trail of the New World Order*, Yale University Press, σελ. 241-242.

πλήρη αντίθεση με τους κανόνες του ΠΟΕ που δεν επιτρέπουν κάτι τέτοιο. Η Ευρωπαϊκή πλευρά θεωρεί πως οι βιομηχανικές πολιτικές της Κίνας και τα μη δασμολογικά εμπόδια αποτελούν μορφή διάκρισης κατά των ξένων επιχειρήσεων, ενώ κρίνει ότι υπάρχει έντονη παρέμβαση του κράτους στην οικονομία που οδηγεί στην ισχυροποίηση των κρατικών εταιρειών, οι οποίες μάλιστα τυγχάνουν ευνοϊκής μεταχείρισης καθώς είναι αποδέκτες κρατικών επιδοτήσεων και χρηματοδότησης με χαμηλά επιτόκια. Επιπροσθέτως, η Κίνα φαίνεται να μην είναι διατεθειμένη να συμμορφωθεί με τους ευρύτερους κανονισμούς του ΠΟΕ γύρω από την προστασία του περιβάλλοντος. Έχει αναδειχθεί με τεράστια διαφορά η πρώτη χώρα σε παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνεργασία με τις ΗΠΑ, αντιδρά έντονα σε αυτό το γεγονός και ζητά από την Κίνα να πραγματοποιήσει τις απαραίτητες αλλαγές στις βιομηχανικές της μονάδες. Αλλά η Κίνα από την πλευρά της, πέρα από “επιφανειακές” συμφωνίες που έχει υπογράψει (παραδείγματος χάριν διμερής συμφωνία μεταξύ ΕΕ-ΚΙΝΑΣ το 2005 για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής), δεν φαίνεται διατεθειμένη να προχωρήσει στις ανάλογες αλλαγές. Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας όμως ο γεγονός ότι στην Κίνα κυριαρχεί η άποψη πως η Δύση προσπαθεί με αυτό τον τρόπο να θέσει εμπόδια στην ανάπτυξη της οικονομίας της. Τέλος, ένα σοβαρό ζήτημα που έχει τεθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την τελευταία δεκαετία αφορά την απαγόρευση εισαγωγών από την Κίνα προς την Ευρώπη προϊόντων που έχουν παραχθεί σε Laogai¹⁹⁰ ή στρατόπεδα συγκέντρωσης από κατάδικους εργαζομένους. Η Ευρώπη, παρά τις συζητήσεις πάνω στο θέμα, φαίνεται να μην προχωρά σε πράξεις ή κάποια αντίστοιχη νομοθεσία, δημιουργώντας έτσι ερωτηματικά για το πόσο ειλικρινά προβληματίζεται για αυτό το ζήτημα.

Για όλα τα παραπάνω, το φταίξιμο ανήκει τελικά αποκλειστικά στην Κίνα;

Είναι γεγονός πως η Κίνα έχει αρχίσει να διαδραματίζει σημαντικό και καθοριστικό, σε πολλές περιπτώσεις, ρόλο μέσα στη διεθνή οικονομία. Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει είναι πολλές και η πιο σημαντική είναι οι παγκόσμιες αντιλήψεις που την κατονομάζουν

¹⁹⁰ <http://www.laogai.org/page/what-laogai-system>.

«παγκόσμια απειλή» για τον υπόλοιπο κόσμο. Η Δύση, όμως, βοήθησε ποικιλοτρόπως την Κίνα να φτάσει σε αυτόν τον τόσο μεγάλο βαθμό ανάπτυξης, καθώς έβρισκε σε αυτή φθηνά εργατικά χέρια και τις κατάλληλες συνθήκες για την εγκατάσταση των εργοστασίων της. Η Κίνα, απροσδόκητα για πολλές δυτικές χώρες, κατάφερε να δημιουργήσει το δικό της εμπόριο στα πρότυπα που «διδάχθηκε» από τις ανεπτυγμένες χώρες, αντιγράφοντας όχι μόνο τα εργοστάσια και την οργάνωση, αλλά και τα προϊόντα τους. Η Δύση φαίνεται να βυθίζεται σε μία οικονομική κρίση, ενώ η Κίνα να πλουτίζει και να καθορίζει μεγάλο μέρος της οικονομικής πρωτοβουλίας παγκοσμίως, αφήνοντας πολλούς να αναρωτιούνται μέχρι πού μπορεί να φτάσει. Το μέλλον των οικονομικών σχέσεων μεταξύ ΕΕ και Κίνας είναι άγνωστο. Το μόνο σίγουρο είναι πως η Κίνα σύντομα θα αναδειχθεί σε πρώτη περιφερειακή οικονομική δύναμη και πως η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να διατηρήσει άριστες σχέσεις μαζί της. Άλλωστε, παρά τις παραπάνω διαφωνίες των δύο εταίρων, συνεχίζουν τον εμπορικό διάλογο για περαιτέρω επενδύσεις και συνεργασίες, τόσο στον τομέα της ανταγωνιστικότητας και αντιμονοπωλιακής πολιτικής, όσο και σε αυτόν της δημιουργίας ενός ανοιχτού συστήματος κρατικών προμηθειών.

3.9 Επιπτώσεις της Αναπτυξιακής Στρατηγικής

Ο διάδρομος Κίνα-Κεντρική Ασία-Δυτική Ασία θα συνδέσει το διάδρομο Κίνα-Καζακστάν με το Ουζμπεκιστάν, το Τουρκμενιστάν και το Ιράν. Αυτός ο διάδρομος έχει στρατηγική σημασία από γεωπολιτική άποψη, κυρίως διότι θα παρακάμψει τη ρωσική επικράτεια και θα μειώσει έτσι την επιρροή της Ρωσίας στην Κεντρική Ασία. Ο νέος οικονομικός διάδρομος της γειτονικής γέφυρας της Ευρασίας θα περιλαμβάνει τη Ρωσία συνδέοντας την Κίνα με την Ευρώπη μέσω του Καζακστάν και της Ρωσίας. Υπάρχουν, όμως, και άλλοι υποδιαδρομοί των κύριων έργων που είναι ιδιαίτερα σχετικοί να αναφερθούν:

- i. ο σιδηρόδρομος Khorgos-Aktau, που συνδέει το λιμάνι του Καζακστάν στην Κασπία Θάλασσα στην κεντρική εμπορική πύλη της BRI του Χώργου.
- ii. ο σιδηροδρομικός σταθμός Κίνα-Κιργιζιστάν-Ουζμπεκιστάν, που συνδέει τη δυτικές πόλεις Xinjiang του Kashgar / Kashi, μέσω της νότιας πόλης του Κιργιζιστάν Osh, στο Αντζιάν στο ανατολικό Ουζμπεκιστάν.
- iii. Ο αγωγός αερίου Κίνα-Κεντρική Ασία, ο οποίος σήμερα τροφοδοτείται κυρίως με το φυσικό αέριο του Τουρκμενιστάν αλλά, μετά την υλοποίηση της γραμμής Δ, θα συμπεριλαμβάνει και τις πέντε χώρες της Κεντρικής Ασίας (Cooley 2016: 5).

Συνεπώς, η συμμετοχή των χωρών της Κεντρικής Ασίας στην πρωτοβουλία της Κίνας είναι προφανής πολύ κερδοφόρα, εξασφαλίζοντας οικονομικά και πολιτικά οφέλη. Από γεωπολιτική άποψη, μια αυξανόμενη κινεζική παρουσία στην περιοχή θα επιτρέψει τις χώρες της Κεντρικής Ασίας να υιοθετήσουν α) μια στρατηγική πολλαπλών ενεργειών πολιτικής σε ξένες χώρες, που περιέχει την παραδοσιακή ρωσική επιρροή και εξισορρόπηση και β) τις πιέσεις της Μόσχας να ενταχθούν ή να αναπτύξουν περαιτέρω την οικονομική ολοκλήρωση του έργου, την Ευρασιατική Οικονομική Ένωση (EEU).¹⁹¹

Η κινεζική πρωτοβουλία είναι με βάση μια συνολική διάσταση και οι πέντε δημοκρατίες της Κεντρικής Ασίας που εμπλέκονται στην BRI, κυρίως επειδή δεν υποστηρίζει το έργο αυτό

¹⁹¹ Zhang, W., Alon, I., Lattemann, C., China's Belt and Road Initiative - Changing the Rules of Globalization, Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets, σελ. 137.

περιλαμβάνουν μια άκαμπτη συμμετοχή σε μια ενδεχόμενη υπερεθνική οργάνωση, όπως η προσκόλληση στον ΟΣΕ (Bugajski και Assenova 2016). Η σύγκλιση των μαζικών επενδύσεων για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση των εθνικών υποδομών θα είναι ιδιαίτερα κερδοφόρα για τις χώρες της Κεντρικής Ασίας με την προώθηση, τη διασύνδεση και τη βελτίωση της περιφερειακής εμπορικής συνεργασίας μέσω της δημιουργίας διαπεριφερειακού δικτύου μεταφορών και άνοιγμα νέων αγορών για τις χώρες αυτές χωρίς επιπλέον ο εκσυγχρονισμός του αντίκτυπου της ζώνης και της οδικής πρωτοβουλίας για την Κεντρική Ασία.

Η Κίνα έχει καταστεί η κύρια οικονομική δύναμη στην περιοχή. Εμπορικές συναλλαγές μεταξύ της Κίνας και των πέντε Δημοκρατιών της Κεντρικής Ασίας ύψους 1,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ το 2000 σε 34 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2015, καθώς και το εμπόριο με τη Ρωσία ανήλθε σε 23 δισ. δολάρια (Peyrouse 2017: 98). Επιπλέον, η Κίνα είναι ο σημαντικότερος πιστωτής στην περιοχή στη χρηματοδότηση των έργων υποδομής, στον ενεργειακό τομέα το 2004.

Στην ίδια κατεύθυνση είναι και το Τουρκμενιστάν και το Καζακστάν, αφού έχουν προσελκύσει τεράστιες επενδύσεις από την Κινεζική κυβέρνηση και τις τράπεζες, οι οποίες χορήγησαν 8 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. 13 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ στο Καζακστάν για την ανάπτυξη αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου και την πραγματοποίηση αγωγών ανατολικού προσανατολισμού για τη μεταφορά υδρογονανθράκων στην Κίνα (Cooley 2016: 4). Η οικονομική ύφεση που έχει, επηρεάστηκε από τη Ρωσία, λόγω της κατάρρευσης των τιμών του πετρελαίου και των συνεπειών των δυτικών κυρώσεων - γεγονός - που παρεμπόδισαν τη Μόσχα να εκπληρώσει τις οικονομικές της δεσμεύσεις για την υλοποίηση έργων υδροηλεκτρικών σταθμών στο Κιργιζιστάν και να παράσχει ένα πακέτο στρατιωτικής βοήθειας στο Τατζικιστάν, το οποίο εξάλειψε τη γεωπολιτική του επιρροή στον μετασοβιετικό χώρο.¹⁹²

Είναι ενδιαφέρον το πώς επηρεάζει η BPI την εξωτερική πολιτική των χωρών της Κεντρικής Ασίας και τις σχέσεις μεταξύ αυτών και της Ρωσίας. Όπως και πράγματι, ακόμη και αν το Πεκίνο αρνείται να έχει πολιτικές φιλοδοξίες, υπογραμμίζει ότι η BRI είναι μόνο ένα παγκόσμιο οικονομικό σχέδιο. Είναι σαφές ότι η εμπλοκή της Κίνας στην περιοχή θα διαβρώσει και θα περιθωριοποιήσει τη Ρωσική παρουσία. Ενισχύοντας ένα νέο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της

¹⁹² Zhang, W., Alon, I., Lattemann, C., China's Belt and Road Initiative - Changing the Rules of Globalization, Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets, σελ. 137-138.

Κίνας και των χωρών της Κεντρικής Ασίας, θα υπάρξει αντίκτυπος στο εγχώριο πολιτικό πεδίο (Orozobekova 2016). Παρά τις επανειλημμένες κινήσεις της Κίνας στην προσήλωσή στις αρχές της μη παρέμβασης στις εσωτερικές υποθέσεις των άλλων κρατών, το μέγεθος των επενδύσεων και η πραγματοποίηση τεράστιων έργων υποδομής συνεπάγονται την αυξανόμενη επιρροή της Κίνας στους προσανατολισμούς της εξωτερικής πολιτικής και τις αποφάσεις που υιοθετήθηκαν από την Κεντρική Ασία - ειδικά αφού η Κίνα έχει υπογράψει μια στρατηγική εταιρική σχέση συμφωνία με όλα αυτά.¹⁹³

Από την άλλη, το φιλόδοξο όραμα της Κίνας θα μπορούσε να γεφυρώσει το έλλειμμα υποδομών σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως το Αφγανιστάν και το Πακιστάν. Αυτές οι χώρες θα μπορούσαν να ενισχύσουν το ΑΕΠ τους με αυξημένες επενδύσεις και αύξηση του εμπορίου. Όμως, κάποιος μετριοπαθής θα έλεγε ότι δεν πρέπει να είμαστε υπερβολικά αισιόδοξοι για την επιτυχία του OBOR, καθώς οι κινεζικές επενδύσεις είχαν οδηγήσει σε πολιτικές παρενέργειες στο παρελθόν. Επιβλήθηκαν επιβαρύνσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης και εργασιακής εκμετάλλευσης. Οι χώρες πρέπει να προμηθεύσουν υλικό από την Κίνα, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους δανεισμού. Τέλος, δεν είναι βέβαιο εάν οι φτωχές χώρες θα μπορέσουν να επωφεληθούν από το μεγαλύτερο εμπόριο, δεδομένου ότι ήδη εκτελούν ένα τεράστιο έλλειμμα στο εμπόριο με την Κίνα.

Τον Μάιο του 2017, 29 αρχηγοί κρατών συναντήθηκαν στο Πεκίνο για να συζητήσουν το σχέδιο "One Belt, One Road", μια φιλόδοξη οικονομική και διπλωματική πρωτοβουλία που αποσκοπεί στη σύνδεση της Κίνας με τον κόσμο. Αν και η πρωτοβουλία υπόσχεται να τονώσει την οικονομική ανάπτυξη πέρα από την Ασία, ο Kerry Brown, πρώην διπλωμάτης, καθηγητής κινεζικών σπουδών και διευθυντής του Ινστιτούτου Lau China στο King's College του Λονδίνου, φοβάται ότι σημαντικοί περιορισμοί των υδάτινων πόρων στην Κεντρική Ασία μπορούν να υπονομεύσουν την πρωτοβουλία.¹⁹⁴

Οι επιπτώσεις του «BRI» είναι δύσκολο να προβλεφθούν και πιθανόν να διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Ωστόσο, αξίζει να επισημανθεί ότι, αν και ορισμένες βιομηχανίες θα αντιμετωπίσουν

¹⁹³ Zhang, W., Alon, I., Lattemann, C., China's Belt and Road Initiative - Changing the Rules of Globalization, Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets, σελ. 138.

¹⁹⁴ Svensson, J., <http://www.globalwaterforum.org/2017/08/17/q-a-the-one-belt-one-road-project-and-the-implications-of-central-asias-water-crisis/>, 17/08/2017.

σοβαρό ανταγωνισμό από τις κινεζικές εισαγωγές και ενδέχεται να μειωθούν, άλλοι θα βρουν ευκαιρίες να εξάγουν στην μεγάλη και αναπτυσσόμενη κινεζική αγορά. Με τη δημιουργία δεσμών μεταφορών μεταξύ των χωρών της Κεντρικής Ασίας και των αγορών στην Ευρώπη και την Κίνα, το «BRI» θα μπορούσε να επιτρέψει στις χώρες αυτές να επωφεληθούν από το εμπόριο με τρόπο που δεν μπόρεσαν να κάνουν μέχρι τώρα. Καθώς το εμπόριο είναι συχνά ένας σημαντικός παράγοντας ανάπτυξης. Ποιες όμως είναι οι μακροοικονομικές επιπτώσεις που ενδέχεται να αντιμετωπίσει η Κίνα τα επόμενα πέντε με δέκα χρόνια εάν ορισμένες από τις μεγαλύτερες επενδύσεις της σε έργα υποδομής του «BRI» αποδειχθούν ασύμφορες; Η τρέχουσα κλίμακα των έργων του «BRI» είναι μικρή σε σχέση με την κινεζική οικονομία. Το συνολικό κεφάλαιο της «ΑΙΙΒ» είναι 100 δισεκατομμύρια δολάρια, από τα οποία η Κίνα έχει δεσμεύσει περίπου 30 δισεκατομμύρια δολάρια. Το ΑΕΠ της Κίνας είναι περίπου 11 τρισεκατομμύρια δολάρια, επομένως το κεφάλαιο που έχει δεσμεύσει στο «ΑΙΙΒ» είναι περίπου 0,3% του ΑΕΠ. Ακόμα κι αν όλες αυτές οι επενδύσεις δεν αποδώσουν, θα είχε αμελητέες επιπτώσεις στην οικονομία της Κίνας. Ενώ η συνολική επένδυση της Κίνας στο «BRI» θα μπορούσε να αυξηθεί, είναι απίθανο να αναπτυχθεί σε τόσο μεγάλο βαθμό ώστε να αποτελέσει σημαντικό πρόβλημα για την Κίνα. Το μεγαλύτερο ζήτημα είναι το πώς οι εξελίξεις στην κινεζική οικονομία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ικανότητά της ή την προθυμία της να επενδύσει στο «BRI». Από την μία πλευρά η Κίνα έχει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα σε πολλούς τομείς - μεταξύ των οποίων αρκετές συνδέονται με την κατασκευή υποδομών. Το «BRI» θα μπορούσε να αποτελέσει μια πρόσθετη πηγή ζήτησης για αυτές τις βιομηχανίες, γεγονός που θα επέτρεπε στην κυβέρνηση να αποφύγει ή τουλάχιστον να καθυστερήσει το κόστος του να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα. Από την άλλη πλευρά, ο δείκτης χρέους προς το ΑΕΠ της Κίνας αυξήθηκε απότομα τα τελευταία χρόνια και υπάρχουν ανησυχίες ότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε κρίση. Εάν η Κίνα αντιμετωπίσει οικονομικά προβλήματα στο εσωτερικό της τότε ενδεχομένως να έχει λιγότερη ικανότητα και προθυμία να επενδύσει χρήματα στο εξωτερικό και στο «BRI» (Taylor, 2018). Το χρηματοπιστωτικό σύστημα της Κίνας αναπτύχθηκε σε σχέση με το οικονομικό της σύστημα. Η ανάπτυξη της Κίνας βασίστηκε σε επενδύσεις και το χρηματοπιστωτικό σύστημα διαρθρώθηκε για να την υποστηρίξει. Τα επιτόκια διατηρήθηκαν χαμηλά, ώστε να είναι φθηνό να δανειστούν χρήματα για επενδύσεις, αλλά αυτή η καταπιεσμένη απόδοση στην εξοικονόμηση των νοικοκυριών περιορίζει την αύξηση της κατανάλωσης. Εν τω μεταξύ, η κυβέρνηση είτε ρητά είτε σιωπηρά εγγυάται μεγάλο μέρος του δανεισμού στο

σύστημα. Αυτό παρείχε ισχυρά κίνητρα τόσο για τους δανειολήπτες όσο και για τους δανειστές για την αύξηση του χρέους. Οι οφειλότες θα μπορούσαν να επενδύσουν σε επικίνδυνα έργα. Εάν τα έργα επιτύχουν, διατηρούνται τα κέρδη. Αν αποτύχουν, η κυβέρνηση θα τα διασώσει. Ομοίως, οι τράπεζες και άλλοι δανειστές μπορούσαν ελεύθερα να δανείζουν στους δανειολήπτες ανεξάρτητα από την πιστωτική τους ποιότητα, εφόσον ήταν πιθανό να λάβουν κρατική στήριξη. Τελικά, η κυβέρνηση παραμόρφωσε διάφορες τιμές, συμπεριλαμβανομένης της συναλλαγματικής ισοτιμίας, για να αυξήσει τις αποδόσεις των επενδύσεων. Αυτό ενθάρρυνε περαιτέρω το δανεισμό και τις επενδύσεις. Αναλύοντας το «BRI» ανά περιοχή το εμπόριο της Κίνας ποικίλλει μεταξύ των χωρών. Το ASEAN, η Μέση Ανατολή, η Νότια Ασία και η Ρωσία αποτελούν τον αριθμό των μεγαλύτερων συναλλαγών της Κίνας. Οι άλλες χώρες της Κεντρικής Ασία, χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και η Αφρική είναι μικρές από οικονομική άποψη, αντιπροσωπεύοντας μόνο το 3% του συνολικού εμπορίου της Κίνας. Μια σημαντική πτυχή του φιλόδοξου σχεδίου «BRI» της Κίνας είναι να επενδύσει περισσότερα έργα σε αυτές της περιοχές για να αποκομίσει κέρδη κεφαλαίου καθώς η εγχώρια απόδοση κεφαλαίου της έχει μειωθεί δραματικά. Από την ανακοίνωση του «BRI», η Κίνα έχει επιταχύνει διαπραγματεύσεις έργων με την περιοχή «BRI» σε σχέση με τις άλλες χώρες. Η οικονομία της Κίνας έχει επιβραδυνθεί και οι ισολογισμοί των τραπεζών είναι καθαροί με αμφίβολα δάνεια, τα οποία συνεχίζουν να αναχρηματοδοτούνται και δεν αφήνουν πολλά περιθώρια για τεράστια δάνεια που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση της πρωτοβουλίας «Belt and Road».

Μια επιλογή της Κίνας ώστε να έχει ενδιάμεσους εξωτερικούς οικονομικούς πόρους στο «BRI», δεδομένης της περιορισμένης ανάπτυξης της στις αγορές ομολόγων στις χώρες Belt και Road καθώς και στο περιορισμένο μέγεθος της ίδιας της Κίνας στην αγορά «offshore»¹⁹⁵ ομολόγων, είναι να δανειστεί από τις διεθνείς τράπεζες. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες αποτελούν τους μεγαλύτερους παράγοντες για δανεισμό. Συνολικά, η πρόοδος της Κίνας στο «BRI» βρίσκεται

¹⁹⁵ Οι υπεράκτιες εταιρείες (offshore) βρίσκονται πέραν των εθνικών συνόρων. Ο όρος offshore Company έχει δύο ορισμούς ανάλογα με την προοπτική του. Από την άποψη των διαχειριστών της εταιρείας, είναι μια εταιρεία που έχει κατατεθεί εκτός της χώρας όπου διαμένουν οι διευθυντές της (διευθυντές, μέτοχοι, εταίροι). Από τη χώρα του σχηματισμού, είναι μια εταιρεία που έχει συσταθεί με σκοπό τη λειτουργία εκτός της δικαιοδοσίας στην οποία κατατέθηκε αρχικά. Ο λόγος για τον οποίο κάποιος θα σχηματίσει μια τέτοια οντότητα είναι συχνά να επωφελείται από νόμους που δεν είναι διαθέσιμοι στη χώρα κατοικίας. Παραδείγματα αυτών των παροχών μπορεί να είναι η εξοικονόμηση φόρου, η προστασία των περιουσιακών στοιχείων από αγωγές ή η εκμετάλλευση των ευκαιριών για ξένες επιχειρήσεις. Ο λόγος για τον οποίο μια χώρα θα προσφέρει τέτοιες οντότητες είναι να φέρει έσοδα στη δικαιοδοσία με τον τρόπο της καταβολής τελών και τελών στους πράκτορες που σχηματίζουν τέτοιες οντότητες.

ακόμη στην αρχή. Το μέλλον του «BRI» εξακολουθεί να βρίσκεται σε μια πολύ ανισόρροπη κατανομή βάρους, ιδίως προς την ASEAN και τη Ρωσία. Η πραγματική επένδυση στον τομέα αυτό αναμένεται επίσης να αυξηθεί και να αναβαθμιστεί με περισσότερη τεχνολογία, αλλά αυτό εξαρτάται όχι μόνο από την περιοχή του «BRI», αλλά από το πώς οι σχέσεις της Κίνας με τις ΗΠΑ και την ΕΕ εξελίσσονται. Το πιο σημαντικό είναι ότι η Κίνα δεν μπορεί να χρηματοδοτήσει το «BRI» από μόνη της και πρέπει να συνεργαστεί με την ΕΕ και τις ΗΠΑ για την ανάπτυξη του (Xu, 2018). Προχωρώντας στην ανάλυση των τελευταίων δεδομένων θα εξετάσουμε τα αριθμητικά στοιχεία του τελευταίου έτους για το «BRI». Το εμπόριο εμπορευμάτων παρέμεινε ισχυρό το δεύτερο τρίμηνο του 2018, αυξάνοντας κατά 17,3% ετησίως σε 319 δισεκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορίου. Ωστόσο, αυτό ήταν ελαφρώς χαμηλότερο από την αύξηση κατά 19,4% που σημειώθηκε τον Ιανουάριο-Μάρτιο. Στο πλαίσιο αυτό, οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 11,7% στα 183,3 δισ. Δολάρια, ενώ οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 25,9% στα 135,6 δισ. Δολ. ΗΠΑ. Το εμπορικό πλεόνασμα της Κίνας με τις χώρες του «BRI» αυξήθηκε σε 47,7 δισ. Δολάρια τον Απρίλιο-Ιούνιο, αντιπροσωπεύοντας το 52,7% του παγκόσμιου εμπορικού πλεονάσματος της Κίνας κατά την περίοδο αυτή. Οι πρώτοι δέκα εμπορικοί εταίροι του «BRI» αντιπροσώπευαν το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2018 το 66,7% και το 53,4% των συνολικών εξαγωγών και εισαγωγών αμφίδρομης παραγωγής. Αυτό δείχνει το βαθμό στον οποίο οι εμπορικές συνδέσεις της Κίνας παραμένουν ανεπαρκώς αναπτυγμένες στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για της υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης και της Αφρικής. Μία πληροφορία που επιβεβαιώνει το παραπάνω αποτελούν και τα στοιχεία για τις άμεσες ξένες επενδύσεις. Οι ξένες άμεσες επενδύσεις στις οικονομίες του «BRI» έχουν αυξηθεί σημαντικά. Αυτή η άνοδος της εισροής άμεσων ξένων επενδύσεων προέρχεται από διάφορες περιοχές, και συγκεκριμένα από την Ανατολική Ασία και τον Ειρηνικό. Μόνο η Κίνα αντιπροσωπεύει σήμερα το 20% των συνολικών εισροών άμεσων ξένων επενδύσεων στις οικονομίες του «BRI». Ωστόσο η άνοδος αυτή παρατηρήθηκε κυρίως σε χώρες της ανατολικής Ασίας, ακολουθεί αλλά με τεράστια διαφορά η κεντρική Ασία, η Ευρώπη και η Αφρική. Από την «αντίπαλη» πλευρά τον Ιούλιο οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Αυστραλία ανακοίνωσαν ένα κοινό ταμείο επενδύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων υποδομής στην Ινδο-Ειρηνικό, σε μια κίνηση που θεωρείται ως απάντηση στο «BRI». Η ανακοίνωση συνδυάστηκε με τη δέσμευση των ΗΠΑ να διαθέσουν 113 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για χρηματοδότηση έργων περιφερειακής ανάπτυξης. Η Κίνα παρόλο τον κίνδυνο του εγχειρήματος του «BRI» συνεχίζει

τη χρηματοδότηση σε χώρες με πολύ μεγάλο ρίσκο. Ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Σρι Λάνκα η οποία παρόλο που παρέδωσε το λιμάνι της Hambantota στην Κίνα για 99 χρόνια το Δεκέμβριο του 2017, ως μέρος της αποπληρωμής του χρέους ύψους 1,1 δισ. δολαρίων ΗΠΑ, έχει δείξει ελάχιστα σημάδια αντίστασης στις μελλοντικές επενδύσεις. Τον Μάιο, η Κίνα δάνεισε στη Σρι Λάνκα επιπλέον 1 δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ για να εξοφλήσει άλλα δάνεια και ενέκρινε δάνειο ύψους 1 δισ. Δολαρίων για τη χρηματοδότηση οδικού έργου στη χώρα αυτή. Τα δάνεια προς άλλα εύθραυστα κράτη -συμπεριλαμβανομένου του δανείου ύψους 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για τη Βενεζουέλα για την ανάπτυξη του πετρελαίου, καθώς και τα δάνεια για ανάπτυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Συρία και την Υεμένη - ύψους 20 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ - δείχνουν ότι οι μηχανισμοί ελέγχου της Κίνας και ελέγχου χρέους της Κίνας παραμένουν υποανάπτυκτοι, ή τουλάχιστον δευτερεύοντες σε σχέση με τους πολιτικούς ή στρατηγικούς στόχους της χώρας.

3.10 Κριτική της πρωτοβουλίας «One Belt One Road».

Κατηγορίες περί νέο-αποικιοκρατίας

Υπήρξε ανησυχία αλλά και ρίσκο για το γεγονός ότι το σχέδιο μπορεί να αποτελεί μορφή νέο-αποικιοκρατίας. Το 2018, ο πρωθυπουργός της Μαλαισίας Mahathir Mohamad ακύρωσε τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από την Κίνα και προειδοποίησε ότι «υπάρχει μια νέα εκδοχή του αποικισμού»¹⁹⁶, γεγονός που αργότερα διευκρίνισε ότι δεν αφορά την Κίνα και το εγχείρημα «One Belt One Road». Ορισμένες δυτικές κυβερνήσεις κατηγόρησαν την πρωτοβουλία «Belt and Road Initiative» ότι πρόκειται για μια νεοαποικιοκρατία ισχυριζόμενοι την πρακτική της Κίνας για τη χρηματοδότηση των έργων υποδομής από την διπλωματία παγίδευσης χρεών.¹⁹⁷

Ο Swaine (2019) περιγράφει τέτοιες κατηγορίες ως ανησυχίες υπερβολικά διογκωμένες και υπερδιπλάσιες, αποδίδοντας σε μεμονωμένες περιπτώσεις προβλήματα αποπληρωμής σε

¹⁹⁶ ABC News , Malaysia's Mahathir warns against 'new colonialism' during China visit, 21/08/2018. Retrieved 23/08/ 2018, https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.

¹⁹⁷ Today, ISS (21/02/2018, ISS Today: Lessons from Sri Lanka on China's 'debt-trap diplomacy'. Daily Maverick. Archived from the original on 15/09/2018. Retrieved 15/09/2018.

απερίσκεπτες και άπειρες πρακτικές σε αντίθεση με την προμελετημένες πρακτικές των κινεζικών επενδύσεων.¹⁹⁸ Η κινεζική κυβέρνηση χαρακτηρίζει τους ισχυρισμούς του νέο-αποικισμού ή την διπλωματία της παγίδευσης του χρέους ως χειρισμούς για να σπείρει τη δυσπιστία στις προθέσεις της Κίνας.¹⁹⁹ Η Κίνα υποστηρίζει ότι η πρωτοβουλία έχει προσφέρει αγορές για εμπορεύματα, βελτιωμένες τιμές πόρων και, ως εκ τούτου, μειωμένες ανισότητες στα ανταλλάγματα, βελτιωμένη υποδομή, δημιουργία απασχόλησης, εκβιομηχάνιση και διευρυμένη μεταφορά τεχνολογίας, ωφελώντας έτσι τις χώρες υποδοχής.²⁰⁰ Ο Blanchard (2018) υποστηρίζει ότι το πιθανό εύρος των οφελών μπορεί να μην είναι πλήρως αναγνωρισμένο, επισημαίνοντας ότι οι επικριτές ασχολούνται με την αποτροπή των κινεζικών επενδύσεων και υποδεικνύοντας ότι θα έπρεπε να στρέψουν την εστίασή τους στην εξουσία των χωρών υποδοχής. Ο Poghosyan (2018) δηλώνει ότι ορισμένοι Κινέζοι εμπειρογνώμονες υποστηρίζουν ότι τέτοιες δυτικές αντιλήψεις για την πρωτοβουλία «Belt and Road Initiative» έχουν παρερμηνευθεί εξαιτίας των δυτικών αντιλήψεων της ανάπτυξης όπως φαίνονται μέσα από το δικό τους φακό της εκμετάλλευσης πόρων - όπως υποδεικνύεται από την ευρωπαϊκή αποικιοκρατία - Κινεζικές αντιλήψεις ανάπτυξης.²⁰¹ Για να διαφοροποιηθεί από τον καταναγκαστικό χαρακτήρα που χαρακτηρίστηκε από την δυτική αποικιοκρατία, όπως δήλωσε ο Xing (2017), το στρατηγικό παράδειγμα της Κίνας για την πρωτοβουλία «One Belt and One Road» περιλαμβάνει την ενεργό συμμετοχή και συνεργασία των χωρών εταίρων.²⁰²

Ανησυχίες και προβληματισμούς εκφράζουν κάποιοι αναλυτές, οι οποίοι θεωρούν την πρωτοβουλία ως μια ανησυχητική επέκταση της ανερχόμενης δύναμης της Κίνας. Την ίδια

¹⁹⁸ Swaine, Michael D., 16/02/2019, A relationship under extreme duress: U.S.-China relations at a crossroads, Carnegie Endowment for International Peace. Archived from the original on 05/02/2019. Retrieved 05/02/2019, https://www.worddisk.com/wiki/The_Belt_and_Road/.

¹⁹⁹ Feldshuh, Hannah 08/09/2018, China Debates the Belt and Road. The Diplomat. Archived from the original on 24/11/2018. Retrieved 23/11/2018, https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative.

²⁰⁰ Blanchard, Jean-Marc F., 08/02/2018, Revisiting the Resurrected Debate About Chinese Neocolonialism. The Diplomat. Archived from the original on 23/11/2018. Retrieved 23/11/2018, https://www.worddisk.com/wiki/One_Belt_One_Road_Initiative/.

²⁰¹ Poghosyan, Benyamin, 22/11/2018, China – US Relations: The Need for Talks to Overcome Misperc Xing, Guangcheng (2017). Understanding China's One-Belt-One-Road Initiative A New Link Pattern for Deepened Interaction between China and the World. Looking for A Road: China Debates Its and the World's Future. Koninklijke Brill / Social Sciences Academic Press. Archived from the original on 23/11/2018. Retrieved 23/11/2018, <https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20190619151716910>.

²⁰² Poghosyan, Benyamin, 22/11/2018, China – US Relations: The Need for Talks to Overcome Misperc Xing, Guangcheng (2017). Understanding China's One-Belt-One-Road Initiative A New Link Pattern for Deepened Interaction between China and the World. Looking for A Road: China Debates Its and the World's Future. Koninklijke Brill / Social Sciences Academic Press. Archived from the original on 23/11/2018. Retrieved 23/11/2018, <https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20190619151716910>.

ανησυχία εκφράζουν και οι ΗΠΑ, καθώς υποστηρίζουν πως το σχέδιο ενδέχεται να λειτουργήσει ως Δούρειος ίππος προκειμένου να επιτύχει η Κίνα την οικονομική, διπλωματική και στρατιωτική της επιρροή. Στην ίδια κατεύθυνση οδεύει εν μέρει και η Ευρώπη, καθώς η πολύ πρόσφατη διάθεση της Ιταλίας να συμμετάσχει στο εγχείρημα για το νέο Δρόμο του Μεταξιού έχει μεταφέρει το ενδιαφέρον της συζήτησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Ιταλία ως η πρώτη χώρα μέλος των G7 που εκδήλωσε ενδιαφέρον για τις επενδυτικές δράσεις της Κίνας δημιούργησε ανησυχία στις Βρυξέλες. Το γεγονός πως η Ιταλία παρουσιάζει ελλείψεις στον τομέα των υποδομών δημιούργησε το κίνητρο να συνεργαστεί με την Κίνα και να επωφεληθεί από τις επενδύσεις που υπόσχεται το σχέδιο «One Belt, One Road».²⁰³ Ωστόσο, την πρόθεση της ιταλικής κυβέρνησης δεν καλωσόρισαν οι Βρυξέλες καθώς κρατούν τις επιφυλάξεις τους και βλέπουν ανησυχητικά τη βούληση της Κίνας να επωφεληθεί από την συγκυρία που έχει δημιουργήσει υπέρ της η απομάκρυνση των ΗΠΑ και επιθυμία του Προέδρου Ντόναλντ Τραμπ να επικεντρωθεί στην εσωτερική ανάπτυξη. Παράλληλα, η επενδυτική δραστηριότητα εκ μέρους της Κίνας στα Βαλκάνια έχει επιφέρει μια πρόσθετη ανησυχία στην ΕΕ, η οποία μέχρι πρόσφατα θεωρούσε ως μεγαλύτερο «ανταγωνιστή» την Ρωσία. Συγκριτικά με την ΕΕ η οποία κατέχει το 70% των ξένων επενδύσεων στις βαλκανικές χώρες για την περίοδο 2007-2016, οι κινεζικές επενδύσεις βρίσκονται στο 1%. Παρόλα αυτά τα τελευταία χρόνια η Κίνα δραστηριοποιείται στην περιοχή, κυρίως μέσω χαμηλότοκων δανείων, το ύψος των οποίων τους επιτρέπει να ανταγωνίζονται την Ευρωπαϊκή Ένωση.²⁰⁴ Συνοψίζοντας, η πρωτοβουλία του Προέδρου Χι ενέχει τόσο γεωπολιτικά όσο και οικονομικά κίνητρα. Αντιπροσωπεύει ένα όραμα για μια πιο ισχυρή Κίνα, η θέση της οποίας θα αναβαθμιστεί και θα λειτουργήσει όχι μόνο ως μια ανταγωνιστική επενδυτική χώρα στην παγκόσμια αγορά, αλλά, ως μια κυρίαρχη. Αρκετές αναπτυσσόμενες χώρες στο ασιατικό χώρο χρειάζονται νέους δρόμους, σιδηροδρομικό δίκτυο και υποδομές, συνεπώς έχουν υποδεχθεί ένθερμα τις επενδύσεις του έργου «One Belt, One Road». Ωστόσο, η κυριαρχική κατεύθυνση της Κίνας εγείρει ανησυχίες για το αν η χρηματοδότηση που προσφέρει θα βοηθήσει ή θα καταστήσει δέσμιες τις συνεργαζόμενες χώρες.

²⁰³ Μπαφαλούκου, Μ., https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-neos-dromos-toe-metaxioe-os-dikteo_gr_5cfe8911e4b0da743462275b, 27/06/2019.

²⁰⁴ Μπαφαλούκου, Μ., https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-neos-dromos-toe-metaxioe-os-dikteo_gr_5cfe8911e4b0da743462275b, 27/06/2019.

Υποστηρικτές και αντίπαλοι.

Δεν είναι μόνο η Κίνα. Ο αγώνας για την οικοδόμηση της Ευρασιατικής υποδομής έχει πολλούς παίκτες.

Υποστηρικτές του εγχειρήματος

Ρωσία

Η Μόσχα υπήρξε αρχικός συνεργάτης της Κίνας στο σχέδιο «New Silk Roads». Ο πρόεδρος Πούτιν και ο πρόεδρος Χι συναντήθηκαν αρκετές φορές την τελευταία δεκαετία και έχουν ήδη συμφωνήσει για εξελίξεις που θα είναι αμοιβαίου οφέλους. Τον Μάρτιο του 2015, ο πρώτος αναπληρωτής πρωθυπουργός της Ρωσίας Shuvalov υποστήριξε ότι «η Ρωσία δεν θα πρέπει να θεωρεί την οικονομική ζώνη του μεταξιού ως απειλή για την παραδοσιακή περιφερειακή σφαίρα επιρροής της [...] αλλά ως ευκαιρία για την Ευρασιατική Οικονομική Ένωση». Η Ρωσία και η Κίνα έχουν τώρα συνολικά 150 κοινά έργα για την Ευρασιατική Ένωση και την Κίνα. Αυτά τα έργα, ορισμένα από τα οποία στο πλαίσιο του σχεδίου «Road Silk Road» περιλαμβάνουν το σύστημα μεταφοράς αερίου, τα εργοστάσια διύλισης αερίου, την κατασκευή οχημάτων, τη βαριά βιομηχανία και τους νέους τύπους υπηρεσιών. Όχι μόνο αυτό, η Τράπεζα Ανάπτυξης της Κίνας δανείζει στη Ρωσία το ισοδύναμο άνω των 9,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.²⁰⁵ Μια πρόσθετη απόδειξη που οι δύο χώρες αναπτύσσονται σε μια ισχυρή εταιρική σχέση είναι ότι σε μια επίσημη έκθεση με τίτλο "The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects" η Ρωσία αναφέρθηκε 18 φορές, το μεγαλύτερο μέρος από όλες τις χώρες εκτός από την Κίνα.

²⁰⁵ Xin, L., What makes Russia an important player in BRI?, news.cgtn.com. Retrieved 23/06/2019, <https://news.cgtn.com/news/3d3d674d7a41444e34457a6333566d54/index.html>.

Ασία

Μια από τις επίσημες προτεραιότητες της Κίνας είναι να ωφελήσει τους γείτονές της πριν από όλους τους άλλους. Κατά τη διάρκεια του δεύτερου φόρουμ για τη διεθνή συνεργασία, το οποίο διεξήχθη τον Μάιο του 2019, ο Xi Jinping επιβεβαίωσε τη βούλησή του να προωθήσει το περιφερειακό εμπόριο είτε με τον Πρόεδρο Vorachith του Λάος είτε με τον Πρόεδρο Loong της Σιγκαπούρης όφελος όλων των μερών. Αυτό συμβαδίζει με την κοινή προσπάθεια που αποφασίστηκε τον Νοέμβριο του 2015 για τη μετακίνηση της ASEAN (Ένωση των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας) - Κίνας σε υψηλότερο επίπεδο οικονομικής συνεργασίας σε τομείς όπως η γεωργία, η πληροφορική, οι μεταφορές, οι επικοινωνίες κ.λπ.²⁰⁶

Αραβικές χώρες

Τον Απρίλιο του 2019 και κατά τη διάρκεια του δεύτερου Αραβικού Φόρουμ για τη Μεταρρύθμιση και την Ανάπτυξη, η Κίνα συμμετείχε σε μια σειρά συνεργασιών με την ονομασία "Κατασκευάστε την ζώνη και την οδό, την ανάπτυξη και την ευημερία" με 18 αραβικές χώρες. Το μέγεθος των συναλλαγών μεταξύ των δύο οντοτήτων έχει αυξηθεί σχεδόν δεκαπλάσια τα τελευταία 10 χρόνια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Κίνα δεν βλέπει πλέον τη Μέση Ανατολή ως «πρατήριο καυσίμων». Στην παρούσα φάση εμπλέκονται πολλοί άλλοι τομείς του εμπορίου, λιμάνια στο Ομάν, εργοστάσια στην Αλγερία, ουρανοξύστες στη νέα πρωτεύουσα της Αιγύπτου κ.λπ. Η Κίνα ενδιαφέρεται να παράσχει οικονομική ασφάλεια σε εκείνες τις χώρες, οι οποίες μετά από πολλούς αραβικούς πολέμους και αμερικανικές παρεμβάσεις, ζουν από την υποστήριξη του Ηνωμένου Βασιλείου. Αφενός, οι αραβικές χώρες κερδίζουν την ανεξαρτησία και από την άλλη, η Κίνα ανοίγει την πόρτα μιας κολοσσιαίας αγοράς. Όπως δήλωσε ο πρόεδρος του Λιβάνου Michel Aoun, «Θεωρούμε την Κίνα ως καλό φίλο και είμαστε πρόθυμοι να εδραιώσουμε περαιτέρω τη σχέση με την Κίνα. Θα θέλαμε να αξιοποιήσουμε την εμπειρία από τη μεταρρύθμιση και την ανάπτυξη της Κίνας ώστε να ωφελήσουμε τους

²⁰⁶ ASEAN - China Free Trade Agreements. ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY. Retrieved 23/06/019, https://asean.org/?static_post=asean-china-free-trade-area-2.

ανθρώπους μας και να αναζητήσουμε τις ευκαιρίες για ανάπτυξη». ²⁰⁷ Ένα επιπλέον πλεονέκτημα από την πλευρά της Κίνας είναι ότι διαδραματίζει ουδέτερο ρόλο στο επίπεδο της διπλωματίας. Η Κίνα δεν ενδιαφέρεται να παρεμβαίνει μεταξύ της Σαουδικής Αραβίας και της σύγκρουσης του Ιράν για παράδειγμα. Ως εκ τούτου, επιτυγχάνει τόσο την εμπορία με χώρες που είναι εχθροί όπως το Ισραήλ και τα παλαιστινιακά εδάφη, είτε το Ισραήλ και η Συρία. ²⁰⁸

Αφρική

Η Vera Songwe πρώην πρόεδρος της παγκόσμιας τράπεζας και σημερινός πρόεδρος της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Αφρική (UNECA), δήλωσε: "Αυτό (BRI) είναι ίσως μία από τις μεγαλύτερες αναπτυξιακές και αναπτυξιακές πρωτοβουλίες που έχουμε στον κόσμο". Η δήλωση συγκεντρώνει γενικά τη γενική θέση των αφρικανικών χωρών. Ακριβώς όπως οι αραβικές χώρες, θεωρούν τη ΒΔΙ μια τεράστια ευκαιρία για ανεξαρτησία από την εξωτερική βοήθεια και επιρροή. Περισσότερο από το ήμισυ της ηπείρου έχει ήδη υπογράψει συνεργασίες με το Μεσαίο Βασίλειο. Ο κ. Lu Kang, εκπρόσωπος του Υπουργείου Εξωτερικών της Κίνας δήλωσε πρόσφατα: «Θα προωθήσουμε τη διμερή συνεργασία σε τομείς όπως οι βιομηχανίες, οι υποδομές, το εμπόριο και οι επενδύσεις, θα βελτιώσουμε το βιοτικό επίπεδο των Αφρικανών, θα προσδώσουμε περισσότερα μερίσματα ανάπτυξης στις αφρικανικές χώρες, σε ανθρώπους στην Κίνα και την Αφρική. »Και όχι μόνο, συνέχισε να λέει:« Οι δύο πλευρές έχουν ήδη ξεκινήσει πολλά σημαντικά έργα συνεργασίας και έχουν επιτύχει πρόωρες συγκομιδές». ²⁰⁹

Ιταλία / Ανατολική Ευρώπη

Η Ελλάδα, η Κροατία και 14 άλλες χώρες της ανατολικής Ευρώπης έχουν ήδη ασχοληθεί με την Κίνα στο πλαίσιο της BRI. Ενώ οι περισσότεροι από αυτούς εξακολουθούν να υποφέρουν από την οικονομική κρίση του 2008, υποστηρικτές υποστηρίζουν ότι η προσέγγιση της Κίνας

²⁰⁷ Matthew J L Ehret, | BRI transforming world economic order | Opinion, Asia Times. Retrieved 23/06/2019, <https://www.asiatimes.com/2019/04/opinion/bri-transforming-world-economic-order/>.

²⁰⁸ Chinese money is behind some of the Arab world's biggest project, The Economist. 20/04/2019. Retrieved 23/06/2019, <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2019/04/20/chinese-money-is-behind-some-of-the-arab-worlds-biggest-projects>.

²⁰⁹ China notes Africa's key BRI role ahead of forum in Beijing, Africa Times, 18/04/2019. Retrieved 23/06/2019, <https://africatimes.com/2019/04/18/china-notes-africas-key-bri-role-ahead-of-forum-in-beijing/>.

δημιουργεί ένα νέο φάσμα ευκαιριών. Τον Μάρτιο του 2019, η Ιταλία ήταν το πρώτο μέλος της Ομάδας των Επτά Εθνών για να ενταχθεί στην Κινεζική Πρωτοβουλία. Οι νέοι εταίροι υπέγραψαν "μνημόνιο κατανόησης" ύψους 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ σε διάφορους τομείς, όπως οι μεταφορές, η εφοδιαστική και η λιμενική υποδομή για την ενίσχυση της οικονομικής συνεργασίας²¹⁰. Ο Ιταλός πρωθυπουργός επιβεβαίωσε αμέσως την εμπιστοσύνη του προς την Κίνα, δηλώνοντας: "Η συνεργασία είναι μεγαλύτερη από τον ανταγωνισμό μεταξύ Κίνας και Ευρώπης". Η απόφαση του πρώην Ιταλού προέδρου Giuseppe Conte ακολούθησε σύντομα από τις γειτονικές χώρες Λουξεμβούργο και Ελβετία.

Αντίπαλοι

Η Αυστραλία, η Ιαπωνία, η Ινδία και το Αμερικάνικο «όραμα Ινδίας-Ειρηνικού».

Η Ιαπωνία, η Ινδία και η Αυστραλία ένωσαν τις δυνάμεις τους για να δημιουργήσουν μια εναλλακτική λύση για την πρωτοβουλία «One Belt One Road» δημιουργώντας την «στρατηγική Ινδο-Ειρηνικού». Στην πραγματικότητα, πολύ λίγες λεπτομέρειες είναι γνωστές σχετικά με το σχέδιο αν και ξεκίνησε το 2016. Σε γενικές γραμμές, η συνεργασία έδωσε έμφαση σε δύο θέματα: στην εξασφάλιση της Θάλασσας του Ειρηνικού και εξασφάλιση ελεύθερου εμπορίου στην περιοχή. Πρόσφατα, οι ΗΠΑ εντάχθηκαν στην πρωτοβουλία, μετονομάζοντας έτσι τη συμμαχία στην Στρατηγική Ελεύθερου και Ανοικτού Ινδο-Ειρηνικού (FOIP). Ο Πρόεδρος Donald Trump έχει ξεκινήσει να μεταφράζει την αμερικανική στρατηγική ελεύθερων και ανοιχτών ινδο-ειρηνικών (FOIP) σε πιο συγκεκριμένες πρωτοβουλίες σε ό, τι οι αξιωματούχοι έχουν διατυπώσει ως τρεις πυλώνες: ασφάλεια, οικονομία και διακυβέρνηση. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως μια άμεση απεικόνιση εναντίον της Κίνας που επεκτείνει τον στρατό της και των οποίων οι κομμουνιστικές ρίζες θεωρούνται από ορισμένους ως ανταγωνιστικές στην ιδέα του ελεύθερου εμπορίου.²¹¹ Ο Nicolas J. Firzli, σύμβουλος του Συμβουλίου Συνταξιοδοτικών Θεμάτων, ισχυρίστηκε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες και οι σύμμαχοί τους θα προσπαθήσουν να

²¹⁰ Ellyatt, Holly ,27/03/2019, Is Italy playing with fire when it comes to China?, Retrieved 23/06/2019, https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.

²¹¹ Diplomat, Prashanth Parameswaran, The Advancing Democracy in the US Free and Open Indo-Pacific Strategy, The Diplomat. Retrieved 23/06/2019, https://www.wikizero.com/en/One_Belt_One_Road.

εκδικάσουν μεγάλους ιδιοκτήτες περιουσιακών στοιχείων του ιδιωτικού τομέα, όπως τα συνταξιοδοτικά ταμεία, καλώντας τους να διαδραματίσουν ένα όλο και πιο σημαντικό γεωοικονομικό μέρος σε ολόκληρη την περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, μαζί με τους αμερικανικούς και άλλους κρατικούς φορείς.

Οι διαμορφωτές για την χάραξη της πολιτικής «η Αμερική πρώτα» αντιλήφθηκαν ότι δεν θα μπορούσαν να αγνοήσουν αυτές τις μοιραίες γεωοικονομικές εξελίξεις. Τον Νοέμβριο του 2018, ο αντιπρόεδρος Mike Pence ταξίδεψε στην Ασία για να προωθήσει το «Indo-Pacific Vision» του Προέδρου Trump, ένα φιλόδοξο σχέδιο που υποστηρίχθηκε από δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια σε νέα δάνεια και μηχανισμούς πιστωτικής ενίσχυσης για την ενθάρρυνση «ιδιωτικών επενδύσεων σε περιουσιακά στοιχεία περιφερειακής υποδομής». Επιμένοντας ότι «οι επιχειρήσεις και όχι οι γραφειοκράτες θα διευκολύνουν τις προσπάθειές μας». Το νέο μεγάλο παιχνίδι έχει μόλις ξεκινήσει και οι επενδυτές στα συνταξιοδοτικά ταμεία θα αγωνιστούν επιμελώς από την Ουάσιγκτον και το Πεκίνο τα επόμενα χρόνια για να βρίσκονται στην «εποχή της γεωοικονομίας».²¹²

Αξίζει να σημειωθεί ότι στις αρχές Ιουνίου του 2019 οι ηγέτες δεσμεύθηκαν ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ινδία θα πρέπει να εντείνουν την οικονομική τους συνεργασία για να «καταστήσουν τα έθνη ισχυρότερα και τους πολίτες τους πιο προνομιούχους». Ένα ζήτημα που αναμένεται να αντιμετωπιστεί είναι το ζήτημα της Ρωσίας. Πράγματι, η Ινδία τη βλέπει ως σύμμαχο στην οποία μπορεί να βασιστεί, όπου το Ηνωμένο Βασίλειο αναφέρει ότι τη Ρωσία ως ένα εχθρικό και μη συνεργατικό κράτος. Τέλος η δυσκολία να βρεθούν σημαντικοί εταίροι στην περιοχή και σε όλο τον κόσμο είναι ένα άλλο σημαντικό εμπόδιο για το FOIP.

²¹² Firzli, N., Institutional Investment in the Age of Geoeconomics, Investment & Pensions Europe (IPE) 10/04/2019, <https://worddisk.com/wiki/Geo-economics/>.

Ευρωπαϊκή Ένωση

Πρόσφατα, η Ιταλία και η Ελλάδα αποτέλεσαν τις πρώτες μεγάλες δυνάμεις να ενταχθούν στην πρωτοβουλία «One Belt One Road», υπογραμμίζοντας την επείγουσα ανάγκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αποσαφηνίσει τις θέσεις της έναντι των διεθνών πολιτικών της Κίνας. Πράγματι, ενώ ο αναπληρωτής πρωθυπουργός της Ιταλίας Λουίτζι Ντε Μάιο ανέφερε ότι η συμφωνία δεν ήταν «τίποτα να ανησυχητικό», οι Γάλλοι και οι Γερμανοί ηγέτες είναι λιγότερο αισιόδοξοι. Ο Πρόεδρος Macron δήλωσε ακόμη στις Βρυξέλλες ότι «η εποχή της ευρωπαϊκής αφέλειας έχει τελειώσει». «Για πολλά χρόνια», πρόσθεσε, «είχαμε μια ασυντόνιστη προσέγγιση και η Κίνα εκμεταλλεύτηκε τα τμήματά μας». Στα τέλη Μαρτίου 2016, η Γερμανίδα καγκελάρια Άνγκελα Μέρκελ και ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jean-Claude Juncker προσχώρησαν για συνομιλίες με το Χί στο Παρίσι, σε συνεργασία με τον Πρόεδρο Macron. Εκεί, η Macron εξήγγειλε την Κίνα να «σέβεται την ενότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις αξίες που μεταφέρει στον κόσμο». Ο κ. Juncker τόνισε ότι οι ευρωπαϊκές εταιρείες πρέπει να βρουν «τον ίδιο βαθμό ανοίγματος στην αγορά της Κίνας, όπως βρίσκουν οι Κινέζοι στην Ευρώπη». Στο ίδιο πνεύμα, η Μέρκελ δήλωσε ότι η ΒΡΕ «πρέπει να οδηγήσει σε μια ορισμένη αμοιβαιότητα και να εξακολουθούμε να αγωνιζόμαστε για αυτό το κομμάτι». Τον Ιανουάριο του 2019, ο Macron δήλωσε: «οι αρχαίοι Δρόμοι του Μεταξιού δεν ήταν ποτέ μόνο για τους Κινέζους ... Οι νέοι δρόμοι δεν μπορούν να πάνε μόνο με έναν τρόπο».²¹³

²¹³ Ellyatt, Holly ,27/03/2019, Is Italy playing with fire when it comes to China?, Retrieved 23/06/2019, https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.

3.11 Κίνα και Ρωσία στην Κεντρική Ασία: Συνεργασία ή Σύγκρουση;

Παρά τη σημαντική άνοδο της οικονομικής επιρροής της Κίνας στην περιοχή, η Ρωσία συνεχίζει να διατηρεί την πολιτική της δύναμη στην Κεντρική Ασία. Σε αντίθεση με την Κίνα, δηλώνει ρητά ότι είναι πρόθυμη να διατηρήσει την στάση της σε αυτή την επιρροή, όπως τονίστηκε από την ομιλία του Μεντβέντεφ το 2008. Ο βασικός στόχος για τη Ρωσία είναι να εξασφαλίσει, τουλάχιστον θεωρητικά, πίστη στην ρωσική κυβέρνηση, αναζητώντας χώρες στις οποίες μπορεί να εξαρτηθεί για την υποστήριξη. Οι διάφορες συμμαχίες της Ρωσίας παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, στα κράτη της Κεντρικής Ασίας, προκειμένου να νομιμοποιήσουν τη θέση της Ρωσίας σε έναν ορατό πολυπολικό κόσμο. Η κρίση στην Ουκρανία υπονόμωσε τη νομιμότητα της Ρωσίας αυξάνοντας τις υποψίες τόσο για την θέση της στην Κεντρική Ασία όσο και για την Κίνα σχετικά με τις ρωσικές προθέσεις στην περιοχή. Αν και η Ρωσία σχεδόν αποκλειστικά ενήργησε σε αυτό, στις δυτικότερες μετα-σοβιετικές χώρες έχει αποδείξει ότι δεν έχει κανένα πρόβλημα έναντι των πρώην σοβιετικών.

Η Κίνα ασκεί πολιτική με διαφορετικό τρόπο στην Κεντρική Ασία σε σύγκριση με τη Ρωσία. Ο πολιτικός ρόλος της Κίνας στην περιοχή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως λανθάνων, αλλά δεν έχει ακόμη εκδηλωθεί τόσο ξεκάθαρα. Ωστόσο, υπάρχουν ενδείξεις ότι η Κεντρική Ασία παίζει ρόλο δοκιμαστικού εδάφους για την κινεζική εξωτερική πολιτική, που σημαίνει ότι η Κεντρική Ασία παρουσιάζεται ως "ακούσια αυτοκρατορία" της Κίνας. Το όραμα της ζώνης και του οδικού δικτύου είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα αυτού. Ήταν σημαντικό ότι ο Xi Jinping ανακοίνωσε την Οικονομική Ζώνη Μεταξιάς στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev το 2013. Αυτό αντιπροσωπεύει ένα όραμα που χτίστηκε σε κάτι που είχε συμβεί εδώ και χρόνια στην Κεντρική Ασία. Η Κίνα είχε από ανέκαθεν χτίσει τις υποδομές χρησιμοποιώντας δάνεια, γεγονός που επέτρεψε στις εγχώριες εταιρείες να «βγουν» και να χτίσουν στην Κεντρική Ασία. Η ανακοίνωση έδειξε τον Xi Jinping να σφραγίζει το όνομα και την εξουσία του σε μια συνεκτική εξωτερική πολιτική η οποία βασιζόταν στις υπάρχουσες δραστηριότητες. Το "έδαφος δοκιμής" της Κίνας έχει επίσης εκδηλωθεί σε άλλες μορφές, ιδιαίτερα σε αυτές που είναι πολυμερείς.²¹⁴

²¹⁴ Fung Business Intelligence Center, σελ. 8, <https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2016/04/CAP-Papers-159-April-2016-Security-Workshop.pdf>, 05/2015.

Επιπλέον, η αντίθεση μεταξύ της ρωσικής και της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής στην Κεντρική Ασία είναι ότι η πολιτική της Κίνας συνδέεται στενά με την αντιμετώπιση των εγχώριων ανησυχιών. Για την Κίνα, είναι κάτι πολύ περισσότερο από το να διασφαλίσει τη σταθερότητα και την ανάπτυξη στο Xinjiang. Η Κεντρική Ασία αποτελεί σημαντικό εμπορικό σύνδεσμο για να εξασφαλίσει πρόσβαση και ευκαιρίες για το Xinjiang. Αντί να εξασφαλίσει ρητή πολιτική πίστη στην Κεντρική Ασία η Κινεζική Κυβέρνηση, η οποία χαρακτηρίζεται περισσότερο από την εξωτερική πολιτική της Ρωσίας, η Κίνα αγωνίζεται περισσότερο για την ανάπτυξη καλών οικονομικών δεσμών. Φυσικά, η πολιτική πίστη και η υποστήριξη αυτή βοηθούν να γίνονται επιχειρήσεις στην περιοχή, αλλά ο τελικός στόχος είναι η οικονομική χρησιμότητα για την Κίνα.²¹⁵

Στον τομέα της ασφάλειας, η Ρωσία εξακολουθεί να φαίνεται ότι είναι ο κυρίαρχος παίκτης. Οι Κινέζοι δραστηριοποιούνται όσον αφορά την ασφάλεια των συνόρων, τη στρατιωτική βοήθεια και ορισμένες συμφωνίες όπλων. Η Κίνα εξακολουθεί να παρουσιάζει περιεχόμενο που παραπέμπει στη Ρωσία σε αυτή την ευρύτερη ατζέντα ασφαλείας. Ένα καλό παράδειγμα αυτής της απροθυμίας να παρέμβει σε εγχώρια ζητήματα μπορεί να φανεί από το Πακιστάν. Μερικά από τα πρόσφατα ζητήματα γύρω από τον οικονομικό διάδρομο Κίνας-Πακιστάν (CPEC) το καταδεικνύουν. Η προτεραιότητα της Κίνας είναι να χτιστεί ένας διάδρομος από το Kashgar είτε στο Καράτσι είτε στο Γκουαντάρ, αποκτώντας πρόσβαση στη θάλασσα. Ωστόσο, φαίνεται ότι η Κίνα δεν ήταν αρκετά προετοιμασμένη για τις εσωτερικές διαμάχες του Πακιστάν σχετικά με τη διαδρομή και δεν είναι σαφές σχετικά με τον τρόπο μεσολάβησης αυτής της συζήτησης. Η κινεζική πρεσβεία στο Ισλαμαμπάντ αναγκάστηκε να εκδώσει μια δήλωση σχετικά με αυτό, αποστέλλοντας ουσιαστικά το μήνυμα ότι η BRI είναι ένα έργο που θα ωφελήσει ολόκληρη τη χώρα. Εναπόκειται στο Πακιστάν να χειριστεί την τοπική πολιτική. Κοιτάζοντας πίσω στην Κεντρική Ασία, οι εντάσεις στην περιφερειακή πολιτική αποτελούν σίγουρα προκλήσεις για την επιδιωκόμενη υλοποίηση του σχεδίου από την Κίνα. Πρόκειται για προκλήσεις που η Κίνα θα είναι απρόθυμη να μεσολαβήσει άμεσα.²¹⁶ Τόσο η Ρωσία όσο και η Κίνα παρέχουν σαφώς οικονομικά κίνητρα για να συνεργαστούν με την Κεντρική Ασία. Φαίνεται ότι η Ρωσία είναι

²¹⁵ Fung Business Intelligence Center, σελ. 9, <https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2016/04/CAP-Papers-159-April-2016-Security-Workshop.pdf>, 05/2015.

²¹⁶ The George Washington University, Central Asia Program, Institute for European, Russian and Eurasian Studies, σελ. 9, <https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2016/04/CAP-Papers-159-April-2016-Security-Workshop.pdf>, 08/03/2016.

πολύ πιο πρόθυμη να αξιοποιήσει αυτά τα κίνητρα, και μάλιστα η πίεση των χωρών της Κεντρικής Ασίας είναι οικονομικά χρήσιμη, ιδιαίτερα για να αντλήσει πολιτικά οφέλη.

3.11.1 Το τρίγωνο «Κίνα-Ρωσία-Ηνωμένες Πολιτείες»

Η έννοια του στρατηγικού τριγώνου που περιλαμβάνει την Κίνα, την ΕΣΣΔ/Ρωσία, και τις ΗΠΑ ξεκίνησε τη δεκαετία του 1970. Ορίζει ότι κάθε κόμμα προσπαθεί να χειριστεί το τρίγωνο υπέρ του, δηλαδή να είναι πιο κοντά στις άλλες δύο πλευρές από ό, τι να είναι μεταξύ τους. Ωστόσο, αυτό λειτουργεί μόνο εάν οι δύο πιο στενοί φορείς μπορούν να επιδιώξουν αμοιβαίες ενισχυτικές ή τουλάχιστον συμπαγείς πολιτικές σε διμερές, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Εάν δεν μπορεί για να επιτευχθεί αυτό, τότε δεν μπορούν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη της εξελισσόμενης τριγωνικής δυναμικής. Επομένως, για να κατανοήσει κανείς την τριγωνική δυναμική, οφείλει να αναλύσει την πολιτική των Η.Π.Α. και στη συνέχεια να επικεντρωθεί στις κινεζικές-ρωσικές σχέσεις σχετικά με τα ασιατικά ζητήματα ασφάλειας στην περιοχή. Οι τριγωνικές σχέσεις είναι δυναμικές και απρόβλεπτες και εξαρτώνται από μεμονωμένους ηγέτες.

Το 2012, ο Πούτιν ήδη προανήγγειλε προ-κινεζικές πολιτικές, καθώς η Ρωσία προσπάθησε να ‘‘πιάσει’’ τον άνεμο της ανάπτυξης των ‘‘πανιών’’ της Κίνας. Το 2016 ο Πούτιν δήλωσε ότι η βαθιά οικονομική και πολιτική διαρθρωτική κρίση της Ρωσίας ήταν παράλληλη και ενέτεινε την πολιτική του Πούτιν, οδηγώντας σε μια ακόμη δεκαετία στασιμότητας 2008-2017 και περαιτέρω μείωση σε σχέση με την Κίνα. Κατά συνέπεια, το πιο κρίσιμο στοιχείο στις σινο-ρωσικές σχέσεις είναι η αυξανόμενη ασυμμετρία της εξουσίας μεταξύ της Κίνας και της Ρωσίας στην εύνοια της Κίνας. Πράγματι, η Ρωσία ζητούσε συχνά από την Κίνα μια επίσημη συμμαχία, και η πρακτική ανταπόκριση της Κίνας είναι σύμφωνη με τη δυναμική της συμμαχίας, ακόμη και αν αποφεύγει επίσημα τις συμμαχίες.²¹⁷ Τα χαρακτηριστικά αυτής της δυναμικής της συμμαχίας είναι α) η αντιστροφή των ρωσικών πολιτικών προς το συμφέρον της Κίνας, β) η

²¹⁷ Bekkevold, J. Inge, Lo, B., Sino-Russian Relations in the 21st Century, Centre for Asian Security Studies Norwegian Institute for Defence Studies, σελ. 215-216.

στήριξη της Κίνας στα ασιατικά περιφερειακά ζητήματα και γ) η ασύμμετρη εξάρτηση της Ρωσίας από την κινεζική οικονομική, πολιτική, και στρατιωτική υποστήριξη. Παρά τις δυσκολίες στα οικονομικά ζητήματα και ιδιαίτερα στην Κεντρική Ασία, τα στοιχεία και για τα τρία χαρακτηριστικά γνωρίσματα ακόμη και σε αυτά τομείς είναι αρκετά ισχυρά. Έτσι, για να χρησιμοποιήσουμε το παραλληλισμό του Bismarck, η Κίνα είναι ο αναβάτης και η Ρωσία το άλογο σε αυτή τη συμμαχία. Πράγματι, μέχρι το 2009 η οικονομική αδυναμία ανάγκασε τη Μόσχα να ανατρέψει την προηγούμενη πολιτική και να παραδεχτεί η Κίνα τα σχέδιά της για την ανάπτυξη της Άπω Ανατολής της Ρωσίας. Και μέχρι το 2012, οι αναλυτές παρατήρησαν ότι η ικανότητα της Κίνας να επιβάλει την ατζέντα της στη Ρωσία και να αποκτήσει δυσανάλογη αξία επωφελήθηκε από τη Ρωσία, αποφεύγοντας παράλληλα οποιαδήποτε διαρκή δέσμευση έναντι της Ρωσίας απαιτεί μια συμμαχία.

Ως εκ τούτου, η τριγωνική αντίληψη αυτή τη στιγμή δεν αναδεικνύει μια προβλέψιμη τριμερή σχέση αλλά μια εξαιρετικά ασταθή σχέση μεταξύ τριών πολιτειών, τουλάχιστον για ορισμένους αναλυτές των Η.Π.Α. Εν τω μεταξύ, αυτή η *de facto*, αν όχι τυπική, sino-ρωσική συμμαχία προέρχεται από γεωπολιτικά και ιδεολογικά όμοιες προοπτικές που στοχεύουν απλά στις αξίες, τα συμφέροντα της Αμερικής και την παγκόσμια τάξη που δημιούργησε σε μεγάλο βαθμό. Είναι βέβαιο ότι πρόκειται για αμφισβητούμενες αξιώσεις για πολλούς, ίσως οι περισσότεροι, αναλυτές αρνούνται ότι μια συμμαχία συμβαίνει ή είναι βιώσιμη, επικαλούμενοι τις δηλώσεις του Πούτιν και του Χι Τζίνπινγκ κατά των συμμαχιών. Πολλοί επίσης αρνούνται οποιαδήποτε ιδεολογική συνάφεια μεταξύ της Κίνας και της Ρωσίας παρά την σταθερές ενδείξεις συγκρίσιμων τρόπων αυτο-παρουσίασης και απεικόνισης στις σύγχρονες διεθνείς σχέσεις. Παρ'όλα αυτά, αναλυτές όπως η Artem Lukin, Rens Lee, Gilbert Rozman, πιστεύουν ότι τα στοιχεία δείχνουν σαφώς μια εξελισσόμενη συμμαχία μαζί με τις διμερείς ιδεολογικές και στρατηγικές συναίνεσης. Επιπλέον, τα πραγματικά στοιχεία δείχνουν όλα τα σημάδια μιας συμμαχίας.²¹⁸

Από το 2012, ο Πούτιν επιτάχυνε την ανάπτυξη αυτής της άτυπης σινορωσικής συμμαχίας. Αρνείται την ύπαρξη οποιαδήποτε απειλής της Κίνας. Η Μόσχα και το Πεκίνο επαναλαμβάνουν

²¹⁸ Bekkevold, J. Inge, Lo, B., *Sino-Russian Relations in the 21st Century*, Centre for Asian Security Studies Norwegian Institute for Defence Studies, σελ. 216-217.

συνεχώς ότι οι σχέσεις δεν ήταν ποτέ καλύτερες και ότι είναι "φυσικοί εταίροι και φυσικοί σύμμαχοι". Μετά τον πόλεμο στην Ουκρανία, το Κρεμλίνο διεξήγαγε μια διωπηρεσιακή μελέτη πιθανών κινδύνων εταιρικής σχέσης με το Πεκίνο. Το γενικό συμπέρασμα ήταν ότι η Μόσχα δεν φοβόταν τίποτα από την Κίνα. Έχουμε δει σημαντικές ρωσικές παραχωρήσεις στις κινεζικές πολιτικές και αρκετά συμφέροντα της Μόσχας μέχρι τώρα να αντιστέκονται. Αυτά είναι εμφανή σε πολλούς τομείς της σχέσης: οι πωλήσεις όπλων, η ισότητα της Κίνας στη ρωσική ενέργεια, οι κινεζικές επενδύσεις στη Ρωσία και την Κεντρική Ασία, τη στήριξη της Μόσχας για το Πεκίνο σε ζητήματα ασφάλειας της Ανατολικής Ασίας, ακόμη και σε στρατηγικά όπλα ελέγχου, όπου το Κρεμλίνο δεν επιμένει πλέον στην πολυεθνικές διαπραγματεύσεις αποπλισμού με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η στρατιωτική συνεργασία διευρύνθηκε με κοινές ναυτικές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο το 2015 και στη Βαλτική το 2017 και τη συμμετοχή της Ρωσίας σε ασκήσεις στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας το 2016. Η υποστήριξη της Μόσχας στην ανασυγκρότηση της Συρίας επισημαίνει επίσης την ανάγκη για την υποστήριξη του Πεκίνου για τις πολιτικές της στη Μέση Ανατολή. Ρώσικες παραχωρήσεις τονίζουν την ήδη ανώτερη διμερή θέση της Κίνας και την αυξανόμενη εξάρτηση της Ρωσίας από την οικονομική, πολιτική και στρατιωτική στήριξη της Κίνας.²¹⁹

Πολιτική των ΗΠΑ

Η κυβέρνηση Ομπάμα αγνόησε τη Ρωσία στην Ασία. Ούτε πήρε την sino-ρωσική συνεργασία σοβαρά. Πράγματι, είναι υπέρ της Κίνα έναντι της Ρωσίας στην Κεντρική Ασία, υποστηρίζοντας κυρίως το Πεκίνο με το Silk Road Economic Belt (SREB). Όπως ανέφερε το *The Economist*, «ο Μπαράκ Ομπάμα θεωρεί τη Ρωσία ως μια αμήχανη περιφερειακή εξουσία, επιρρεπείς σε μετα-αυτοκρατορικούς σπασμούς, αλλά που ουσιαστικά μειώνονται». Ο Ομπάμα δεν απάντησε για ντο ζήτημα της sino-ρωσικής συνεργασίας ούτε εκμεταλλεύτηκε τις ρωσικές ανησυχίες για τις αυξανόμενες πυρηνικές και στρατιωτικές ικανότητες της Κίνας. Η Ουάσινγκτον προτιμούσε να ασχολείται ξεχωριστά με κάθε κράτος αντί να υπολογίζει τη στρατηγική τους εταιρική σχέση, η οποία βασίστηκε σε μια κοινή δυσαρέσκεια για την Ουάσινγκτον. Ο Ομπάμα απέρριψε τη

²¹⁹ Bekkevold, J. Inge, Lo, B., *Sino-Russian Relations in the 21st Century*, Centre for Asian Security Studies Norwegian Institute for Defence Studies, σελ. 217.

στρατηγική λογική του τριγώνου και της μηδενικής πολιτικής που αγκάλιασε η Ρωσία και η Κίνα. Ενώ η Ουάσινγκτον και το Πεκίνο θεωρούνταν ο ένας ως άλλος ως ο κύριος συνομιλητής τους στην Ασία, αν όχι σε παγκόσμιο επίπεδο θέματα, ο Λευκός Οίκος του Ομπάμα κατέστησε σαφές ότι χρειαζόταν τη Μόσχα για να βοηθήσει το Αφγανιστάν και το Ιράν έτσι ώστε να αποφύγει τη συνεργασία Ρωσίας κατά ISIS.

Το θεμελιώδες σχέδιο εξωτερικής πολιτικής της Μόσχας είναι η εξασφάλιση της αναγνώρισης του στην παγκόσμια θέση εξουσίας και την υπεροχή της στην Ευρασία. Η παραμέληση του Ομπάμα στην σινο-ρωσική σχέση απέκλειε τόσο τη συνεργασία με τη Ρωσία στην Ασία και την κινεζική συνεργασία στην Ουκρανία. Η άνοδος του Τραμπ στην εξουσία παρουσίαζε σημαντικές αλλαγές στο τρίγωνο. Όπως σημείωσε ένας Ρώσος σχολιαστής, η Μόσχα ελπίζει για μια νέα εποχή στις ρωσο-αμερικανικές σχέσεις, στις οποίες η Ουάσινγκτον θα επικεντρωθεί στα εθνικά συμφέροντα παρά στην επιδίωξη επέκτασης της παγκόσμιας ηγεμονίας των Η.Π.Α. Άλλες εκθέσεις υποστήριζαν ότι η ομάδα του Trump είχε συζητήσει την προσέγγιση με τη Μόσχα, συμπεριλαμβανομένης της άρσης των κυρώσεων, προκειμένου να υπονομευθεί η Σινο-Ρωσική εταιρική σχέση. Εν τω μεταξύ, οι σινο-αμερικανικές σχέσεις επιδεινώνονται. Το Πεκίνο προέβλεψε την Ουάσινγκτον στη Βόρεια Κορέα. Οι Κινέζοι δεν θα εξαναγκάσουν την Πιονγιάνγκ να εγκαταλείψει τα πυρηνικά όπλα και τις περιορισμένες χειρονομίες τους δεν έχουν πείσει κανέναν ότι η εταιρική σχέση ΗΠΑ-Κίνας είναι βιώσιμη. Αυτό δήλωσε ότι το Πεκίνο θα μπορούσε να επιτύχει μια πραγματική προσέγγιση με την Ουάσινγκτον χωρίς να συμβουλευτεί τη Μόσχα. Μια νέα εμπορική συμφωνία ΗΠΑ-Κίνας δεν μπορεί να μετριάσει τις διμερείς οικονομικές εντάσεις, αλλά θα μπορούσε να τονώσει την ανανέωση του διαλόγου και την απεργία στους οικονομικούς δεσμούς της Ρωσίας με το Πεκίνο, για παράδειγμα μέσω των αυξημένων εξαγωγών ΥΦΑ προς την Κίνα. Επίσης, η Ρωσία έχει ελάχιστη εμπιστοσύνη στην πολιτική των Η.Π.Α. Τέλος, η Αμερική δεν ενεργεί στρατηγικά αλλά αντιδραστικά και οι πολιτικές της δεν δείχνουν κανένα σημάδι στρατηγικού οράματος ή συνοχής.²²⁰

²²⁰ Bekkevold, J. Inge, Lo, B., Sino-Russian Relations in the 21st Century, Centre for Asian Security Studies Norwegian Institute for Defence Studies, σελ. 217-219.

3.12. Ένα "Σχέδιο Μάρσαλ" με Κινέζικα Χαρακτηριστικά;

Δεδομένου ότι η πρωτοβουλία OBOR της Κίνας ανακοινώθηκε το 2013, οι περισσότεροι παγκόσμιοι ιθύνοντες επικεντρώνονται στη σχέση μεταξύ των εσωτερικών περιορισμών ανάπτυξης της Κίνας και της αναζήτησης εξωτερικών χωρικών λύσεων. Ορισμένοι ερευνητές προσκολλώνται στη γεωπολιτική και γεωοικονομική γραμμή σκέψης, η οποία προσελκύει μια ιστορική αναλογία μεταξύ της κινεζικής πρωτοβουλίας OBOR και του αμερικανικού σχεδίου Marshall του Β Παγκοσμίου Πολέμου. Μια τέτοια σύγκριση εμφανίζεται στους τίτλους των εφημερίδων, όπως το «Σχέδιο Μάρσαλ της Κίνας» (Bloombergy 2016, 7 Αυγούστου), και "Μια ζώνη, ένας δρόμος: το σχέδιο του Μάρσαλ του 21ου αιώνα της Κίνας;" (CaiXin 2017, 17 Μαρτίου). Τα κινεζικά κρατικά μέσα, όμως, έχουν αρνηθεί μια τέτοια αναλογία (Global Times, 7 Μαΐου 2017).

Η απόρριψη της Κίνας βασίστηκε στα ακόλουθα επιχειρήματα (Xinhuanet, 13 Μαΐου 2017): Πρώτον, για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της Ευρώπης, το Σχέδιο Μάρσαλ χαρακτηρίστηκε ως τμήμα των ΗΠΑ που προσπάθησε να περιορίσει την επέκταση της Σοβιετικής Ένωσης. Αυτός ο τύπος ψυχρού πολέμου γεωπολιτικής και γεωοικονομικής προϋπόθεσης δεν ανταποκρίνεται στην τρέχουσα πρωτοβουλία OBOR. Δεύτερον, το OBOR δεν σχεδιάστηκε για να σχηματίσει κανένα είδος του οικονομικού συνασπισμού / συμμαχίας για πολιτικούς σκοπούς για να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε άλλη χώρα. Τρίτον, σε αντίθεση με το Σχέδιο Μάρσαλ, το οποίο ήταν γεμάτο με πολιτικές συνθήκες, το σημερινό σύστημα OBOR δεν έχει πολιτικές προϋποθέσεις και δεν υπάρχει στόχος να διαμορφωθούν πολιτικές και συναφείς με την ασφάλεια συμμαχίες. Ωστόσο, η ιστορία τείνει να επαναλαμβάνεται με πολλούς τρόπους, και η Κίνα με το OBOR, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, μοιράζεται ομοιότητες με το μεταπολεμικό σχέδιο των ΗΠΑ το "Σχέδιο Μάρσαλ", την εκτεταμένη πρωτοβουλία αναπτυξιακής βοήθειας που ανέλαβαν οι ΗΠΑ για την ανοικοδόμηση της Δυτικής Ευρώπης μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο. Το «Σχέδιο Μάρσαλ» σχεδιάστηκε ως το πρώτο σημαντικό πρόγραμμα «διεθνούς βοήθειας» που ξεκίνησε από τις ΗΠΑ, μια χώρα που είχε αναδειχθεί ως παγκόσμια υπερδύναμη. Σύμφωνα με τις αναλύσεις του Simon Shen (2016).²²¹

²²¹ Xing, L., Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative, International Political Economy Series, σελ. 12-13.

Η πρωτοβουλία OBOR καθοδηγείται από μια σειρά από πολιτικές, οικονομικές και σχετικές με την ασφάλεια λογικές, παρόμοιες με εκείνες στις οποίες βασίστηκε το σχέδιο Marshall:

1. Το Σχέδιο Marshall στοχεύει στην ενίσχυση των αμερικανικών εξαγωγών προκειμένου να αντιμετωπιστούν με πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα μέσω επενδύσεων και εξαγωγών προς τη Δύση Ευρώπη, ενώ ένα από τα επιχειρήματα της OBOR είναι να αντιμετωπίσει τα παρόμοια εσωτερικά προβλήματα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας και την εξωτερική απορρόφηση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας.

2. Το Σχέδιο Μάρσαλ είχε τον σαφή στόχο να εξάγει το νόμισμα μέσα ώστε το δολάριο ΗΠΑ να καταστεί μέσο παγκόσμιας / περιφερειακής σταθερότητας και να χρησιμοποιηθεί για τις επιδοτήσεις, ενώ το OBOR είναι ιδανικό για την Κίνα να επιδιώξει να αυξήσει τη διεθνή χρήση του νομίσματός της.

3. Το σχέδιο Marshall στοχεύει στην αντιμετώπιση της Σοβιετικής Ένωσης ως δυνητικός ανταγωνιστής της ασφάλειας, βοηθώντας τη Δυτική Ευρώπη να γίνει μια αποτελεσματική δύναμη για την εξισορρόπηση της Σοβιετικής Ένωσης, ενώ το OBOR είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για την Κίνα να εξαντλήσει τις ΗΠΑ μέσω της διεύρυνσης περιφερειακών / παγκόσμιων δικτύων εμπορίου και επενδυτικών σχέσεων, προκειμένου να εξασφαλίσει την εξαγωγή βασικών προϊόντων και την εισαγωγή ενέργειας.

4. Το Σχέδιο Μάρσαλ σχεδιάστηκε για να προωθήσει μια στρατηγική διαίρεση μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Γερμανίας, ενώ το OBOR σημαίνει αντίδραση του Πεκίνου στην πολιτική των ΗΠΑ "να εξισορροπήσουμε την Ασία" υπό τον Πρόεδρο Μπαράκ Ομπάμα (Clarke 2015), όπως η οικονομική συμμαχία ΤΕΠ που ξεκίνησε στις ΗΠΑ (Εταιρική Σχέση Δια-Ειρηνικού).²²²

Το OBOR παρουσιάζει μια εναλλακτική λύση και είναι ένα ελκυστικό σχέδιο για να ανταγωνιστεί τις περιφερειακές και παγκόσμιες συμμαχίες οικονομίας και ασφάλειας των ΗΠΑ στις περιοχές της Ευρασίας και της Ασίας-Ειρηνικού.

²²² Xing, L., Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative, International Political Economy Series, σελ. 12-13.

Κεφάλαιο 5^ο

Ρίσκα, Προκλήσεις, Αμφισβητήσεις.

Πίσω από αυτή την ευρεία στρατηγική επιταγή υπάρχει μια πληθώρα δευτερευόντων κινήτρων και ο αριθμός και η ποικιλία αυτών προκαλεί σκεπτικισμό σχετικά με τη συνοχή και την πρακτικότητα του έργου. Επενδύοντας σε υποδομές, ο κ. Χι ελπίζει να βρει μια πιο κερδοφόρα κατοικία για τα τεράστια συναλλαγματικά αποθέματα της Κίνας, τα περισσότερα από τα οποία είναι σε αμερικανικά κρατικά χρεόγραφα χαμηλού επιτοκίου. Ελπίζει επίσης να δημιουργήσει νέες αγορές για τις κινεζικές εταιρείες, όπως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υψηλών ταχυτήτων, και να εξάγει μέρος της τεράστιας πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας της χώρας του σε τσιμέντο, χάλυβα και άλλα μέταλλα. Επενδύοντας σε ευμετάβλητες χώρες στην κεντρική Ασία, θεωρεί ότι μπορεί να δημιουργήσει μια πιο σταθερή γειτονιά για τις δαιδαλώδεις δυτικές επαρχίες της Κίνας του Xinjiang και του Θιβέτ. Και με την ενθάρρυνση περισσότερων κινεζικών σχεδίων γύρω από τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, η πρωτοβουλία θα μπορούσε να ενισχύσει τους ισχυρισμούς της Κίνας σε αυτή την περιοχή. Ωστόσο υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των σημαντικότερων εμπλεκόμενων κινεζικών θεσμικών οργάνων, συμπεριλαμβανομένου του υπουργείου εμπορίου, του υπουργείου εξωτερικών, της επιτροπής σχεδιασμού και των επαρχιών της Κίνας. Παρολ' αυτά η Κίνα χρειάζεται αυτή την στρατηγική επειδή παρέχει μια απάντηση σε κάποια από τα οικονομικά της προβλήματα. Και η Ασία τη χρειάζεται λόγω μιας απροσδόκητης δίψας για την υποδομή. Για το λόγο αυτό, η πρωτοβουλία «One Belt One Road» έχει πολλά προβλήματα, αλλά ο κ. Χι είναι αποφασισμένος να προχωρήσει μέχρι τέλος, καθώς είναι μια ευκαιρία όσον αφορά τον κατασκευαστικό τομέα, τις ενεργειακές εταιρείες, και τις εξαγωγές για τους τοπικούς και διεθνείς επενδυτές, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο τη συγκέντρωση κεφαλαίων και τις δραστηριότητες των χρηματοπιστωτικών αγορών σε δεκάδες χώρες που φιλοξενούν εκατοντάδες εκατομμύρια ανθρώπους τα επόμενα χρόνια.

Προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Κίνα.

Για όσους δεν είναι εξοικειωμένοι με το έργο «One Belt, One Road» αυτό που προσπαθεί να επιτύχει η Κίνα είναι να προωθήσει την ανάπτυξη ενός θαλάσσιου και χερσαίου δρόμου με σκοπό την αύξηση των εμπορικών ευκαιριών μεταξύ περίπου 60 χωρών στην περιοχή της Ευρασίας. Η βασική ιδέα είναι ότι, μεταξύ αυτών των 60 χωρών, θα αναπτυχθεί ένα είδος κοινότητας που θα προσφέρει αμοιβαίο όφελος σε όλους. Ωστόσο, υπάρχουν πολλά πιθανά ζητήματα σχετικά με το έργο.²²³

- i. Πρώτον, επειδή το σχέδιο είναι μια πρωτοβουλία και όχι μια πολιτική, είναι μάλλον αφηρημένη. Αυτό που οι ακαδημαϊκοί και οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής εκτός της Κίνας γνωρίζουν με βεβαιότητα βασίζονται σε πληροφορίες που ξετυλίγονται από διάφορες εκθέσεις και έγγραφα. Για παράδειγμα, μια Λευκή Βίβλος που εκδόθηκε πριν από δύο χρόνια την ονόμασε Πρωτοβουλία για την «Belt and Road» και μίλησε για τη δημιουργία μεγαλύτερης σύνδεσης μεταξύ Κίνας και άλλων χωρών.
- ii. Δεύτερον, για να είναι επιτυχής η πρωτοβουλία «Belt and Road», πρέπει να κινηθεί πέρα από ρητορική, αποφεύγοντας παράλληλα τη δημιουργία ασύμμετρων ροών παροχών. Με άλλα λόγια, πρέπει να αποφύγει την παροχή συμφωνιών, οι οποίες είναι προς το συμφέρον της Κίνας, αλλά όχι σε εκείνες των άλλων. Και οι δύο αυτοί στόχοι αποτελούν σημαντική πρόκληση για το σχέδιο.
- iii. Τέλος, το χερσαίο τμήμα της πρωτοβουλίας «Belt and Road Initiative» συνδέεται με την ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων δυτικών περιφερειών της Κίνας. Αυτό παρουσιάζει τεράστιες περιβαλλοντικές και οικολογικές προκλήσεις. Ο «Νέος Δρόμος του Μεταξιού» επικεντρώνεται επί του παρόντος στα οικονομικά αποτελέσματα και δεν περιλαμβάνει νομικές συνδέσεις ή περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες. Για παράδειγμα, παρά το σχέδιο που προτείνει τη σύνδεση με τις χώρες της Κεντρικής Ασίας, δεν περιλαμβάνει διασυνοριακά πλαίσια συνεργασίας για το νερό. Είναι δύσκολο να δει κανείς το έργο να φτάνει πολύ μακριά χωρίς τη δημιουργία επίσημων διασυνοριακών πλαισίων.

Επιπρόσθετα μια άλλη πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσει η Κεντρική Ασία είναι τα σοβαρά προβλήματα ύδρευσης, ενέργειας αλλά και του περιβάλλοντος. Το ευαίσθητο φυσικό

²²³ Svensson, J., <http://www.globalwaterforum.org/2017/08/17/q-a-the-one-belt-one-road-project-and-the-implications-of-central-asias-water-crisis/>, 17/08/2017.

περιβάλλον στην περιοχή αυτή ενδέχεται να αποτελέσει εμπόδιο για την υλοποίηση του σχεδίου «One Belt, One Road», καθώς τα περιβαλλοντικά προβλήματα της Κίνας είναι πολύ σοβαρά. Κανείς δεν έχει καμία αμφιβολία γι' αυτό. Είναι σοβαρά εδώ και πολύ καιρό. Κάποιοι υποστηρίζουν ότι ακόμη και στη δυναστεία των Χαν πριν από δύο χιλιάδες χρόνια, το έδαφος που καλύφθηκε μερικώς από την Κίνα άρχισε τώρα να υποφέρει από την αποψίλωση των δασών και μερικά από τα πρώιμα σημάδια της κλιματικής αλλαγής. Βεβαίως, η έντονη εκβιομηχάνιση από τη δεκαετία του 1950 είχε μαζική επίδραση στην ποιότητα του αέρα και των υδάτων, το κόστος της οποίας φέρει η Κίνα μέχρι σήμερα. Για τους λόγους αυτούς, η κυβέρνηση της Κεντρικής Κίνας υποστηρίζει εντόνως τη Σύμβαση των Παρισίων και, στην πραγματικότητα, μετά την εκλογή του Donald Trump και τη σκεπτικιστική του άποψη για τις κλιματικές αλλαγές που προκαλούνται από τον άνθρωπο, η κινεζική κυβέρνηση ήταν πολύ προνοητική, από τη Σύμβαση των Παρισίων και να την εφαρμόσουν.²²⁴

Αντιμετωπίζοντας την πρόκληση της λειψυδρίας και της ρύπανσης, η κινεζική κυβέρνηση άρχισε επίσης να εφαρμόζει την "πολιτική των τριών γραμμών για τις κόκκινες γραμμές", η οποία θέτει σαφή και δεσμευτικά όρια για τη χρήση, την αποδοτικότητα και την ποιότητα του νερού μέχρι το 2030. Ωστόσο, η επιτυχία όμως αυτής της κεντρικά διαμορφωμένης πολιτικής εξαρτάται από την εφαρμογή της από τις τοπικές κυβερνήσεις. Καθώς η Κίνα επεκτείνει την οικονομική ανάπτυξη από την άγονη περιοχή της Βορειοδυτικής περιοχής στην Κεντρική Ασία, η οικονομική ανάπτυξη θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη ζήτηση νερού και πιθανή ρύπανση. Το ερώτημα είναι αν η πρωτοβουλία «Belt and Road Initiative» και η νέα Economic Road Belt Road θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων και σε τι είδους προσοχή και έμφαση θα δοθεί στις συναφείς περιβαλλοντικές συνιστώσες.²²⁵

Η υδροδότηση της Κίνας είναι ένα πολιτικά περίπλοκο ζήτημα. Αρκετά από τα μεγάλα ποτάμια μοιράζονται με χώρες με συνοριακές διαμάχες, όπως η Ινδία. Η Κίνα είναι συχνά στην ευχάριστη θέση να συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανόνες όταν αισθάνεται ότι έχει ακουστεί σε όλη την εξέλιξη των κανόνων. Ωστόσο, η χώρα εξακολουθεί να δίνει προτεραιότητα στις ανάγκες της κατά πρώτο και κύριο λόγο.

²²⁴ Svensson, J., <http://www.globalwaterforum.org/2017/08/17/q-a-the-one-belt-one-road-project-and-the-implications-of-central-asias-water-crisis/>, 17/08/2017.

²²⁵ Svensson, J., <http://www.globalwaterforum.org/2017/08/17/q-a-the-one-belt-one-road-project-and-the-implications-of-central-asias-water-crisis/>, 17/08/2017.

Στον περιβαλλοντικό και υδάτινο χώρο, υπάρχουν βαθιά πρακτικοί λόγοι για τους οποίους η Κίνα θα επιθυμούσε να συμμορφωθεί με διεθνείς συνθήκες, όπως η Συμφωνία των Παρισίων, αλλά πρέπει να εξισορροπήσει τις μεγάλες απαιτήσεις της μεσαίας τάξης με τις μακροπρόθεσμες ανάγκες διατήρησης των υδάτων και του περιβάλλοντος και τις διεθνείς υποχρεώσεις του.

Όμως δεν σταματούν εδώ τα προβλήματα καθώς υπάρχουν πέντε ακόμη προκλήσεις για την πρωτοβουλία «One Belt One Road» που πρέπει να αντιμετωπίσει η Κίνα και αυτές είναι οι εξής²²⁶:

- i. Διασυνοριακό ζήτημα
- ii. Συμβατικά μοντέλα
- iii. Νόμισμα
- iv. Δυνατότητα χρηματοδότησης
- v. Επιλογή δικαίου και επίλυση διαφορών

Διασυνοριακό Ζήτημα.

Η μετανάστευση και η φορολογική ρύθμιση αποτελούν το εμπόδιο στη φυσική υποδομή. Ο έλεγχος των συνόρων και τα τελωνεία για την παρακολούθηση των ρυθμίσεων πρόσβασης στην υποδομή, συνεπώς, κάθε εμπλεκόμενη δικαιοδοσία θα πρέπει να εξετάσει τον καλύτερο τρόπο για να διασφαλίσει ότι υπάρχει ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Συμβατικά μοντέλα

Το OBOR δεν είναι ένα μόνο έργο. Θα περιλαμβάνει πολλαπλά έργα διαφόρων τύπων, πολλά απαραίτητα για το OBOR να λειτουργεί ως ολοκληρωμένο δίκτυο, αλλά με κάθε ένα από αυτά να παραδίδεται χρησιμοποιώντας ένα από τα πολλά διαφορετικά μοντέλα προμηθειών και συμβολαίων.

²²⁶ <https://www.propertyinvestment88.sg/one-belt-one-road-initiative/#.XTMYGugzZPa>, 12/2015.

Νόμισμα

Τα έργα μπορούν να χρηματοδοτούνται σε ένα νόμισμα, να χτίζονται σε ένα άλλο και να λειτουργούν σε ακόμη περισσότερα νομίσματα σε διάφορα μέρη του έργου, ενώ τα έσοδα παράγονται και σε ακόμη περισσότερα. Οι ρυθμίσεις αντιστάθμισης κινδύνου συναλλάγματος είναι κοινές αλλά και πολύπλοκες. Είναι γνωστό γόνιμο έδαφος για διαμάχη και θα απαιτήσουν προσεκτική διάρθρωση.

Δυνατότητα χρηματοδότησης

Αυτό το διεθνές σχέδιο υποδομής θα απαιτήσει τεράστιο ποσό χρηματοδότησης. Θα απαιτηθούν επίσης ουσιαστικά αποθέματα που έχουν ήδη διατεθεί αλλά σημαντικά ποσά πρόσθετης ιδιωτικής χρηματοδότησης. Πολλά έργα του OBOR θα επηρεαστούν επιπρόσθετα από την πολιτική αστάθεια, τις ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα της κυρίαρχης χώρας να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της ή τους μακροχρόνιους χρόνους από τη στιγμή της έναρξης λειτουργίας έως την προγραμματισμένη λειτουργία.

Επιλογή δικαίου και επίλυση διαφορών

Η πρωτοβουλία είναι ένα διεθνές πρόγραμμα που περιλαμβάνει συμμετέχοντες από πολλές χώρες. Το να αποφασιστεί ποιος νόμος θα διέπει το έργο θα είναι κρίσιμος όταν προκύψουν διαφορίες. Η ασφάλεια δικαίου και η ταχύτητα / αποτελεσματικότητα των διαδικασιών επιβολής θα είναι σημαντική.

Όμως οι προκλήσεις δεν σταματούν εδώ καθώς ορισμένες από τις εμπλεκόμενες χώρες στο σχέδιο αυτό έχουν πολύ χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα και ενδέχεται να μην είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν το χρέος τους, γεγονός που θα επηρέαζε οικονομικά την Κίνα. Στην ίδια κατεύθυνση είναι και οι χώρες στη Μέση Ανατολή, όπου είναι ασταθείς και παρουσιάζουν κίνδυνο για την πρωτοβουλία «One Belt One Road (OBOR)». Επιπλέον η ύπαρξη ενδεχόμενης πολιτικής έντασης στις φτωχές χώρες εάν αισθάνονται ότι εκμεταλλεύονται την Κίνα είναι σημείο αναφοράς, καθώς αυτή η αντίδραση έχει ήδη συμβεί σε χώρες όπως η Σρι Λάνκα, η Μιανμάρ, η Αφρική, όταν δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν το χρέος τους. Οι επενδύσεις που

πραγματοποίησε η Κίνα στις χώρες αυτές δεν είχαν αρκετά κέρδη και ως τούτου, ενδέχεται να υπάρχει πρόβλημα των φτωχών χωρών που έχουν απομείνει φορτωμένες με τεράστιο χρέος.²²⁷

Μια λανθασμένη στρατηγική

Για να επιτύχει τους στόχους της, η πρωτοβουλία «One Belt One Road» έχει εμπλακεί σε μεγάλο βαθμό στην προώθηση έργων που επιβάλλουν τη χρήση κινεζικών επιχειρήσεων και εργαζομένων, έργα που χρηματοδοτούνται από δάνεια που οι χώρες υποδοχής πρέπει να επιστρέψουν είτε κατ' ανάγκη είτε με σχεδιασμό, οδηγούν στην άμεση ιδιοκτησία της κινεζικής στρατηγικής υποδομής. Για παράδειγμα το Κέντρο Στρατηγικών Μελετών πρόσφατα υπολογίζεται ότι το περίπου το 90% των έργων του σχεδίου αυτού χτίζονται από κινεζικές εταιρείες. Ενώ οι επενδύσεις της BRI μπορούν να βοηθήσουν προσωρινά να στηρίξουν τις βασικές κινεζικές βιομηχανίες που υποφέρουν από πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, να απορροφήσουν το πλεόνασμα κεφαλαίου και να αυξήσουν τα περιθώρια κέρδους των επιχειρήσεων, είναι απίθανο να χρησιμεύσουν ως μόνιμη λύση για τις αυξανόμενες οικονομικές προκλήσεις της Κίνας.

Ένας λόγος για αυτή την αρνητική άποψη είναι ότι σε μια βιασύνη για τη δημιουργία έργων, πολλά δεν είναι οικονομικά βιώσιμα. Η Andreea Brinza, παρουσιάζει το πρόβλημα αυτό με την εξέταση ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών έργων²²⁸:

- i. «Αν μια εικόνα έχει φτάσει να καθορίσει την πρωτοβουλία Belt and Road (BRI), το φιλόδοξο, άμορφο σχέδιο υπερπόντιων επενδύσεων της Κίνας, έχει να κάνει με το σιδηροδρομικό τομέα. Κάθε λίγους μήνες, τα μέσα ενημέρωσης επαινούν μια νέα γραμμή που υποτίθεται ότι θα συνδέει μια κινεζική πόλη με μια ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Σήμερα είναι η Βουδαπέστη. Χθες ήταν το Λονδίνο. Πρόκειται για τις νεότερες προσθήκες στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κίνας των διηπειρωτικών σιδηροδρομικών γραμμών που καλύπτουν την Ευρασία. Αλλά η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των δρομολογίων είναι οικονομικά άσκοπη, απίθανο να λειτουργήσει με κέρδος και οδηγείται πολύ περισσότερο από πολιτικές ανάγκες από τη ζήτηση της αγοράς».

²²⁷Choudhury, M., <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>, 09/06/2017.

²²⁸Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

- ii. «Το Chongqing-Duisburg, το Yiwu-Λονδίνο, το Yiwu-Μαδρίτη, το Zhengzhou-Αμβούργο, το Suzhou της Βαρσοβίας και το Xi'an-Budapest είναι μεταξύ των 40 δρόμων που συνδέουν τώρα την Κίνα με την Ευρώπη. Ωστόσο, από όλα αυτά, μόνο το Chongqing-Duisburg, που συνδέει την Κίνα με τη Γερμανία, δημιουργήθηκε από μια πραγματική ανάγκη της αγοράς. Οι άλλες διαδρομές είναι πολιτικές δημιουργίες από το Πεκίνο για τη θρέψη των σχέσεων της με ευρωπαϊκά κράτη όπως η Πολωνία, η Ουγγαρία και η Βρετανία».
- iii. «Η διαδρομή Chongqing-Duisburg έχει περιγραφεί ως σημείο αναφοράς για το "Belt", το τμήμα του έργου που διασχίζει την Ευρασία από το έδαφος. (Ο "Δρόμος" είναι μια σειρά από ονομαστικά συνδεδεμένα λιμάνια με μικρή συνοχή). Αλλά αρκετά παράδοξα, η διαδρομή Chongqing-Duisburg δημιουργήθηκε πριν ο κινέζος Πρόεδρος Xi Jinping ανακοίνωσε τι έχει γίνει το κυριότερο του έργο, στη συνέχεια "One Belt, One Road" τώρα το BRI. Ήταν μια υπάρχουσα διαδρομή που ξαναχρησιμοποιήθηκε και ανακατασκευάστηκε από τη Hewlett-Packard και ξεκίνησε το 2011 για να μειώσει κατά το ήμισυ το χρόνο που χρειάστηκε για τους φορητούς υπολογιστές της υπολογιστικής εταιρείας να φτάσουν στην Ευρώπη από την Κίνα δια θαλάσσης».
- iv. «Οι σιδηρόδρομοι Ευρώπης-Κίνας είναι μη παραγωγικοί όχι μόνο λόγω της τιμής μεταφοράς, καθώς κάθε εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να είναι μονωμένο ώστε να αντέχει σε τεράστιες διαφορές θερμοκρασίας, αλλά και επειδή η Ρωσία έχει επιβάλει απαγόρευση εισαγωγής και μεταφοράς ευρωπαϊκών τροφίμων μέσω της επικράτειάς της. Το φαγητό είναι μία από τις κατηγορίες προϊόντων που μπορούν πραγματικά να αποκομίσουν κέρδος σε μια χερσαία διαδρομή Ευρώπης-Κίνας». Σήμερα, οι περισσότερες από τις σιδηροδρομικές διαδρομές της BRI λειτουργούν μόνο χάρη στις κρατικές επιχορηγήσεις της Κίνας. Η μέση επιδότηση ανά ταξίδι για ένα εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών είναι μεταξύ 3.500 και 4.000 δολάρια, ανάλογα με την τοπική κυβέρνηση. Για παράδειγμα, οι κινεζικές πόλεις όπως η Wuhan και η Zhengzhou προσφέρουν σχεδόν 30 εκατομμύρια δολάρια σε επιδοτήσεις κάθε χρόνο σε εταιρείες φορτίου. Χάρη σε αυτή την οικονομική βοήθεια, οι κινεζικές και οι δυτικές εταιρείες μπορούν να πληρώσουν μια πιο προσιτή τιμή ανά εμπορευματοκιβώτιο. Χωρίς επιδοτήσεις, θα κοστίσει περίπου 9.000 δολάρια για να στείλει ένα εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών με σιδηρόδρομο, σε σύγκριση με 5.000 δολάρια μετά τις επιδοτήσεις. Αν και η

κινεζική κυβέρνηση χάνει χρήματα σε κάθε ταξίδι, σχεδιάζει να αυξήσει τον ετήσιο αριθμό ταξιδιών από περίπου 1.900 το 2016 σε 5.000 φορτηγά τρένα το 2020».

Ένας άλλος λόγος αμφιβολίας για τη βιωσιμότητα της BRI είναι ότι ένας αυξανόμενος αριθμός χωρών καθίσταται απρόθυμος να συμμετάσχει, διότι σημαίνει ότι θα πρέπει να δανειστούν κεφάλαια για έργα που μπορεί να ωφελήσουν ή να μην ωφελήσουν τη χώρα ή και να δημιουργήσουν το απαραίτητο ξένο συνάλλαγμα επιστρεφόμενο σε δάνεια. Ως αποτέλεσμα, η πραγματική αξία των έργων είναι πολύ μικρότερη από ό, τι αναφέρεται. Ο Thomas S. Eder και ο Jacob Mardell σχολιάζουν τις δραστηριότητες της BRI με 16 χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (16+1 χώρες) ²²⁹:

- i. Οι αριθμοί σχετικά με τις κινεζικές επενδύσεις που συνδέονται με την πρωτοβουλία Belt and Road έχουν την τάση να είναι διογκωμένοι και παραπλανητικοί. Μόνο ένα μέρος των αναφερθέντων ποσών συνδέεται με πραγματικά έργα υποδομής επί τόπου. Και τα περισσότερα από τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη χρηματοδοτούνται από τα κινεζικά δάνεια, εκθέτοντας τις κυβερνήσεις που έχουν επιβαρύνει το χρέος σε πρόσθετους κινδύνους.
- ii. Ανάλογα με τον τομέα, η BRI καλείται είτε ως παγκόσμια πρωτοβουλία ύψους 900 δισεκατομμυρίων δολαρίων είτε μέχρι 8 τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Ωστόσο, μόνο ένα κλάσμα του χαμηλότερου αριθμού υποστηρίζεται από πραγματικά έργα στο έδαφος. Οι επενδύσεις BRI σε 16 + 1 χώρες μοιάζουν επίσης με σύγχυση σχετικά με τα αριθμητικά στοιχεία και την τάση προς τον πληθωρισμό.
- iii. Οι αναφορές των μέσων μαζικής ενημέρωσης συχνά φθάνουν στα αριθμητικά τους στοιχεία για το άθροισμα των "προσφορών που ανακοινώθηκαν" συγκεντρώνοντας τα προγραμματισμένα σχέδια βάσει αόριστων μνημονίων συμφωνίας και εκδηλώσεων ενδιαφέροντος από κινεζικές εταιρείες. Πολλά κόμματα ενδιαφέρονται να προωθήσουν τα στοιχεία της ζώνης Belt και Road: οι τοπικοί αξιωματούχοι στις χώρες-στόχοι της BRI επιθυμούν να εντυπωσιάσουν τις εκλογικές περιφέρειες, οι δημοσιογράφοι θέλουν να συλλάβουν τους αναγνώστες και οι Κινέζοι αξιωματούχοι επιθυμούν να καλλιεργήσουν τη διαφημιστική εκστρατεία γύρω από την BRI.

²²⁹ Hart-Landsberg, M., <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.

- iv. Η εθνική οδός Μπάνια Λούκα-Μλινίστη στη Βοσνία Ερζεγοβίνη, για παράδειγμα, συνδέεται στενά με την επένδυση 16 + 1. Υπεγράφη μια προκαταρκτική συμφωνία για την υλοποίηση του έργου το 2014, για 1,4 δισεκατομμύρια δολάρια, και αυτό το ποσοστό στη συνέχεια αναφέρθηκε ευρέως στα αγγλόφωνα μέσα ενημέρωσης. Τέσσερα χρόνια αργότερα όμως εκκρεμούσε τελικά η έγκριση για χρηματοδότηση δανείου από την τράπεζα εξαγωγών-εισαγωγών. Αυτός ο αυτοκινητόδρομος είναι στην πραγματικότητα ένα από τα έργα που αναδύονται στην περιοχή, για τα οποία έχουμε αρκετά καλές πληροφορίες, αλλά ο προκαταρκτικός χαρακτήρας της συμφωνίας δεν αντικατοπτρίζεται στις εκθέσεις των μέσων ενημέρωσης σχετικά με το έργο.
- v. Επίσης, το 2014, η Κίνα υπέγραψε συμφωνία για την κατασκευή σταθμού παραγωγής ενέργειας 500MW στη Ρουμανία, σύμφωνα με πληροφορίες, για 1 δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ. Οι συνομιλίες κατέρρευσαν, φαίνεται ότι θα συνεχίζονταν το 2017 και από τότε δεν έχει αναφερθεί καμία πρόοδος. Δεν είναι σαφές εάν και πότε θα υλοποιηθεί αυτό το έργο, αλλά είναι το είδος της "συμφωνίας" που υπολογίζεται από εκείνους που μεγεθύνουν την αξία των κινεζικών επενδύσεων σε 16 + 1 χώρες. Μία ακόμη μεγαλύτερη ποσότητα - 1,3 δισεκατομμύρια - αναφέρθηκε σε σχέση με την Kolubara B, αν και αργότερα υποστηρίχθηκε ότι είχε ήδη υπογραφεί συμφωνία συνεργασίας με την ιταλική εταιρεία Edison, τρία χρόνια πριν από την εκδήλωση ενδιαφέροντος της Sinomach.
- vi. Ένα άλλο σημαντικό σημείο είναι ότι οι κινεζικές "επενδύσεις" στην περιοχή συχνά αναφέρονται σε δάνεια με ευνοϊκούς όρους από τις πολιτικές των κινεζικών τραπεζών. Πρόκειται για χρηματοδότηση που πρέπει να επιστραφεί, με τόκο, είτε το σχέδιο παρέχει οικονομικά οφέλη είτε όχι.
- vii. Όπως συμβαίνει με τα προγράμματα Belt και Road σε άλλα μέρη του κόσμου, τα δάνεια που πραγματοποίησε το Πεκίνο στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης δημιουργούν δυνατότητες οικονομικής αστάθειας. Μικρότερες χώρες, οι οποίες ενδέχεται να στερούνται της θεσμικής ικανότητας αξιολόγησης των συμφωνιών (όπως οι κίνδυνοι που συνδέονται με τη διακύμανση των συναλλαγματικών ισοτιμιών), είναι ιδιαίτερα ευάλωτες.
- viii. Ο αυτοκινητόδρομος Bar-Boljare στο Μαυροβούνιο χτίζεται από την China Road and Bridge Corporation (CRBC) με δάνειο ύψους 809 εκατ. Ευρώ από την Exim

Bank. Το ΔΝΤ ισχυρίζεται ότι, χωρίς την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου, το χρέος του Μαυροβουνίου θα μειωνόταν στο 59% του ΑΕΠ αντί να αυξάνεται στο 78% του ΑΕΠ το 2019. Προειδοποιεί ότι η συνεχιζόμενη κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου «θα έθετε σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του χρέους».

- ix. Ο αυτοκινητόδρομος είναι χαρακτηριστικός πολλών έργων της BRI, καθώς κατασκευάζεται από κινεζική κρατική επιχείρηση που χρησιμοποιεί κυρίως κινέζους εργαζόμενους και υλικά και με δάνειο που πρέπει να επιστρέψει η κυβέρνηση του Μαυροβουνίου. Επιπλέον, οι Κινέζοι εργολάβοι που εργάζονται στον αυτοκινητόδρομο απαλλάσσονται από την καταβολή ΦΠΑ ή τελωνειακών δασμών για εισαγόμενα υλικά.
- x. Λόγω αυτών των επενδυτικών απαιτήσεων, πολλές χώρες είτε ακυρώνουν είτε αποκαθιστούν τα έργα της πρωτοβουλίας BRI. Το *South China Morning Post* ανέφερε πρόσφατα ότι η κυβέρνηση της Μαλαισίας αποφάσισε: την ακύρωση δύο χρηματοδοτούμενων έργων από την Κίνα μεγάλης κλίμακας στη χώρα, 20 δισεκατομμυρίων δολαρίων σιδηροδρομικής σύνδεσης στην Ανατολική Ακτή και δύο έργα αγωγού φυσικού αερίου αξίας 2,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.
- xi. Στα σχέδια της πρωτοβουλίας BRI, κινεζικά κρατικά ιδρύματα στο εξωτερικό απομακρύνονται από τα έργα μελετών, προμηθειών και κατασκευών («EPC») «προς τα πάνω», προς την κατεύθυνση της μακροπρόθεσμης συμμετοχής της Κίνας να διαχειριστεί και να δείξει το ενδιαφέρον της σε έργα που εκτελούνται. Η Κινέζικη Merchants Holding, η οποία δημιούργησε το νέο συγκρότημα λιμένων και βιομηχανικών ζωνών πολλαπλών χρήσεων στο Τζιμπουτί, δείχνει ενδιαφέρον για την πρωτοβουλία και θα διαχειρίζεται τη ζώνη, σε κοινοπραξία με λιμενικές αρχές του Τζιμπουτί, για δέκα χρόνια. Παρομοίως, οι ανάδοχοι επιχειρήσεων SOE για νέα σιδηροδρομικά έργα πρότυπων μετρητών στην Αιθιοπία και την Κένυα θα αναλάβουν επίσης τη συντήρηση και λειτουργία των σιδηροδρόμων για πέντε έως δέκα χρόνια μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής.
- xii. Πέρα από τις μεταφορές, το σχέδιο της BRI προωθεί την επέκταση της ψηφιακής υποδομής μέσω ενός «μεταξοτυπικού δρόμου πληροφόρησης». Πρόκειται για μια επέκταση της «εξόδου» των εταιρειών τηλεπικοινωνιών της Κίνας, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών κινητών Huawei και ZTE, οι οποίοι έχουν

κατασκευάσει μια σειρά έργων τηλεπικοινωνιακών υποδομών στην Αφρική, αλλά και την επέκταση μεγάλων SOE όπως η China Telecoms. Η China Telecoms δημιούργησε ένα νέο κέντρο δεδομένων στο Τζιμπουτί το οποίο θα το συνδέσει με τους άλλους περιφερειακούς κόμβους της εταιρείας στην Ασία, την Ευρώπη και την Κίνα και θα διευκόλυνε ενδεχομένως την ανάπτυξη υποθαλάσσιων καλωδιακών δικτύων καλωδίων στην Ανατολική Αφρική.

- xiii. Οι χώρες που συνδέονται με τη Βρετανική Ένωση, συμπεριλαμβανομένου του Μαρόκου, της Αιγύπτου και της Αιθιοπίας, έχουν επίσης επισημανθεί ως «διαδήλωση βιομηχανικής συνεργασίας πρωτοπόρων χωρών» και «εταίροι προτεραιότητας για χώρες συνεργασίας όσον αφορά τις παραγωγικές ικανότητες». Αυτές οι χώρες έχουν δει μια ταχεία επέκταση των κινεζικών βιομηχανικών ζωνών, προωθώντας όχι μόνο το μεγαλύτερο εμπόριο αλλά και τις βιομηχανικές επενδύσεις από την Κίνα.
- xiv. Ωστόσο, η ταχεία επέκταση χρηματοπιστωτικών υποδομών που προσφέρει η BRI φέρνει επίσης σημαντικούς κινδύνους. Πολλά από αυτά τα μεγάλα έργα υποδομής υποστηρίζονται μέσω χρηματοδότησης με βάση το χρέος, δημιουργώντας ερωτήματα σχετικά με το ρυθμό αύξησης των χρεών των αφρικανικών οικονομιών και τη βιωσιμότητά τους. Για τις οικονομίες που είναι πλούσιες σε πόρους, οι χαμηλές αξίες των βασικών εμπορευμάτων έχουν τεντώσει τα κρατικά έσοδα και τις καταστροφικές κρίσεις συναλλάγματος - και οι οποίες περιορίζουν την ικανότητα της κυβέρνησης να αποπληρώσει τον εξωτερικό δανεισμό.
- xv. Στην Τανζανία, το Βρετανικό λιμάνι του Μπααμόμου, που συνδέεται με το BRI, αναβλήθηκε από την κυβέρνηση το 2016 λόγω έλλειψης κεφαλαίων. Το λιμάνι ήταν αρχικά κοινή επένδυση μεταξύ των Τανζανών και των κινέζων εταίρων China Merchants Holding, οι οποίες θα κατασκευάσουν την λιμενική και οδική υποδομή, μαζί με μια ειδική οικονομική ζώνη. Ενώ η κατασκευή των έργων συνεχίστηκε, οι περιορισμοί στη χρηματοδότηση σήμαιναν ότι η κυβέρνηση αναγκάστηκε να παραιτηθεί από το μετοχικό της κεφάλαιο. Αυτό αντιπροσωπεύει μια περίπτωση όπου οι αφρικανικές κυβερνήσεις κινδυνεύουν να χάσουν την ιδιοκτησία των έργων, καθώς και τα μακροπρόθεσμα έσοδα που φέρνουν.
- xvi. Η προσθήκη σε πολιτικές εντάσεις είναι το γεγονός ότι πολλά έργα BRI "εκτοπίζουν ή διαταράσσουν τις υπάρχουσες κοινότητες ή ευαίσθητους οικολογικούς χώρους." Δεν

είναι περίεργο ότι η Κίνα έχει δει μια ταχεία αύξηση στον αριθμό των ιδιωτικών εταιρειών ασφάλειας που εξυπηρετούν κινεζικές εταιρείες που συμμετέχουν σε έργα BRI. Σύμφωνα με την Asia Times, οι εταιρείες αυτές: περιγράφονται ως «Ιδιωτικός Στρατός της Κίνας». Υποστηριζόμενη από την αυξανόμενη ζήτηση από εγχώριες εταιρείες που εμπλέκονται στην πρωτοβουλία Belt and Road, πολλών τρισεκατομμυρίων δολαρίων, αναπτύσσονται ανεξάρτητες ομάδες ασφαλείας στη χώρα. Το 2013, υπήρχαν 4.000 επιχειρήσεις που απασχολούσαν περισσότερα από 4,3 εκατομμύρια άτομα. Μέχρι το 2017, ο αριθμός είχε πέσει σε 5.000 με αριθμούς προσωπικού που κυμαίνονται γύρω από το σήμα των πέντε εκατομμυρίων.

Ολοκληρώνοντας, λοιπόν, οι λόγοι που αναφέρθηκαν παραπάνω καθιστούν εξαιρετικά απίθανο την πρωτοβουλία One Belt One Road να βελτιώσει σημαντικά τις μακροπρόθεσμες οικονομικές προοπτικές της Κίνας. Έτσι, φαίνεται ότι η κινεζική ανάπτυξη θα συνεχίσει να μειώνεται, οδηγώντας σε νέες εσωτερικές εντάσεις καθώς η αντίδραση της κυβέρνησης στους περιορισμούς της BRI πιθανόν να περιλαμβάνει νέες προσπάθειες για περιορισμό του ακτιβισμού του εργατικού δυναμικού και καταπίεση των μισθών. Η δύναμη της κινεζικής αντίστασης σε αυτή την καταπίεση θα δημιουργήσει το χώρο για μια ουσιαστική δημόσια συζήτηση νέων επιλογών που πραγματικά ανταποκρίνονται στις ανάγκες της πλειοψηφίας.

Κεφάλαιο 6^ο

Συμπεράσματα

Ανάπτυξη με βάση την υποδομή

Η Κίνα είναι παγκόσμιος ηγέτης στις επενδύσεις σε υποδομές. Σε αντίθεση με τις γενικές υποεπενδύσεις στις υποδομές μεταφορών στον βιομηχανικό κόσμο μετά το 1980 και την επιδίωξη αναπτυξιακών πολιτικών στις περισσότερες χώρες της Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης²³⁰, η Κίνα ακολουθεί μια αναπτυξιακή στρατηγική βασισμένη στις υποδομές, η οποία οδήγησε σε τεχνογνωσία στον τομέα των μηχανών και των κατασκευών και σε ένα ευρύ φάσμα σύγχρονων σχεδίων αναφοράς από τα οποία σχεδιάζονται, συμπεριλαμβανομένων των δρόμων, των γεφυρών, των σηράγγων και των σιδηροδρομικών έργων υψηλής ταχύτητας.²³¹

Τα μέλη του Παγκόσμιου Συμβουλίου Συντάξεων (WPC), ενός ερευνητικού οργανισμού μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, υποστήριξαν ότι η πρωτοβουλία Belt and Road αποτελεί φυσική επέκταση του πλαισίου οικονομικής ανάπτυξης που βασίζεται στην υποδομή και η οποία έχει διατηρήσει την ταχεία οικονομική ανάπτυξη της Κίνας από την υιοθέτηση της κινεζικής οικονομικής μεταρρύθμισης υπό τον πρόεδρο Deng Xiaoping²³², που θα μπορούσε τελικά να αναδιαμορφώσει το οικονομικό συνέδριο της Ευρασίας και, γενικότερα, τη διεθνή οικονομική τάξη.²³³ Αξίζει να επισημανθεί ότι μεταξύ του 2014 και του 2016, ο συνολικός όγκος του εμπορίου της Κίνας στις χώρες του «Belt and Road» ξεπέρασε τα 3 τρισεκατομμύρια δολάρια,

²³⁰ M. Nicolas J. Firzli, World Pensions Council (WPC) Director of Research quoted by Andrew Mortimer 14/05/2012, Country Risk: Asia Trading Places with the West. Euromoney Country Risk. Archived from the original on 03/06/2017. Retrieved 05/05/ 2017.

²³¹ Firzli, M. Nicolas J., 2013, Transportation Infrastructure and Country Attractiveness. Revue Analyse Financière. Paris. Archived from the original on 04/09/2015. Retrieved 26/04/2014.

²³² Firzli, M. Nicolas J. 2015 China's AIB, America's Pivot to Asia & the Geopolitics of Infrastructure Investments, Revue Analyse Financière. Paris. Archived from the original on 29/01/2016. Retrieved 01/10/2015, <https://worddisk.com/wiki/AIIB/>.

²³³ Xiao Yu, Pu, The Geo-economic effects of OBOR. One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy, 01/2016, https://www.researchgate.net/publication/312533416_One_Belt_One_Road_Visions_and_Challenges_of_China's_Geoeconomic_Strategy.

δημιουργώντας έσοδα 1,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων και 180.000 θέσεις εργασίας για τις εμπλεκόμενες χώρες.²³⁴

Η πρωτοβουλία One Belt One Road (OBOR) είναι ένα ιστορικό ορόσημο που αποσκοπεί στη σύνδεση περισσότερων από τα δύο τρίτα του παγκόσμιου πληθυσμού και ανοίγει τα παράθυρα για την αναβίωση της παγκόσμιας επιχειρηματικότητας, της ειρήνης και της ανάπτυξης υποδομών σε όλες τις χώρες. Το όραμα της Κίνας δεν είναι μόνο η μεγαλύτερη και δυνητικά σειρά έργων στην ιστορία, είναι η μεγαλύτερη αναπτυσσόμενη πλατφόρμα διεθνούς συνεργασίας στον κόσμο. Περιγράφεται συχνά ως πρόγραμμα που απευθύνεται στους γείτονες της Κίνας στην Κεντρική και Νοτιοανατολική Ασία. Ωστόσο, όπως δείχνει η πρόσφατα ανοιχτή σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Υίwu και Λονδίνου, ο στόχος της είναι να συνδεθεί η Κίνα με την Ευρώπη, όχι μόνο με τις χώρες που βρίσκονται μεταξύ Ευρώπης και Κίνας. Στόχος του είναι να ενσωματώσει ολόκληρη την ευρασιατική ξηρά με δίκτυο οδών, σιδηροδρόμων, αγωγών, τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων, λιμένων, αεροδρομίων και βιομηχανικών ζωνών ανάπτυξης. Τα τεράστια έργα υποδομής που προβλέπονται από την πρωτοβουλία για τη ζώνη και την οδική ασφάλεια υπόσχονται να επιφέρουν σημαντικές αυξήσεις στην ταχύτητα των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών, να μειώσουν το κόστος και να δημιουργήσουν πολλές νέες θέσεις εργασίας. Θα ενσωματώσουν τη Ρωσία και την Κεντρική Ασία τόσο με την Κίνα όσο και με την Ευρώπη, συνδέοντας τη Νότια Ασία τόσο από τη ξηρά όσο και από τη θάλασσα με τις αγορές και τους φυσικούς πόρους των χωρών στο βόρειο, καθώς και στην Αφρική. Τα περισσότερα έργα θα είναι χερσαία: από την Σιγκαπούρη στην Καλκούτα, από το Gwadar, λιμάνι του Πακιστάν, στην Τασκένδη όσο και στην Τεχεράνη, από την Κωνσταντινούπολη και τη Μόσχα, στο Ρότερνταμ και τη Λισαβόνα, από το Hunchun (στην επαρχία Jilin της Κίνας) μέχρι το ρωσικό λιμάνι Zagubino, στη θάλασσα της Ιαπωνίας. Με τη βελτίωση της αποδοτικότητας των χερσαίων μεταφορών και τη σύνδεση με νέους λιμένες και αεροδρόμια, τα προγράμματα «One Belt One Road» θα μεταβάλλει την ισορροπία μεταξύ της ξηράς και της θάλασσας.²³⁵ Σχετικά λίγα έργα θα είναι ναυτικά, αλλά, λόγω της κλίμακας της πρωτοβουλίας, και αυτά θα είναι μετασχηματιστικά, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειών της Αρκτικής που γίνονται τώρα προσιτές ως αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής.

²³⁴ Xinhua, China Voice: The "Belt and Road" initiative brings new opportunities, Archived from the original on 12/04/2016. Retrieved 01/10/2017, https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative.

²³⁵ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

Εάν υλοποιηθεί αυτή η έννοια της Ευρασιατικής ολοκλήρωσης, θα ανοίξει ένα τεράστιο πεδίο για την οικονομική και πολιτιστική ανταλλαγή, μειώνοντας τα εμπόδια στη διεθνή συνεργασία σε μια ζώνη εξήντα πέντε χωρών με εβδομήντα τοις εκατό του παγκόσμιου πληθυσμού, πενήντα πέντε τοις εκατό του ΑΕΠ της, και πολύ περισσότερο από το ήμισυ της σημερινής οικονομικής ανάπτυξης. Σε 1,4 τρισεκατομμύρια δολάρια, η δηλωμένη οικονομική δέσμευση της Κίνας σε αυτά τα έργα είναι έντεκα φορές μεγαλύτερη από το μέγεθος του σχεδίου Marshall, που επαναδιατυπώνεται σε τρέχοντα δολάρια. Η μόχλευση πιθανόν να τριπλασιάσει τουλάχιστον την αξία αυτής της προτεινόμενης επένδυσης μέχρι το 2049. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι περισσότεροι παρατηρητές επικεντρώνονται στην αληθινά καταπληκτική φυσική υποδομή που προβλέπεται από την πρωτοβουλία για τις ζώνες και τις οδικές μεταφορές και παραβλέπουν την προσπάθειά της να αναπτύξει κοινούς κανόνες και κανονισμούς μεταφοράς για όλη την Ευρασία. Το Πεκίνο και οι εταίροι του επιδιώκουν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα του εκτελωνισμού, να επιτρέψουν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ διαφορετικών σιδηροδρομικών μετρητών, να μειώσουν τους δασμολογικούς φραγμούς, να διασφαλίσουν την ασφάλεια κατά μήκος των διαδρόμων μεταφορών και να εναρμονίσουν τις θεσμικές, οικονομικές και ρυθμιστικές δομές. Η Κίνα προβλέπει διμερείς συμφωνίες με εξήντα πέντε χώρες για τη μείωση των εμποδίων στο εμπόριο, τη δημιουργία και την προσφορά νέων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και την εκτέλεση τεράστιων έργων υποδομής.²³⁶

Η πρωτοβουλία μπορεί να έχει εμπορικά κίνητρα αλλά έχει σημαντικές στρατηγικές επιπτώσεις. Είναι ένας τρόπος να ξεσπάσει η θαλάσσια περικύκλωση από μια όλο και πιο εχθρική Ηνωμένες Πολιτείες, την Ιαπωνία και την Ινδία. Θα επιταχύνει την ανάπτυξη του Xinjiang και άλλων τμημάτων της δυτικής Κίνας, καθιστώντας τους βασικούς συνδετήρες στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή μέσω της Κεντρικής Ασίας και της Ρωσίας. Δίνει στους δυτικούς γείτονες της Κίνας έναν λόγο να καλλιεργούν καλές σχέσεις με αυτό. Θα οικοδομήσει μια τεράστια οικονομική κοινότητα στην οποία το μέγεθος και ο δυναμισμός της Κίνας θα την εγγυηθεί ηγετική θέση. Θα ενισχύσει τις σχέσεις της Κίνας με τον γεωγραφικά τεράστιο γείτονά της, την Ρωσία. Η εμπειρία της Κίνας με τον αντίκτυπο της επεκτεινόμενης υποδομής στην επικράτειά της έχει καταδείξει επαρκώς τον βαθμό στον οποίο μπορεί να ενσωματώσει την

²³⁶ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

οικονομική γεωγραφία σε μια αυθαίρετα διαιρεμένη σούπερ ηπειρωτική χώρα όπως η Ευρασία. Η Κίνα δημιούργησε τον πρώτο αυτοκινητόδρομο αμερικανικού τύπου το 1990. Το 2011, το μήκος του δικτύου ταχείας κυκλοφορίας της Κίνας πέρασε από αυτό των Ηνωμένων Πολιτειών. Συνεχίζει να αυξάνεται. Με μήκος 123.000 χιλιόμετρα (76.000 μίλια), είναι τώρα μακράν ο μεγαλύτερος. Μόνο το 2015, η Κίνα δημιούργησε άλλα 11.050 χιλιόμετρα (6,870 μίλια) ταχείας κυκλοφορίας. Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας της Κίνας - η οποία υποστηρίζει τρένα επιβατικών ή εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που ταξιδεύουν με ταχύτητα 200 km / h (124 mph) ή περισσότερο - άνοιξε το 2007. Σε περισσότερα από 20.000 χιλιόμετρα (12.500 μίλια), οι σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας της Κίνας το πιο εκτεταμένο στον κόσμο. Έχουν ετήσια ιππασία άνω των 1,1 δισ. Επιβατών. Η Κίνα αναμένει να βάλει άλλα 15.000 χιλιόμετρα από το 2025.²³⁷

Όλοι αυτοί οι νέοι δρόμοι και οι σιδηρόδρομοι στην Κίνα συνδέονται με εκτεταμένα διευρυμένα αεροδρόμια και λιμάνια. Στο τελευταίο πενταετές σχέδιο (το οποίο έληξε το 2015), η Κίνα δημιούργησε 82 νέα αεροδρόμια και επέκτεινε 101 υπάρχοντα αεροδρόμια. Πάνω από το ογδόντα τοις εκατό των κινέζων είναι τώρα σε απόσταση 100 χιλιομέτρων (62 μίλια) ενός αεροδρομίου. Μέχρι το τέλος αυτής της δεκαετίας, το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί στο 90% περίπου. Ένα παρόμοιο κύμα επέκτασης έδωσε στην Κίνα επτά από τα δέκα μεγαλύτερα και πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου.

Η Κίνα έχει αποκομίσει πολλά από τα ίδια οικονομικά οφέλη από αυτήν την διευρυμένη υποδομή που οι Ηνωμένες Πολιτείες έκαναν τον περασμένο αιώνα από τις συνδυασμένες επιπτώσεις του ανοίγματος του καναλιού του Παναμά και του διακρατικού συστήματος εθνικών οδών. Αλλά τα κέρδη της Κίνας έχουν έρθει σε πολύ συμπιεσμένο χρονικό πλαίσιο και η ορμή τους δεν έχει ακόμη επισημάνει. Υπάρχει λογική για τη σύνδεση των εσωτερικών δικτύων της Κίνας με τις εξωτερικές και, όπου αυτές δεν υπάρχουν, την οικοδόμηση τους.

Θα πρέπει να είναι προφανές ότι η πρωτοβουλία "ζώνη και οδός" φέρει επίσης σημαντικούς οικονομικούς και πολιτικούς κινδύνους για την Κίνα, καθώς και για τις δικαιούχες χώρες και τις τοπικές κοινότητες. Η διαθεσιμότητα πιστώσεων δεν εγγυάται τη διαθεσιμότητα οικονομικά ελκυστικών έργων. Τα θεσμικά όργανα της Κίνας δημιούργησαν για να υποστηρίξουν ότι

²³⁷Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

αναμένουν να πραγματοποιήσουν κέρδος στις επενδύσεις τους. Προς το παρόν, υπάρχουν ακόμη περισσότερα χρήματα από ό, τι υπάρχουν οικονομικά βιώσιμα έργα. Αυτή είναι μια συνταγή για τη διαφθορά. Στη συνέχεια, η Κίνα έχει καταγράψει ότι κάνει υπερβολικές προσφορές πιστώσεων στο εξωτερικό, οι οποίες στη συνέχεια υπολείπονται. Αυτό δικαιολογεί ένα ορισμένο μέτρο σκεπτικισμού σχετικά με τους αριθμούς που έχει προσαρτήσει η Κίνα στις προσδοκίες της. Δεν είναι όλα τα χρήματα που διαθέτει η Κίνα για να βρουν έργα. Ακόμα, δεδομένης της έμφασης που δίνει η Κίνα στον συνεργατικό σχεδιασμό με ξένους εταίρους, πολλά από αυτά φαίνεται να χρησιμοποιούνται πραγματικά για την οικοδόμηση πραγμάτων.²³⁸

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων του κινεζικού ιδιωτικού τομέα και των κρατικών επιχειρήσεων στον τομέα των κατασκευών, των μεταλλείων και των τηλεπικοινωνιών έχουν κατασκευάσει τη χρήση των πιστώσεων ζώνης και δρόμων στα επιχειρηματικά τους σχέδια. Κάθε επαρχία και η μεγαλούπολη στην Κίνα αναπτύσσει ειδικά σχέδια για την υποστήριξη έργων "μιας ζώνης, ενός δρόμου". Ένα μεγάλο μέρος των εργασιών αυτών των έργων - όσο το εβδομήντα τοις εκατό, αν η προηγούμενη πρακτική είναι ένας χρήσιμος οδηγός, αλλά μακριά από το σύνολο της εργασίας - θα γίνει από κινεζικές εταιρείες. Οι οικονομολόγοι της Κίνας θέλουν να καταστήσουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις τη ραχοκοκαλιά του συστήματος - να αξιοποιήσουν την ενέργεια, την ευελιξία και την ευαισθησία τους στην αποδοτικότητα των επενδύσεων. Αλλά η αρχική έμφαση στις κρατικές επιχειρήσεις αναπαράγει την προσέγγιση της ανάπτυξης των υποδομών-επενδύσεων που έχει εξαντληθεί στην εγχώρια οικονομία της Κίνας. Το καλύτερο που μπορεί να ειπωθεί γι 'αυτό είναι ότι δίνει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα να διευκολύνουν τη μετάβασή τους σε ένα νέο σύστημα με νέους κανόνες και πρακτικές. Μπορούν να συνεχίσουν για κάποιο διάστημα να κάνουν στο εξωτερικό αυτό που θα έχουν μειωμένες ευκαιρίες να κάνουν στο σπίτι.²³⁹

Οι εταιρείες του ιδιωτικού τομέα της Κίνας στοχεύουν στην αξιοποίηση των ευκαιριών για επενδύσεις που τροφοδοτούνται με πιστώσεις από το κινεζικό κράτος. Ωστόσο, για να επιτύχει το πρόγραμμα μακροπρόθεσμα, η διαδικασία σχεδιασμού που βρίσκεται σε εξέλιξη θα πρέπει να

²³⁸ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

²³⁹ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

αρχίσει να αναπτύσσει νέα μοντέλα για τις κινεζικές επενδύσεις που θα ενισχύσουν την ιδιωτική επιχείρηση κατά μήκος του δρόμου του μεταξιού, καθώς και στην ίδια την Κίνα. Ίσως το κλειδί για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η σύμπραξη με ξένες εταιρείες και δανειστές με μεγαλύτερη εμπειρία στον δανεισμό με βάση τον κίνδυνο και τη μετατροπή κέρδους εκτός των εγχώριων αγορών. Βραχυπρόθεσμα, σε μακροοικονομικό επίπεδο, ακόμη και υπό συντηρητικές υποθέσεις, οι επενδύσεις σε ασιατικές και ευρωπαϊκές υποδομές μοιάζουν με ένα καλό στοίχημα. Οι κινεζικές κρατικές επιχειρήσεις έχουν περισσότερα χρήματα για την κατασκευή υποδομών από ό, τι μπορούν να αναπτύξουν επικερδώς στην Κίνα, όπου οι αποδόσεις σε τέτοια έργα είναι πολύ χαμηλές προς το παρόν. Η επένδυση σε οδούς, σιδηροδρόμους, καλώδια οπτικών ινών και ενεργειακή παραγωγή και διανομή εκτός της Κίνας θα μπορούσε να επιτρέψει την παραγωγική χρήση της βιομηχανικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας της Κίνας, σταθεροποιώντας την απασχόληση και την κινεζική οικονομία. Μια μελέτη εκτιμά, για παράδειγμα, ότι ένας σχετικά μέτριος ρυθμός αύξησης πέντε τοις εκατό σε τέτοια περιουσιακά στοιχεία από την τρέχουσα βάση τους θα μπορούσε να δημιουργήσει 137 εκατομμύρια τόνους ζήτησης για κινεζικό χάλυβα. Αυτό θα μείωνε την υπερπροσφορά στην κινεζική χαλυβουργία από 22% σε 8%. Θα διευρύνει την πρόσβαση στις αγορές και τους φυσικούς πόρους στην Δύση της Κίνας, ενώ θα συνδέει την Κίνα με την κινεζική οικονομία. Θα προσφέρει επίσης ένα νέο σημείο πώλησης για την επένδυση των τεράστιων συναλλαγματικών αποθεμάτων της Κίνας, τα οποία έχουν συγκεντρωθεί σε κρατικά ομόλογα των ΗΠΑ και σε άλλα μέσα με πολύ χαμηλές αποδόσεις.²⁴⁰

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα είναι πιο σταθερά. Δεν πρόκειται απλώς να βελτιώσουν τη συνδεσιμότητα για τις μεσόγειες χώρες κατά μήκος των διαδρομών "one belt, one road", αλλά και να επιταχύνουν τις ανταλλαγές δεδομένων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Οι επενδυτές είναι διατεθειμένοι να δαπανήσουν εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια για να κερδίσουν μερικά χιλιοστά του δευτερολέπτου σε εξαιρετικά κερδοφόρα "υψηλής συχνότητας συναλλαγές", την αυτοματοποιημένη αγορά και πώληση χρηματοπιστωτικών μέσων από ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Σύμφωνα με κάποιες εκτιμήσεις, ένα πλεονέκτημα ενός χιλιοστού του δευτερολέπτου θα μπορούσε να ανέλθει σε 100 εκατομμύρια δολάρια ετησίως σε μία εταιρεία

²⁴⁰ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

αμοιβαίων κεφαλαίων κινδύνου. Οι πιο σύντομες διαδρομές είναι τα κλειδιά για την ταχύτητα - και το κέρδος. Και οι διαδρομές υπό κινεζικό, ρωσικό και ευρωπαϊκό έλεγχο θα είναι ασφαλώς ασφαλέστερες από την εκμετάλλευση από τον πολύ φοβισμένο Οργανισμό Εθνικής Ασφάλειας των ΗΠΑ. Η Κίνα θα γίνει το κέντρο της οικονομικής βαρύτητας μιας τεράστιας, χαλαρά ολοκληρωμένης περιοχής που έχει ήδη το 55% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού και το 75% των γνωστών αποθεμάτων ενέργειας. Το πρόγραμμα ζώνης και οδικών δεν περιλαμβάνει καμία ρητή στρατιωτική συνιστώσα, αλλά έχει σαφώς τη δυνατότητα να τελειώσει τη γεωπολιτική του κόσμου καθώς και τα οικονομικά της. Πρόκειται για ένα εντελώς μη καταναγκαστικό, κατευθυνόμενο προς την αγορά μέσο για τη συγκέντρωση ολόκληρης της Ευρώπης και του πλούτου και της εξουσίας της Ασίας στην Κίνα, καθώς η Κίνα γίνεται όλο και περισσότερο περιθώριο της μεγαλύτερης οικονομίας στον κόσμο.²⁴¹

Η Κίνα έχει όλο και μεγαλύτερη επίγνωση του ρόλου και των δυνατοτήτων που έχει και που μπορεί να επηρεάσει την παγκόσμια ανάπτυξη. Αυτό την οδήγησε στην επανεξέταση και ανάπτυξη των εξωτερικών πολιτικών της με την «Belt and Road Initiative» (BRI) να είναι μια νέα ναυαρχίδα αυτών. Ο οικονομικός τόνος στην εξωτερική πολιτική της Κίνας έχει δώσει μια ήπια γεύση. Το BRI της Κίνας, το οποίο καλύπτει τόσο την «οικονομική ζώνη μεταξωτού δρόμου» όσο και την «21^η Century Maritime Silk Road », έχει αναπτυχθεί σε λίγα χρόνια για να είναι πολύ περισσότερο από μια πρωτοβουλία. Επιπλέον, πρόκειται για ένα έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη. Σε ένα έγγραφο πολιτικής σχετικά με το Αρκτική, η έννοια του «πολικού δρόμου του μεταξιού» εισήχθη τον Ιανουάριο του 2018. Η Κίνα είναι αποφασισμένη να προωθήσει αυτά τα έργα ως μέρος της επίσημης πολιτικής της. Ο Kangle Zhang με τη σειρά του, αναφέρεται στην BRI ως μέρος της παγκόσμιας στρατηγικής της Κίνας μέσω εμπορικών συμφωνιών και τεράστιων έργων υποδομής.²⁴²

Μολονότι, η πρωτοβουλία αυτή καθαυτή δεν αποσκοπεί στην εξαγωγή του δικαίου, η επιτυχία της προφανώς εξαρτάται και από νομικά ζητήματα. Η οικονομική συνεργασία πρέπει να είναι νόμιμα ρυθμιζόμενη και ενδεχόμενες νομικές διαφορές θα πρέπει να επιλυθούν. Νέα νομικά πλαίσια θα πρέπει να δημιουργηθούν. Η πρωτοβουλία υποστηρίζει τις διάσημες πέντε

²⁴¹ Chas, W., Freeman, Jr., <https://chasfreeman.net/the-geo-economic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.

²⁴² Wenhua Shan, Kimmo Nuo, Kangle Zhang, Normative Readings of the Belt and Road Initiative, Springer, σελ.243.

αρχές της. Την ειρηνική συνύπαρξη, είναι αρμονική και χωρίς αποκλεισμούς, σέβεται τις διαδρομές και τρόπους ανάπτυξης που επιλέγονται από διαφορετικές χώρες. Ακολουθεί την λειτουργία της αγοράς έχοντας καθοριστικό ρόλο στην κατανομή των πόρων. Επιπλέον θα δώσει πρωταρχικό ρόλο στις επιχειρήσεις έναντι των κυβερνήσεων. Οι ίδιες οι προτεραιότητες συνεργασίας είναι πέντε: συντονισμός των πολιτικών, διευκολύνσεις συνδεδεσιμότητας, απρόσκοπτο εμπόριο, χρηματοπιστωτική ενοποίηση και δεσμός μεταξύ των ανθρώπων. Αν και μεγάλο μέρος της Πρωτοβουλίας αφορά την οικονομική ανάπτυξη, ο πραγματικός σκοπός πηγαίνει πολύ πέρα από αυτό. Το BRI είναι μια ευέλικτη πρωτοβουλία με την έννοια ότι θα είναι δύσκολο να καθοριστεί από εννοιολογική άποψη. Ο Zeng Lingliang το χαρακτήρισε ως μια «νέα φόρμουλα παγκόσμιας εμβέλειας» διακυβέρνηση. Στόχος της Πρωτοβουλίας είναι επίσης να συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση του ατόμου για το κοινό πεπρωμένο των ανθρώπων. Ο δεσμός μεταξύ των ανθρώπων στοχεύει στη δημιουργία διακρατικής δημόσιας ατζέντας. Είναι, θα έλεγε κανείς, με άλλα λόγια, μια εναλλακτική προσέγγιση, δεδομένου ότι δεν βασίζεται στα δυτικά μοντέλα και αξίες αυτών (αν και, στο γεγονός που φυσικά πρέπει να κάνει χρήση των υφιστάμενων νομικών μέσων).²⁴³

Τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως, η Πρωτοβουλία έρχεται σε κάποιο βαθμό κοντά στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η πρωτοβουλία θέτει στόχους, αλλά επιτρέπει στις χώρες, τις πολιτείες και τους λαούς να τις ενσωματώσουν και να βρουν τρόπους για την επίτευξή τους. Η πρωτοβουλία δεν κάνει άμεση αναφορά στους στόχους του ΟΗΕ. Η πρωτοβουλία είναι περιεκτική και ανοιχτή για κάθε χώρα που συμμετέχει. Αυτή είναι επίσης μια πτυχή που την καθιστά διαφορετική από τις υπάρχουσες οικονομικές ή περιφερειακές μορφές συνεργασίας οι οποίες τείνουν να είναι προκαθορισμένες από την άποψη της συμμετοχής. Η BRI έχει προφανείς γεωπολιτικές επισημάνσεις. Πρόκειται για μια πρωτοβουλία με γνώμονα την Κίνα, με την τελευταία να καλεί τα κράτη και ολόκληρες περιοχές να συμμετάσχουν. Επιπρόσθετα μέσω του BRI οι κρατικοί φορείς και άλλοι επιδιώκουν να δημιουργήσουν νέα μοντέλα συνεργασίας που θα μπορούσαν να βασιστούν στις παραδοσιακές δυτικές αξίες. Πρόκειται για μια κρατική πρωτοβουλία, που προορίζεται να κινητοποιήσει τόσο τους δημόσιους όσο και τους ιδιωτικούς φορείς. Η BRI σημαίνει ότι η Κίνα μοιράζεται τους πόρους της με τις χώρες του νέου δρόμου του μεταξιού,

²⁴³ Wenhua Shan, Kimmo Nuo, Kangle Zhang, Normative Readings of the Belt and Road Initiative, Springer, σελ.244.

αλλά αυτό θα συμβεί με τίμημα να γίνουμε δεσμευμένοι σε ένα κοινό πεπρωμένο. Η ισορροπία εξουσίας, ή μάλλον εξουσία-ανισορροπία, δεν πρέπει να σημαίνει την Κίνα θα πρέπει να εξεταστεί μια νέα εξουσία αποικιοκρατίας. Αυτή είναι, ασφαλώς, η εικόνα που η Κίνα θα ήθελε να αποφύγει με κάθε κόστος. Ο Πρόεδρος Χι τόνισε σε μια ομιλία που δόθηκε στην Αστάνα το 2013 ότι η Κίνα δεν το κάνει γιατί θέλει να επιδιώξει την κυριαρχία των περιφερειών αλλά γιατί σέβεται τις διαφορετικές αναπτυξιακές διαδρομές και την εγχώρια και ξένη πολιτική που ακολουθείται ανεξάρτητα από κάθε χώρα.²⁴⁴

Συνεπώς, με άλλα λόγια η πρωτοβουλία αυτή δεν είναι μια διαδρομή, αλλά μια έξυπνη στρατηγική εξουσίας, ένας συνδυασμός πολιτιστικών και οικονομικών δυνάμεων, που στοχεύει να "τυλίξει" ολόκληρο τον κόσμο, όχι μόνο την Ευρασία αλλά και την Αφρική, η οποία έχει καταστεί το κύριο θέμα της εξωτερικής πολιτικής της Κίνας. Το BRI συνδυάζει σκληρά στοιχεία ισχύος, όπως οικονομικές επενδύσεις, αλλά και μια στρατηγική ήπιας εξουσίας, όπως η προώθηση του κινεζικού πολιτισμού ή η βελτίωση της εικόνας της Κίνας, για τη δημιουργία ενός διεθνούς σήματος για την κινεζική εξωτερική πολιτική. Η σημερινή παγκόσμια BRI έχει σε μεγάλο βαθμό επιτυχία, όχι τόσο όσον αφορά συγκεκριμένα έργα, αλλά με τον τρόπο που συνέβαλε στην βελτίωση της εικόνας της Κίνας. Η ομιλία του Χι στο Νταβός το 2017, στην οποία παρουσίασε την Κίνα ως υπερασπιστή της παγκοσμιοποίησης σε μια εποχή δυτικού οικονομικού λαϊκισμού και προστατευτισμού, βοήθησε την BRI να βελτιώσει την εικόνα της Κίνας ως υπεύθυνη δύναμη. Αν και το κίνητρο για την ανάπτυξη της Δύσης είναι ο διαχωρισμός, η προώθηση του ρόλου και της δημιουργικότητας ατομικά, ο δρόμος της ανάπτυξης της Κίνας σήμερα συγχωνεύεται, δημιουργώντας συνθήκες και οδηγώντας διαφορετικούς πολιτισμούς να επανασυνδεθούν και να συμπληρώσουν ο ένας τον άλλον. Η κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης της Κίνας ακολουθεί έναν μοναδικό δρόμο, με την BRI να είναι το επόμενο μεγαλειώδες έργο στην ιστορία, η μεγαλύτερη στρατηγική πρακτική στην ιστορία της Κίνας. Απεικονίζει μια αναπτυξιακή λογική, μια νέα αιχμή που παρουσιάζεται ως η άνοδος σε μια νέα εποχή της Κίνας.²⁴⁵

²⁴⁴ Wenhua Shan, Kimmo Nuo, Kangle Zhang, Normative Readings of the Belt and Road Initiative, Springer, σελ.245.

²⁴⁵ Islam, Md. N., Silk Road to Belt Road Reinventing - the Past and Shaping the Future, United International College, σελ37-38.

Ως εκ τούτου, εάν λειτουργήσει, η πρωτοβουλία «One Belt One Road» θα τοποθετήσει την Κίνα σε μια πιο κεντρική θέση επιρροής στην ευρασιατική ξηρά και στον κόσμο. Με λίγα λόγια, θα κάνει την Κίνα τον σημαντικότερο εθνικό φορέα σε ολόκληρη την ευρασιατική ξηρά. Και αν οι εμπορικοί εταίροι της Κίνας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των Ηνωμένων Πολιτειών, παίξουν σωστά τα χαρτιά τους, θα μπορέσουν να εκμεταλλευτούν την αυξανόμενη ευημερία της Κίνας. Εάν δεν το κάνουν, θα το κάνουν άλλοι.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Haggman, Kjellén R. (1988), *Founder of Geopolitics*, εκδόσεις Center for Research on Geopolitics.
2. Λάος, Ν. (2014), *Γεωπολιτική, Γεωοικονομία και Χρηματοοικονομική*, Research Institute for Noopolitical and Geopolitical Studies.
3. Baru, S. (2012), *Geo-economics and Strategy, Survival: Global Politics and Strategy*.
4. Robert, D. Blackwill - Jennifer, M. Harris. (2016), *War by other means, Geoeconomics and statecraft*.
5. Mackinder, John. (1904), *The Geographical Pivot of History*, *Geographical Journal*.
6. *Gruzin, V. (2015), Τα Έργα Ολοκλήρωσης του Πεκίνου και της Μόσχας για την Ευρασία: Προοπτικές Συνεργασίας. Η μεταπολεμική ηπειρωτική χώρα.*
7. Τόντσεφ, Π. (2018), *Στην καρδιά της Ευρασίας: Η αυξανόμενη σημασία της Κεντρικής Ασίας*, Ινστιτούτο Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων (ΙΔΟΣ).
8. Xing, L., *Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative*, *International Political Economy Series*.
9. Zhang, W., Alon, I., Lattemann, C., *China's Belt and Road Initiative - Changing the Rules of Globalization*, *Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets*.
10. Bekkevold, J. Inge, Lo, B., *Sino-Russian Relations in the 21st Century*, *Centre for Asian Security Studies Norwegian Institute for Defence Studies*.
11. Wenhua Shan, Kimmo Nuo, Kangle Zhang, *Normative Readings of the Belt and Road Initiative*, Springer.
12. Arduino, A., Gong, X., *Securing the Belt and Road Initiative*, Shanghai Academy of Social Sciences.
13. Mayer, M., *Rethinking the Silk Road, China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*.
14. Cheng Y., Song L., Huang, L., *The Belt & Road Initiative in the Global Arena, Chinese and European Perspectives*.
15. Ehteshami, A., Horesh, N., *China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, *Durham Modern Middle East and Islamic World Series*.
16. Islam, Md. N., *Silk Road to Belt Road Reinventing - the Past and Shaping the Future*, United International College.
17. Maçães, B., *The Dawn of Eurasia - On the Trail of the New World Order*, Yale University Press.

1. Διαδικτυακές πηγές

2. <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE>, τελευταία πρόσβαση στις 12/09/2019.
3. <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1>, τελευταία πρόσβαση στις 02/12/2015.
4. Μαρτζούκος Β. (2010), Γεωπολιτική της Κίνας. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t63/t63_8.html.
5. Savin, L. (2016), Eurasianism in the Context of the 21st Century. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://katehon.com/article/eurasianism-context-21st-century>.
6. Malaroat, D. (2019), Russia: A European or Eurasian Power? Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://katehon.com/article/russia-european-or-eurasian-power>.
7. Eurasia: Trends and Forecast for 2016. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://katehon.com/article/eurasia-trends-and-forecast-2016>.
8. Macaes, B. (2019), What are India's stakes in China's Belt and Road plan? Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://qz.com/india/1547154/what-are-indias-stakes-in-chinas-belt-and-road-plan/>.
9. Darshana, M. Baruah. (2018), India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>.
10. Schultz, K. (2017), Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China, New York Times. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>, 12/12/2017.
11. Hurley, J. Morris, S. και Portelance, G., «Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective», Κέντρο Παγκόσμιας Ανάπτυξης. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.cgdev.org/publication/εξετάζοντας-χρέους-επιπτώσεις-μάντα-και-road-πρωτοβουλία-απολιτική-προοπτική>, 04/03/2018.
12. «Joint Statement - United States and India: Prosperity Through Partnership». Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/28560/Joint+Δήλωση++Ηνωμένες+Πολιτείες+και+Ινδία+ενημερία+μέσω+εταιρικής+σχέσης>, 27/06/2017.
13. Kondapalli, S., Why India is not part of the Belt and Road Initiative summit Indian Express . Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://indianexpress.com/article/opinion/why-india-is-not-part-of-για-την-πρωτοβουλία-διάσκεψη-κορυφής-4656150/>, 15/05/2017.
14. Recent Developments in Doklam Area, Ινδικό Υπουργείο Εξωτερικών, http://www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/28572/Recent_Developments_in_Doklam_Area, 30/06/2017 και C. Raja Mohan, Raja

- Mandala: India and China — Rebuild the trust ,Indian Express. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://indianexpress.com/article/opinion/columns/india-and-china-rebuild-the-trust-doklam-standoff-4988820/>, 19/12/2017.
15. "Η απάντηση του επίσημου εκπροσώπου του Τύπου σε μια ερώτηση σχετικά με τη συμμετοχή της Ινδίας στο φόρουμ OBOR / BRI", Ινδικό Υπουργείο Εξωτερικών. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Επίσημοι+Εκπρόσωποι+απάντηση+σε+α+ερώτημα+σε+συμμετοχή++Ινδία+στο+OBORBRI+Φόρουμ> , 13/05/2017.
 16. Chinese Army troops spotted along Line of Control in Pakistan-occupied Kashmir, Economic Times. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο : <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/chinese-army-troops-spotted-all-line-o-έλεγχο-στο-πακιστάν-κατεχόμενα-kashmir / articleshow / 51380320.cms>, 13/03/2016.
 17. Menon, S., As China's Pakistan Ties Deepen, India Needs a Strategy to Mitigate the Fallout, Wire. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://thewire.in/50524/chinas-pakistan-ties-deepen-india-needs-στρατηγική-μετριασμός-πτώση/>, 11/07/2016.
 18. Charlotte Gao, China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti, Diplomat. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/>, 12/07/2017.
 19. Stacey, K., China Signs 99-Year Lease on Sri Lanka's Hambantota Port, Financial Times. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c>, 11/12/2017.
 20. Asia-Africa Growth Corridor: Partnership for Sustainable and Innovative Development, Research and Information System for Developing Countries, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, and the Institute of Developing Economies Japan External Trade Organization, May 2017. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Document.pdf>.
 21. Farr, G., Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.e-ir.info/2017/07/10/pakistans-role-in-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, 10/07/2017.
 22. Luft, G. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/china-s-infrastructure-play>, 09/11 2016.
 23. Wang, X. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2017-11-17/one-belt-one-roads-governance-deficit-problem>, 17/11/2017.
 24. Phillip Y. Lipsy. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-07/whos-afraid-aiib>, 07/05 2015.

25. Shah, F. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-12-03/costly-corridor>, 03/12 2015
26. Small, A. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71653/andrew-small/i-antidrasi-stin-protoboylia-%C2%ABmia-zoni-mia-odos%C2%BB?page=show>, 21/02/2018.
27. Sajjad, H., Saddam, H. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.researchgate.net/publication/332570564_One_Belt_One_Road_initiative_A_Revolution_on_Regional_and_Global_Development, 04/2019.
28. Λάντζου, Η. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>, 25/02/2016.
29. Hart-Landsberg, M. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>, 10/10/2018.
30. Μπαφαλούκου, Μ. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-neos-dromos-toe-metaxioe-os-dikteo_gr_5cfe8911e4b0da743462275b, 27/06/2019.
31. Γιούμπα, Κ. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://kedisa.gr/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-bri%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CF%85/>, 26/10/2018.
32. Λάβδας, Σ. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.drasivrilissia.gr/themata/parousiash.aspx?sxID=3204>, 06/09/2017.
33. Fung Business Intelligence Center. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, 05/2015.
34. Property Investment 88. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.propertyinvestment88.sg/one-belt-one-road-initiative/#.XTMYGugzZPa>, 12/2015.
35. News - Zhejiang Uniview Technologies Co., Ltd. en.uniview.com. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.uniview.com/>. Retrieved 11/05/2019.
36. Choudhury, M. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>, 06/09/2017.

37. https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative#Silk_Road_Economic_Belt.
38. The Economist, Our bulldozers, our rules Archived 23 December 2017 at the Wayback Machine. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>, 02/07/2016.
39. Ramasamy, B., Yeung, M., Utoktham, C., Duval, Y., Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors ARTNeT Working Paper Series, Bangkok, ESCAP (172). Archived from the original on 17/04/2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative, Retrieved 17/04/2018.
40. China Daily, China to step up Russian debt financing. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xiattendwii/node_53000782.htm , 12/05/2015.
41. Xinhua, Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.globaltimes.cn/content/914373.shtml>, 29/03/2015.
42. Xinhua, Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road, 29/03/ 2015, CPEC investment pushed from \$55b to \$62b – The Express Tribune, 12/04/2017. Archived from the original on 15/05/2017. Retrieved 14/05/ 2017. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.
43. Hussain, Tom 19/042015. China's Xi in Pakistan to cement huge infrastructure projects, submarine sales, McClatchy News. Islamabad. Archived from the original on 02/08/ 2017. Retrieved 16/05/2017. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24783286.html>.
44. Kiani, Khaleeq 30/092016. With a new Chinese loan, CPEC is now worth \$57bn. Dawn. Archived from the original on 20/11/2016. Retrieved 19/11/ 2016. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Pakistan_Economic_Corridor.
45. Ramachandran, Sudha 16/11/ 2016. "CPEC takes a step forward as violence surges in Balochistan. www.atimes.com. Archived from the original on 08/07/ 2017. Retrieved 19/11/ 2016. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Pakistan_Economic_Corridor.
46. Xi Jinping Calls For Regional Cooperation Via New Silk Road. The Astana Times. Archived from the original on 07/11/2017. Retrieved 31/10/2017. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://astanatimes.com/2013/09/xi-jinping-calls-for-regional-cooperation-via-new-silk-road/>.
47. Kuo, L., Kommenda, N., What is China's Belt and Road Initiative?. the Guardian. Archived from the original on 05/09/ 2018. Retrieved 05/09/2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>.
48. Xinhua. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 20/06/2017.
49. Κρυστάλλη, Ε. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://powerpolitics.eu/%ce%bf-%ce%b4%cf%81%cf%8c%ce%bc%ce%bf%cf%82-%cf%84%ce%bf%cf%85-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%b1%ce%be%ce%b9%ce%bf%cf%8d-%ce%bf%ce%b9-%ce%bf%ce%b9%ce%ba%ce%bf%ce%bd%ce%bf%ce%bc%ce%b9%ce%ba%ce%ad/>, 06/11/2015.
50. Lehmacher, W. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.quora.com/What-do-Europeans-think-about-%E2%80%93One-belt-one-road%E2%80%99>, 04/06/2017.

51. <http://www.laogai.org/page/what-laogai-system>.
52. Svensson, J. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.globalwaterforum.org/2017/08/17/q-a-the-one-belt-one-road-project-and-the-implications-of-central-asias-water-crisis/>, 17/08/2017.
53. ABC News , Malaysia's Mahathir warns against 'new colonialism' during China visit, 21/08/2018. Retrieved 23/08/ 2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.
54. Today, ISS 21/02/2018, ISS Today: Lessons from Sri Lanka on China's 'debt-trap diplomacy'. Daily Maverick. Archived from the original on 15/09/2018. Retrieved 15/09/2018.
55. Swaine, Michael D., 16/02/2019, A relationship under extreme duress: U.S.-China relations at a crossroads, Carnegie Endowment for International Peace. Archived from the original on 05/02/2019. Retrieved 05/02/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.worddisk.com/wiki/The_Belt_and_Road/.
56. Feldshuh, Hannah 08/09/2018, China Debates the Belt and Road. The Diplomat. Archived from the original on 24/11/2018. Retrieved 23/11/2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative.
57. Blanchard, Jean-Marc F., 08/02/2018, Revisiting the Resurrected Debate About Chinese Neocolonialism. The Diplomat. Archived from the original on 23/11/2018. Retrieved 23/11/2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.worddisk.com/wiki/One_Belt_One_Road_Initiative/.
58. Poghosyan, Benyamin, 22/11/2018, China – US Relations: The Need for Talks to Overcome Misperc Xing, Guangcheng (2017). Understanding China's One-Belt-One-Road Initiative A New Link Pattern for Deepened Interaction between China and the World. Looking for A Road: China Debates Its and the World's Future. Koninklijke Brill / Social Sciences Academic Press. Archived from the original on 23/11/2018. Retrieved 23/11/2018. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20190619151716910>.
59. Xin, L., What makes Russia an important player in BRI?, news.cgtn.com. Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://news.cgtn.com/news/3d3d674d7a41444e34457a6333566d54/index.html>.
60. ASEAN - China Free Trade Agreements. ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY. Retrieved 23/06/019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://asean.org/?static_post=asean-china-free-trade-area-2.
61. [Matthew J L Ehret](#), | BRI transforming world economic order | Opinion, Asia Times. Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.asiatimes.com/2019/04/opinion/bri-transforming-world-economic-order/>.
62. Chinese money is behind some of the Arab world's biggest project, The Economist. 20/04/2019. Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2019/04/20/chinese-money-is-behind-some-of-the-arab-worlds-biggest-projects>.
63. China notes Africa's key BRI role ahead of forum in Beijing, Africa Times, 18/04/2019. Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://africatimes.com/2019/04/18/china-notes-africas-key-bri-role-ahead-of-forum-in-beijing/>.

64. Ellyatt, Holly ,27/03/2019, Is Italy playing with fire when it comes to China?, Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative.
65. Diplomat, Prashanth Parameswaran, The Advancing Democracy in the US Free and Open Indo-Pacific Strategy, The Diplomat. Retrieved 23/06/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.wikizero.com/en/One_Belt_One_Road.
66. Nicolas, Firzli, Institutional Investment in the Age of Geoeconomics, Investment & Pensions Europe (IPE) 10/04/2019. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://worddisk.com/wiki/Geo-economics/>.
67. The George Washington University, Central Asia Program, Institute for European, Russian and Eurasian Studies. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2016/04/CAP-Papers-159-April-2016-Security-Workshop.pdf>, 08/03/2016.
68. M. Nicolas J. Firzli, World Pensions Council (WPC) Director of Research quoted by Andrew Mortimer 14/05/2012, Country Risk: Asia Trading Places with the West. Euromoney Country Risk. Archived from the original on 03/06/2017. Retrieved 05/05/ 2017.
69. Firzli, M. Nicolas J., 2013, Transportation Infrastructure and Country Attractiveness. Revue Analyse Financière. Paris. Archived from the original on 04/09/2015. Retrieved 26/04/2014. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.academia.edu/6494981/Transportation_Infrastructure_and_Country_Attractiveness.
70. Firzli, M. Nicolas J. 2015 China's AIIB, America's Pivot to Asia & the Geopolitics of Infrastructure Investments, Revue Analyse Financière. Paris. Archived from the original on 29/01/2016. Retrieved 01/10/2015. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://worddisk.com/wiki/AIIB/>.
71. Xiao Yu, Pu, The Geo-economic effects of OBOR. One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy, 01/2016. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.researchgate.net/publication/312533416_One_Belt_One_Road_Visions_and_Challenges_of_China's_Geoeconomic_Strategy.
72. Xinhua, China Voice: The "Belt and Road" initiative brings new opportunities, Archived from the original on 12/04/2016. Retrieved 01/10/2017. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: https://www.wikizero.com/en/Belt_and_Road_Initiative.
73. Chas, W., Freeman, Jr. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://chasfreeman.net/the-geoeconomic-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, 08/02/2017.