



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών**

— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Γεωπολιτική Ανάλυση, Γεωστρατηγική Σύνθεση

και Σπουδές Άμυνας και Διεθνούς Ασφάλειας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

**Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού, ως Γεωπολιτικός Παράγοντας
ανακατανομής ισχύος στο γεωπολιτικό σύμπλοκο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως**

Επόπτες: Δρ. Ιωάννης Θ. Μάζης, Καθηγητής, Τμήμα Τουρκικών Σπουδών και
Σύγχρονων Ασιατικών Σπουδών, ΕΚΠΑ, κύριος επιβλέπων

Δρ. Ξανθίπη Δωματιώτη, Δρ Γεωπολιτικής Θεωρίας, Τμήμα Τουρκικών
Σπουδών και Σύγχρονων Ασιατικών Σπουδών, ΕΚΠΑ

Δρ. Γεώργιος Σιδηρόπουλος, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Ονοματεπώνυμο: Κορδής Άγγελος

Αθήνα, 2021

Όνοματεπώνυμο: Κορδής Άγγελος
Αριθμός μητρώου: 201710313
Γνωστικό αντικείμενο: Γεωπολιτική Ανάλυση, Γεωστρατηγική Σύθεση και Σπουδές Άμυνας και Διεθνούς Ασφάλειας
Επόπτες: Δρ. Ιωάννης Θ. Μάζης, Καθηγητής, Τμήμα Τουρκικών Σπουδών και Σύγχρονων Ασιατικών Σπουδών, ΕΚΠΑ, κύριος επιβλέπων Δρ. Ξανθίππη Δωματιώτη, Δρ Γεωπολιτικής Θεωρίας, Τμήμα Τουρκικών Σπουδών και Σύγχρονων Ασιατικών Σπουδών, ΕΚΠΑ Δρ. Γεώργιος Σιδηρόπουλος, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Τίτλος: Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού, ως Γεωπολιτικός Παράγοντας ανακατανομής ισχύος στο γεωπολιτικό σύμπλοκο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως
Αριθμός λέξεων: 18.547
Ημερομηνία κατάθεσης: 06 Ιουλίου 2021

Δήλωση: Με την υποβολή της παρούσας και τη συμπλήρωση του ανωτέρω πίνακα, βεβαιώ ότι έχω αναγνώσει και κατανοήσει τις πολιτικές και τους κανονισμούς του Πανεπιστημίου Αθηνών και του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΠΜΣ) σχετικά με την αξιολόγηση των εργασιών και τα ακαδημαϊκά παραπτώματα.

Ημερομηνία

Υπογραφή

*Στην Μητέρα μου και τον Πατέρα μου, Παγώνα & Γιώργο,
τους ανθρώπους που με στηρίζουν τόσα χρόνια,
για να φθάσω ως εδώ.*

Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακας Περιεχομένων.....	4
Λίστα ακρωνυμίων.....	5
Εισαγωγή	6
1. Επισκόπηση Βιβλιογραφίας / State of the Art.....	14
1.2. Οι Εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή γύρω από την Κίνα	18
1.3. Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού συναντά την Ευρώπη	23
2. Μεθοδολογία.....	33
2.2. Τα μεθοδολογικά βήματα της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης.....	39
2.3. Υποθέσεις.....	42
2.4. Ερευνητικοί Περιορισμοί.....	45
3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση για τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού	48
3.2. Ποσοτικοποίηση των δεικτών.....	70
3.3. Εφαρμογή Αλγορίθμου	73
4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα	75
Βιβλιογραφία – Πηγές	82

Λίστα ακρωνυμίων

AΞΕ (FDI): Άμεσες Ξένες Επενδύσεις (Foreign Direct Investments)
ΑΤΠ: Ασιατικός Τρόπος Παραγωγής
ADB: Asian Development Bank
ΑΙΙΒ: Asian Infrastructure Investment Bank (Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών)
ASEAN: Association of Southeast Asian Nations
BCIMEC: Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor
BRI: Belt & Road Initiative
CAI: Comprehensive Agreement on Investment
CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation
CCWAEC: China-Central Asia-West Asia Economic Corridor
CHINA – CEEC: Cooperation between China and Central and Eastern European Countries
CIA: Central Intelligence Agency
CICPEC: China-Indochina Peninsula Economic Corridor
CMREC: China-Mongolia-Russia Economic Corridor
CPEC: China – Pakistan Economic Corridor
CPTPP: Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership
CRRC: China Railway Rolling Stock Corporation
CSEA: China – Serbia Economic Association
EAEU: Euro-Asian Economic Union
EUSDR: European Union Strategy for the Danube Region
GMS: Greater Mekong Subregion
LNG: Liquid Natural Gas
LSER: China-Europe Land-Sea Express Route
MOFA: Ministry of Foreign Affairs
MOFCOM: Ministry of Commerce
NATO: North Atlantic Treaty Organisation
NDRC: National Development and Reform Commission (Επιτροπή Εθνικής Ανάπτυξης και Μεταρρύθμισης)
NEBLEC: New Eurasian Land Bridge Economic Corridor
OBOR: One Belt – One Road
RCEP: Regional Comprehensive Economic Partnership
RIS: River Information System
SASEC: South Asia Subregional Economic Cooperation
SCO: Shanghai Cooperation Organisation
TEN-T: Trans-European Transport Network
TEU: Twenty-foot Equivalent Unit
UNDP: United Nations Development Programme

Εισαγωγή

Ο Δρόμος του Μεταξιού, έκανε την εμφάνιση του για πρώτη φορά, κατά την διάρκεια της αυτοκρατορίας των Χαν το 130 π.Χ., πάνω στα χνάρια των παλαιότερων εμπορικών διαδρομών που υπήρχαν από το 500 π.Χ., μέχρι την σταδιακή εγκατάλειψή του, μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453. Επρόκειτο για έναν εμπορικό δρόμο που συνέδεε την Κίνα με τις χώρες που βρίσκονταν στα δυτικά και τα νότια της. Υπολογίζεται ότι είχε μήκος πάνω 6.400 km. Ο εμπορικός αυτός διάδρομος απλωνόταν σε ολόκληρη την Ασία, με βασικούς προορισμούς την Ινδία, την Περσία, το Ιράκ, το Αφγανιστάν, την Συρία, την Αραβική Χερσόνησο, την Βόρεια Αφρική ενώ έφτανε μέχρι την Ελλάδα και την Ιταλία.¹

Παράλληλα, κατά τον 1^ο αιώνα π.Χ. κυρίως λόγω των επιδρομών, της υψηλής επικινδυνότητας, των δύσκολων κλιματολογικών και εδαφολογικών συνθηκών κατά μήκος του δρόμου, επινοήθηκε και ο θαλάσσιος διάδρομος που μέσω του Ινδικού Ωκεανού περνούσε από την Αραβική Χερσόνησο και την Ανατολική Αφρική και ένωνε την Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία με τα σημαντικότερα λιμάνια της Ινδίας και της Κίνας.² Ωστόσο, μετά την κατάληψη του Βυζαντίου από τους Οθωμανούς το 1453, οι εμπορικές συναλλαγές έπαυσαν και έτσι προέκυψε η ανάγκη εξεύρεσης νέων εμπορικών διαδρομών, κάτι που τελικά οδήγησε στην ανακάλυψη της Αμερικής.³

Η δημιουργός του Δρόμου του Μεταξιού, η Κίνα, είναι μια ηπειρωτική δύναμη τεραστίων διαστάσεων και εκτείνεται από την Κεντρική Ασία και φτάνει έως τις Δυτικές ακτές του Ειρηνικού Ωκεανού. Σύμφωνα με το World Factbook της CIA,⁴ αλλά και με τον Παγκόσμιο Άτλαντα,⁵ η έκτασή της υπολογίζεται ότι ξεπερνάει τα 9 εκατ. km², με πολυποίκιλη τοπογραφία, όπως πεδιάδες, βουνά, οροπέδια και ερήμους. Στα Δυτικά, βρίσκονται ψηλά οροπέδια και έρημοι, ενώ στα Κεντρικά και Ανατολικά διακρίνονται μεγάλες πεδιάδες και οι εκβολές των ποταμών της.

¹ Ancient History Encyclopedia, *Silk Road*, <https://www.ancient.eu/trans/el/1-466>

² Silk Road Stories, <http://www.silkroadstoriesco.com/dromos-toy-metaxioy/>

³ Silk Road Stories, <http://www.silkroadstoriesco.com/dromos-toy-metaxioy/>

⁴ CIA, World Factbook, China, www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/

⁵ World Atlas, China, www.worldatlas.com/maps/china

Συνορεύει με το Βιετνάμ, το Λάος, την Μιανμάρ, την Ινδία, το Μπουτάν, το Νεπάλ και το Πακιστάν στα Νότια και Νοτιοδυτικά συνορά της, με το Αφγανιστάν, το Τατζικιστάν, το Κιργιστάν και το Καζακστάν στα Δυτικά, με την Ρωσική Ομοσπονδία, την Μογγολία και την Βόρεια Κορέα στα Βόρεια και Βορειοανατολικά. Παράλληλα, η Κίνα περιβρέχεται από την Κίτρινη Θάλασσα και την Θάλασσα της Ανατολικής Κίνας στα ανατολικά και την Θάλασσα της Νότιας Κίνας στα Νοτιοανατολικά.

Την Κίνα διασχίζουν πολλοί ποταμοί, με τους πιο σημαντικούς τους Yangtze, Heilong, Mekong, Pearl και τον Κίτρινο ποταμό. Η Κίνα είχε ιδιαίτερη σχέση με την επικοινωνία μέσω ποταμών. Οι ποταμοί Κίτρινος και Yangtze ρέουν από τα Δυτικά, μη εύφορα υψίπεδα της Κίνας προς τα Ανατολικά, όπου βρίσκονται οι εύφορες εκτάσεις και από όπου εκχύνονται στην ακτή του Ειρηνικού. Μεταξύ 605 και 611 μ. Χ., κατασκευάστηκε το «Μεγάλο Κανάλι» το οποίο αποτέλεσε το κλειδί της κινεζικής ενότητας: συνέδεσε τον Κίτρινο Ποταμό με τον Yangtze, και ταυτόχρονα συνέδεσε τη μη παραγωγική και φτωχή Βόρεια Κίνα με την οικονομικά εύρωστη και παραγωγική Νότια. Η αξία του έργου ήταν τέτοιας σημασίας που παρομοιάστηκε με την κατασκευή του διηπειρωτικού σιδηροδρόμου των ΗΠΑ.

Η Κίνα διαιρείται σε 22 διοικητικές επαρχίες,⁶ 5 αυτόνομες περιοχές,⁷ 4 δήμους⁸ και 2 ειδικές διοικητικές περιοχές.⁹ Επιπλέον, διαθέτει ακτογραμμή 14.500 km, η οποία εκτείνεται τόσο στην τροπική, όσο και την εύκρατη ζώνη, με πολλούς φυσικούς λιμένες, όπου σε αρκετούς από αυτούς γίνεται μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (TEU) και Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG). Πιο σημαντικοί για τις συγκεκριμένες δραστηριότητες θεωρούνται οι λιμένες Dalian, που ανήκει στην επαρχία Liaoning, Qinhuangdao και Tangshan, που ανήκουν στην επαρχία Hebei, ο Tianjin Xingang ή αλλιώς Tanggu, που βρίσκεται στην πόλη Tianjin, μια από τις 5 «εθνικές κεντρικές πόλεις» της Κίνας που είναι ανεξάρτητες από επαρχίες, υπο την εποπτεία της κεντρικής κυβερνήσεως. Επίσης στην Βορειοανατολική Κίνα, στρατηγικής σημασίας αποτελούν οι λιμένες Qingdao,

⁶ Anhui, Fujian, Gansu, Guangdong, Guizhou, Hainan, Hebei, Heilongjiang, Henan, Hubei, Hunan, Jiangsu, Jiangxi, Jilin, Liaoning, Qinghai, Shaanxi, Shandong, Shanxi, Sichuan, Yunan, Zhejiang.

⁷ Guangxi, Nei Mongol, Ningxia, Xinjiang, Uygur, Xizang.

⁸ Beijing (πρωτεύουσα Κίνας), Chongqing, Shanghai, Tianjin

⁹ Hong Kong και Macau.

Yangkou, Ningbo, καθώς και το λιμάνι της Shanghai. Τα λιμάνια Guangzhou και Shenzhen που υπάγονται στην επαρχία Guangdong και το Hong Kong, βρίσκονται στην Νοτιοανατολική Κίνα. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε που 7 από τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (TEU) παγκοσμίως βρίσκονται σε κινεζικό έδαφος.¹⁰

Στον τομέα των μεταφορών, η Κίνα πέρα από τα λιμάνια, διαθέτει 507 αερολιμένες και 39 ελικοδρόμια. Διαθέτει ακόμα 131.000 km συνολικό μήκος σιδηροδρομικού δικτύου, όπως επίσης αγωγούς για την μεταφορά αερίου, μαζούτ, εξευγενισμένων προϊόντων πετρελαίου και νερού, οι οποίοι ξεπερνούν συνολικά τα 900.000 km (76.000 km αέριο, 30.400 km μαζούτ, 27.700 km εξευγενισμένα προϊόντα πετρελαίου, 79.7000 km νερό) και 4.960.000 km οδικού δικτύου. Επιπλέον η Κίνα διαθέτει 110.000 km συνολικού μήκους πλωτών ποταμών, καναλιών και γενικότερα εσωτερικών υδάτινων όγκων, με πιο σημαντικό ποτάμιο λιμάνι την Guangzhou και βρίσκεται στην Νο.1 θέση στην παγκόσμια κατάταξη για τις πλωτές οδούς, στο οποίο εκχύνεται ο Xi Jiang.¹¹

Όσον αφορά την πολιτική και κοινωνική οργάνωση της Κίνας, ο Brzezinski παρατηρεί πως «η κινεζική πολιτική ελίτ εξακολουθεί να είναι οργανωμένη σε μια κλειστή, άκαμπτη, πειθαρχημένη και μονοπωλιακά μη ανεκτική ιεραρχία, η οποία διακηρύσσει ακόμη τελετουργικά την πίστη της σε ένα δόγμα με το οποίο δικαιολογεί την εξουσία της, αλλά το οποίο η ίδια η ελίτ δεν εφαρμόζει πλέον κοινωνικά».¹² Η κινεζική κοινωνική οργάνωση σε συνδυασμό με τον Ασιατικό Τρόπο Παραγωγής,¹³ αποτελεί ιστορική ιδιαιτερότητα και ένα ξεχωριστό

¹⁰ CIA, World Factbook, Transportation-note, www.cia.gov/the-world-factbook/field/transportation-note

¹¹ CIA, World Factbook, Country Comparisons, www.cia.gov/the-world-factbook/field/waterways/country-comparison/

¹² Z. Brzezinski, *Η Μεγάλη Σκακιέρα. Η αμερικανική υπεροχή και οι γεωστρατηγικές της επιταγές*, μτφρ. Ε. Αστερίου, εκδ. Λιβάνη, Αθήνα 1997, σελ. 278

¹³ Ο Ασιατικός Τρόπος Παραγωγής είναι μια κοινωνική, οικονομική και πολιτική σχέση που εμφανίστηκε κατά κύριο λόγο στην Κίνα, την Ρωσία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία, πριν την επικράτηση της κεφαλαιοκρατικής οικονομίας. Ο Ασιατικός Τρόπος Παραγωγής, παρουσιάζει μια ενιαία οργάνωση της κοινωνικής και οικονομικής ελίτ σε ένα συγκεντρωτικό κράτος, ενώ από την άλλη η κατώτερη κοινωνική τάξη συγκροτείται από διάφορες κοινότητες των οποίων τα μέλη ασχολούνταν κατά κύριο λόγο με την αγροτική παραγωγή. Ακόμη, τόσο η ιδιοκτησία της γης, όσο και η ιδιοποίηση του υπερπροϊόντος που παραγόταν, δεν διανεμόταν σε ατομικό επίπεδο, αλλά σε συλλογικό-ομαδικό. Η ελίτ είχε την οικονομική κυριότητα της γης, από την οποία καρπωνόταν το υπερπροϊόν που παρήγαγε η κατώτερη τάξη. Η ιδιοποίηση του υπερπροϊόντος από την ελίτ, είχε την μορφή ενός φόρου-δοσίματος (tribute) σε χρήμα ή σε είδος, τον οποίο κατέβαλε η κοινότητα στο κράτος. Με αυτό τον τρόπο η κοινότητα αποτελούσε το κύτταρο της οικονομίας και της πολιτικής

φαινόμενο κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης στην ιστορία της ανθρωπότητας. Ο ΑΤΠ, μας είναι αρκετά χρήσιμος για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε το πώς η Κίνα εισήλθε στην εποχή της Νεωτερικότητας, αφού τα προηγούμενα χρόνια δεν είχε επαρκή βιομηχανική παραγωγή και βασιζόταν στον αγροτικό τομέα.

Όσον αφορά την ΕΕ, τα σύνορα της εκτείνονται Δυτικά από τον Βόρειο Ατλαντικό ωκεανό ως τη Ρωσία, τη Λευκορωσία και την Ουκρανία στα Ανατολικά. Το κλίμα της είναι τόσο ψυχρό, όσο και εύκρατο. Η θερμοκρασία είναι ψυχρή με ήπιους και υγρούς χειμώνες, ενώ τα καλοκαίρια είναι ζεστά και ξηρά. Η ΕΕ συνορεύει με 4 θάλασσες, τη Βαλτική, τη Βόρεια, τη Μαύρη και τη Μεσόγειο, ενώ η τοπογραφία των ποταμών που διακλαδώνονται σε αυτήν, σχηματίζουν ένα μεγάλης στρατηγικής, οικονομικής και εμπορικής σημασίας, ποτάμιο δίκτυο, με τον Δούναβη, τον Ρήνο και τον Έλβα να παίζουν ιδιαίτερο ρόλο.

Σύμφωνα με το World Factbook της CIA,¹⁴ η ΕΕ έχει συνολική έκταση πάνω από 4 εκατ. km². Διαθέτει πάνω από 1880 αερολιμένες και 90 ελικοδρόμια, ενώ το σιδηροδρομικό της δίκτυο έχει έκταση πάνω από 230.550 km και το οδικό ξεπερνά τα 10.580.000 km. Ακόμη, η ακτογραμμή της φτάνει τα 54.000 km, ενώ οι υδάτινοι διάδρομοι φτάνουν τα 53.384 km. Ταυτόχρονα, τα σημαντικότερα λιμάνια της είναι 24: Αμβέρσα (Βέλγιο), Αμβούργο (Γερμανία), Βαρκελώνη (Ισπανία), Βάρνα (Βουλγαρία), Βρέμη (Γερμανία), Γκαλάτσι (Ρουμανία), Γκντάνζ (Πολωνία), Ελσίνκι (Φινλανδία), Κοπεγχάγη (Δανία), Κωσταντζα (Ρουμανία), Λας Πάλμας ντε Γκραν Κανάρια (Ισπανία), Λισαβόνα (Πορτογαλλία), Μασσαλία (Γαλλία), Μπουργκάς (Βουλγαρία), Μπραϊλα (Ρουμανία), Νάπολη (Ιταλία), Πειραιάς (Ελλάδα), Ρήγα (Λετονία), Ρότερνταμ (Ολλανδία), Σπλίτ (Κροατία), Στοκχόλμη (Σουηδία), Ταλίν (Εσθονία), Τούλτσεα (Ρουμανία) και Χάβρη (Γαλλία). Τέλος, τα

στην Ασιατική κοινωνία. Ακόμη, είχε έναν βαθμό αυτονομίας από την κεντρική κρατική διοίκηση, με την προϋπόθεση όμως ότι απέδιδε στο κράτος τον φόρο που της αναλογούσε.

Το κινεζικό κράτος περιελάμβανε επίσης ένα στρώμα κρατικών αξιωματούχων, οι οποίοι ήταν είτε πολιτικοί, είτε στρατιωτικοί, είτε θρησκευτικοί λειτουργοί, με βασική αποστολή την διατήρηση του υπάρχοντος status quo σε συνεργασία με την περιφερειακή και κεντρική κρατική διοίκηση. Αυτοί οι αξιωματούχοι, ιδιοποιούνταν ένα μέρος του υπερπροϊόντος, ωστόσο δεν είχαν κληρονομικά δικαιώματα για τη θέση τους. Αυτήν την καθόριζε η κεντρική κρατική διοίκηση, όπως επίσης όριζε και το ποσοστό που θα λάμβαναν από το υπερπροϊόν.

ΠΗΓΗ: <http://www.hpdst.gr/system/files/kritiki-7-08-25-milios.pdf>

¹⁴ CIA, World Factbook, European Union,

www.cia.gov/the-world-factbook/countries/european-union/

ποτάμια που διαθέτει η ΕΕ αυτά είναι: ο Δούναβης, ο Έλβας, ο Λίγηρος, ο Οντέρ, ο Πάδος, ο Ρήνος, ο Ροδανός και ο Τάγκος.¹⁵

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούμε στην γεωμορφολογία των Βαλκανικών κρατών. Οι χώρες αυτές αν και δεν ανήκουν συνολικά στην ΕΕ, αρκετά από αυτά είναι υποψήφια προς ένταξη και παρουσιάζουν έντονο ενδιαφέρον, τόσο ως προς τον οδικό τους άξονα, όσο και ως προς το σύστημα των πλωτών τους οδών. Τα Βαλκάνια περιβρέχονται Δυτικά από την Αδριατική και το Ιόνιο πέλαγος, Νότια από την Μεσόγειο και το Αιγαίο, ενώ Ανατολικά από την θάλασσα του Μαρμαρά και την Μαύρη θάλασσα. Τα Βαλκάνια είναι ανοιχτά προς την θάλασσα, με αποτέλεσμα η πολύπλοκη μορφολογία των ακτών τους να προσφέρει πολυάριθμους κόλπους και λιμάνια· ωστόσο τα περισσότερα προστατεύονται αρκετά από τους ανέμους και τα περισσότερα είναι άβαθα.

Οι γεωφυσικές συνθήκες στον Βορρά είναι ιδιόμορφες. Τα Βαλκάνια είναι οριοθετημένα από τα Καρπάθια Όρη και την Μαύρη θάλασσα· στην συνέχεια εκτείνεται ένα μεγάλο λεκανοπέδιο από την παραδουνάβια περιοχή της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και της Μολδαβίας, το οποίο φτάνει ως τις Νότιες Ρωσικές πεδιάδες· αυτή η εναλλαγή διαμορφώνει έναν ιδιαίτερο κλειστό χώρο με τρία κυριότερα συστήματα οροσειρών. Χαρακτηριστικά ο Σπυρίδων Ασδραχάς

¹⁵ Ο Δούναβης ξεκινάει από την περιοχή του Μέλανα Δρυμού της Γερμανίας, διασχίζει της Κεντρική Ευρώπη (Αυστρία, Ουγγαρία, Κροατία, Σερβία) και στη συνέχεια σχηματίζει τα σύνορα της Ρουμανίας με τη Βουλγαρία, πηγαινόντας προς το Βορρά στη Ρουμανία, με τελική κατάληξη τη Μαύρη Θάλασσα. Υπολογίζεται ότι φτάνει τα 2.850 km σε μήκος και θεωρείται μια από τις σημαντικότερες εμπορικές πλωτές οδούς στην ΕΕ, όπως θα περιγραφεί παρακάτω. Όσον αφορά τον Έλβα, ρέει από την Τσεχία προς τη Γερμανία και καταλήγει στη Βόρεια Θάλασσα κοντά στο Cuxhaven. Εκτιμάται ότι έχει μήκος 1.165 km. Στην συνέχεια, ο Λίγηρος θεωρείται ως ο μεγαλύτερος ποταμός της Γαλλίας. Το κομμάτι που είναι πλεύσιμο ξεκινά από τους πρόποδες του Massif Central και ρέει Βορειοδυτικά στο εσωτερικό της Γαλλίας, καταλήγοντας στον κόλπο του Biscay. Το μήκος του υπολογίζεται σε 1.020 km. Ο Οντέρ πηγάζει από την Ανατολική Τσεχία και ρέει Βορειοδυτικά μέσω της Πολωνίας και καταλήγει στη Βαλτική, με μήκος 912 km. Ο Πάδος, ο μεγαλύτερος ποταμός της Ιταλίας, ξεκινά την διαδρομή του από τις Άλπεις από τα Δυτικά προς τα Ανατολικά, κατά μήκος της Βόρειας Ιταλίας και καταλήγει στην Αδριατική. Το μήκος του είναι 652 km. Ο Ρήνος, ο οποίος σχηματίζεται στα βουνά της Νοτιοανατολικής Ελβετίας κατευθύνεται προς τα Δυτικά, ενώ στην συνέχεια διαμορφώνει τα Βορειοανατολικά σύνορα της Ελβετίας με την Γερμανία και διέρχεται Βόρεια μέσω της Δυτικής Γερμανίας, αποτελώντας ταυτόχρονα τμήμα των συνόρων της Γερμανίας με τη Γαλλία και καταλήγει μέσω των Κάτω Χωρών στην Βόρεια Θάλασσα. Ο Ρήνος διαθέτει πολλούς παραπόταμους, οι οποίοι ρέουν προς όλες τις κατευθύνσεις και έχει συνολικό μήκος 1.319 km. Στην συνέχεια, ο Ροδανός, ο οποίος έχει ως αφετηρία τις Ελβετικές Άλπεις και κινείται προς το Ανατολικό άκρο της λίμνης Γενεύης, ενώ έπειτα εκχύνεται στην Μεσόγειο, αφού πρώτα διασχίσει την Νοτιοανατολική Γαλλία. Εκτιμάται ότι το συνολικό του μήκος είναι 485 km. Τέλος, ο Τάγκος, ο ποταμός της Ισπανίας ρέει από τα κεντρικά υψίπεδα της Ισπανίας, κινείται Νοτιοδυτικά κατά μήκος της Πορτογαλίας με κατεύθυνση την Λισαβόνα και καταλήγει στον Ατλαντικό. Ο Τάγκος έχει συνολικό μήκος 1.007 km.

ΠΗΓΗ: www.worldatlas.com/webimage/countrys/eu/river.htm

αναφέρει πως «το πρώτο σύστημα εκτείνεται από τον Πόντο μέχρι τον ποταμό Τίμοκ με κατεύθυνση από τα Δυτικά προς τα Βόρεια. [...] Το δεύτερο, η σερβομακεδονική περιοχή, με κατεύθυνση από τα Βορειοδυτικά προς τα Νοτιοανατολικά, εκτείνεται από την Σερβία και την Μακεδονία ως το Αιγαίο πέλαγος και την θάλασσα του Μαρμαρά. [...] Η τρίτη οροσειρά, το Ιλλυρικό-ηπειρωτικό σύστημα πτυχών, καλύπτει όλο το Δυτικό μισό του χώρου μας και καθώς διασχίζει παράλληλα την ακτή, σχηματίζει με την απότομη κατωφέρεια του προς την θάλασσα ένα εκτενές φράγμα. [...] Τα Καρπάθια όρη τα οποία μόλις και εφάπτονται με τον βαλκανικό χώρο, αποτελούν τα Βορειοανατολικά σύνορα και δεν σχηματίζουν κανένα διάφραγμα».¹⁶

Πέρα από την γεωμορφολογία του Βαλκανικού χώρου, έχει ιδιαίτερη σημασία να σταθούμε στους εμπορικούς διαδρόμους και τις αγορές. Όπως είναι λογικό αυτές επηρεάζονται, καθορίζονται και εξελίσσονται από τα σημεία που εμφανίζεται μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού, καθώς εκεί υπάρχει η τάση για μεγαλύτερη προσφορά και ζήτηση για την ανταλλαγή των εμπορευμάτων. Χαρακτηριστικά ο Ασδραχάς αναφέρει ότι «αυτό ισχύει για τους οικισμούς που διατηρήθηκαν από την προ-οθωμανική περίοδο, κατόπιν για αυτούς που ιδρύθηκαν για να εξυπηρετήσουν διοικητικούς ή στρατηγικούς στόχους, καθώς επίσης για τους κόμβους που αναπτύχθηκαν τόσο γύρω από τόπους με ένα ιδιαίτερο ενδοκρατικό σύστημα προστασίας, είτε γύρω από συνηθισμένους σταθμούς ανάπαυλας πλανόδιων εμπόρων, όπως επίσης και για τον άλλο τύπο οικισμών, που ιδρύθηκε χάρη στην πρωτοβουλία Γερμανών μεταλλωρύχων (Σερβία, Βοσνία, δυτική Βουλγαρία) ή Γερμανών εμπόρων (Μολδαβία), με άμεσα οικονομικές λειτουργίες».¹⁷

Επιπλέον, ο Ασδραχάς υπογραμμίζει πως τα διάφορα τμήματα των Βαλκανίων αλληλεπιδρούσαν και συνδέονταν μεταξύ τους τόσο ως προς το εσωτερικό, όσο και με το εξωτερικό, διαμέσου των χερσαίων εμπορικών δρόμων. Οι κύριες συγκοινωνιακές γραμμές ήταν τέσσερις: η γραμμή της Μολδαβίας, της Ρουμανίας, της Θράκης και της Μακεδονίας, οι οποίες ξεκινούσαν από την κεντρική Ευρώπη με διαφορετικές κατευθύνσεις και κατέληγαν είτε στην Κωνσταντινούπολη, είτε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Οι υπόλοιποι δευτερεύοντες οδικοί άξονες

¹⁶ Σπ. Ασδραχάς, *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1979, σελ. 373

¹⁷ Ο.π., σελ. 373

υποβοηθούσαν στην εγκάρσια σύνδεση μεταξύ τους, ενώ άλλοι συνδέονταν ξανά με την κύρια αρτηρία, αφού προηγουμένως την παρέκαμπταν, συνδέοντας την με τις περιοχές που βρίσκονταν σε κοντινή απόσταση. Τέλος, μια ακόμη συγκοινωνιακή αρτηρία η οποία εκτεινόταν από τα σταυροδρόμια προς τις ακτές, συνέδεε τα λιμάνια με το οδικό δίκτυο στην ξηρά. Χαρακτηριστικά περιγράφει πως «η γερμανική-αυστριακή αποστολή εμπορευμάτων προς τις κεντρικές περιοχές του χώρου και την τουρκική πρωτεύουσα περνούσε από την Μπρατισλάβα και την Βουδαπέστη, όμως διοχετευόταν ξανά στην συνέχεια στην θρακική κεντρική αρτηρία Βελιγράδι-Νις-Pirot (Πύργος)-Σόφια-Φιλιπούπολη- Ανδριανούπολη-Lüle Burgas (Αρκαδιούπολη)- Κωνσταντινούπολη. Από αυτή την αρτηρία ξεκινούσαν πολυάριθμες εγκάρσιες συνδέσεις προς τον Δούναβη. [...] Όλες οι εγκάρσιες αρτηρίες συνδέονταν από την πάνω όσο και από την κάτω πλευρά των Βαλκανίων μεταξύ τους, η κάθε μία δε με ένα μεγάλο δρόμο, ο οποίος ξεκινούσε από την Θράκη και είχε κατεύθυνση προς την Μαύρη θάλασσα».¹⁸

Από την συγκοινωνιακή γραμμή που διαπερνούσε από την περιοχή της Μακεδονίας, περνούσαν όλα τα εμπορεύματα που είχαν αφετηρία την κεντρική Ευρώπη με προορισμό τόσο την Μακεδονία, όσο και τις υπόλοιπες Νότιες Ελληνικές περιοχές. Από την πόλη της Νις, χωρίς να έρχεται σε επαφή με την θρακική οδική αρτηρία, συνέχιζε την πορεία της μέσω της πόλης της Βράνιε και των Σκοπίων προς την Θεσσαλονίκη.

Ως προς τους σιδηροδρομικούς άξονες των Βαλκανίων,¹⁹ παρόλο που τοποθετήθηκαν στην κατεύθυνση των οδικών, δεν ταυτίζονταν πάντα τοπογραφικά. Αν εξετάσει κανείς τα δρομολόγια των σιδηροδρόμων, βγάζει το συμπέρασμα ότι εξυπηρετούσαν περισσότερο εμπορικούς σκοπούς. Παρ' όλα αυτά, κατά το τέλος της τουρκοκρατίας, δεν υπήρχε πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλον τον βαλκανικό χώρο, παρά μόνο στις Βόρειες περιοχές. Μια αντίθεση επίσης προς τους χερσαίους δρόμους, ήταν ότι του έλειπε η συστηματική σύνδεση με το μεγάλο ευρωπαϊκό συγκοινωνιακό σύστημα.

Αναφορικά με τους υδάτινους διαδρόμους, δεν υπήρχαν μεγάλες δυνατότητες για την πλευσιμότητα των βαλκάνιων ποταμών. Δεν υπήρχαν ακόμη οι τεχνικές δυνατότητες επικοινωνίας. «Μια πραγματική επέκταση των χερσαίων δρόμων

¹⁸ Ο.π., σελ. 375

¹⁹ Ο.π., σελ. 376

αποτελούσε μόνο ο Δούναβης, του οποίου οι παρόχθιες πόλεις διευκόλυναν προς τα Δυτικά, μέσω της Βιέννης, τις ανταλλαγές με την κεντρική Ευρώπη και προς τα Ανατολικά, από την Μαύρη θάλασσα, το εμπόριο με την Κωνσταντινούπολη, ενώνοντας κατά αυτόν τον τρόπο τα ποτάμια με την θαλάσσια συγκοινωνία».²⁰

²⁰ Ο.π., σελ. 377

1. Επισκόπηση Βιβλιογραφίας / State of the Art

Η Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης (ADB),²¹ αναφέρει πως η περιοχή της Ασίας αντιμετωπίζει έλλειψη χρηματοδότησης των υποδομών, που ξεπερνάνε τα 26 τρισεκατομμύρια δολάρια. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις, διάφορες πρωτοβουλίες σε επίπεδο περιφέρειας στοχεύουν στην ανάπτυξη καλύτερης διασυνδεσιμότητας στο μεταφορικό δίκτυο εντός της Ασίας, μειώνοντας το υψηλό ποσοστό των δασμών, δημιουργώντας ζώνες ελεύθερου εμπορίου. Οι πρωτοβουλίες αυτές περιλαμβάνουν την πρωτοβουλία της Ένωσης των Χωρών της Νοτιο-Ανατολικής Ασίας (ASEAN),²² το Πρόγραμμα Περιφερειακής Οικονομικής Συνεργασίας της Κεντρικής Ασίας (CAREC),²³ το Πρόγραμμα Συνεργασίας για την Ευρύτερη Περιοχή του Μεκόνγκ (GMS),²⁴ την Υποπεριφερειακή Οικονομική Συνεργασία στην Νότια Ασία (SASEC),²⁵ την Περιφερειακή Ολοκληρωμένη Οικονομική Εταιρική Σχέση (RCEP)²⁶ καθώς επίσης οι επαφές της Κίνας με τα γειτονικά κράτη αυξάνουν τις πιθανότητες να εισχωρήσει και στην Περιεκτική και Προοδευτική Συμφωνία για την Εταιρική Σχέση μεταξύ του Ειρηνικού (CPTTP). Βέβαια από την πλευρά εξαγωγής κεφαλαίων και εμπορευμάτων, η Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI), θεωρείται ως το πιο μεγαλεπήβολο σχέδιο.

Η Πρωτοβουλία Belt and Road,²⁷ έχει εξέχουσα σημασία για τις χώρες τις οποίες διαπερνά καθώς και για την ίδια την Κίνα. Η Πρωτοβουλία είναι ένα διηπειρωτικό πρόγραμμα μακροπρόθεσμης οικονομικής πολιτικής εξαγωγής κεφαλαίων,

²¹ Asian Development Bank, «Meeting Asia's Infrastructure Needs», <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>

²² Association of Southeast Asian Nations, «Master Plan On Asean Connectivity 2025», <https://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>

²³ Central Asia Regional Economic Cooperation, «CAREC 2030 Strategic Framework» https://www.carecprogram.org/?page_id=32

²⁴ Greater Mekong Subregion, «GMS Economic Cooperation Program», <http://www.gms-eoc.org/gms-program->

²⁵ South Asia Subregional Economic Cooperation, «Sasec Vision And Strategy», <https://www.sasec.asia/index.php?page=strategy>

²⁶ Comprehensive And Progressive Agreement For Trans-Pacific Partnership, «RCEP: Asia-Pacific countries form world's largest trading bloc», <https://rcepsec.org/2020/11/26/rcep-asia-pacific-countries-form-worlds-largest-trading-bloc/>

²⁷ Πρόκειται για ένα υπερκερδές και αξιόλογο γεωστρατηγικό σχέδιο, που αναβίωσε το 2013 από τον Κινέζο Πρόεδρο Xi Jinping στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev, μια εβδομάδα πριν την Σύνοδο Κορυφής του Shanghai Cooperation Organization, με την ονομασία «One Belt – One Road», το οποίο το 2016 μετονομάστηκε «Belt and Road Initiative». Στις 28 Μαρτίου 2015, το επίσημο περίγραμμα της Πρωτοβουλίας εκδόθηκε από την Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (MOFA) και το Υπουργείο Εμπορίου (MOFCOM) της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, με την άδεια του Κρατικού Συμβουλίου

εμπορευμάτων και υποδομών, που στόχο έχει την μείωση του αναγκαίου χρόνου για μεγάλες αποστάσεις.²⁸

Η BRI είναι μια παγκόσμια πρωτοβουλία, η οποία στηρίζεται στον ιστορικό Δρόμο του Μεταξιού και η οποία δίνει έμφαση στις χώρες της Ασίας, της Ανατολικής Αφρικής, της Ανατολικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής, περιοχές που αποτελούνται κατά κύριο λόγο από αναπτυσσόμενες αγορές. Σύμφωνα με το portal της BRI,²⁹ στην Πρωτοβουλία συμμετέχουν 143 χώρες, οι οποίες σαν σύνολο εκπροσωπούν το 1/3 του παγκόσμιου ΑΕΠ και τα 2/3 του παγκόσμιου πληθυσμού. Η Πρωτοβουλία στοχεύει στην διασύνδεση της Ασίας με την Ευρώπη και την Αφρική, είτε δια θαλάσσης, είτε δια ξηράς, ενισχύοντας την συνεργασία μεταξύ των κρατών και δημιουργώντας πολυδιάστατα, πολυεπίπεδα και σύνθετα δίκτυα, τα οποία θα πραγματοποιούν μια διαφοροποιημένη, ανεξάρτητη, ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη.

Η BRI συνδυάζει 4 πρωτοβουλίες:

1. Ο Χερσαίος Οικονομικός Δρόμος του Μεταξιού, ο οποίος περιλαμβάνει 6 αναπτυξιακούς διαδρόμους (The Silk Road Economic Belt)
2. Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού στον 21^ο αιώνα (The 21st Century Maritime Silk Road).
3. Ο Πολικός Δρόμος του Μεταξιού, (The Polar Silk Road).³⁰
4. Ο Ψηφιακός Δρόμος του Μεταξιού (The Digital Silk Road).³¹

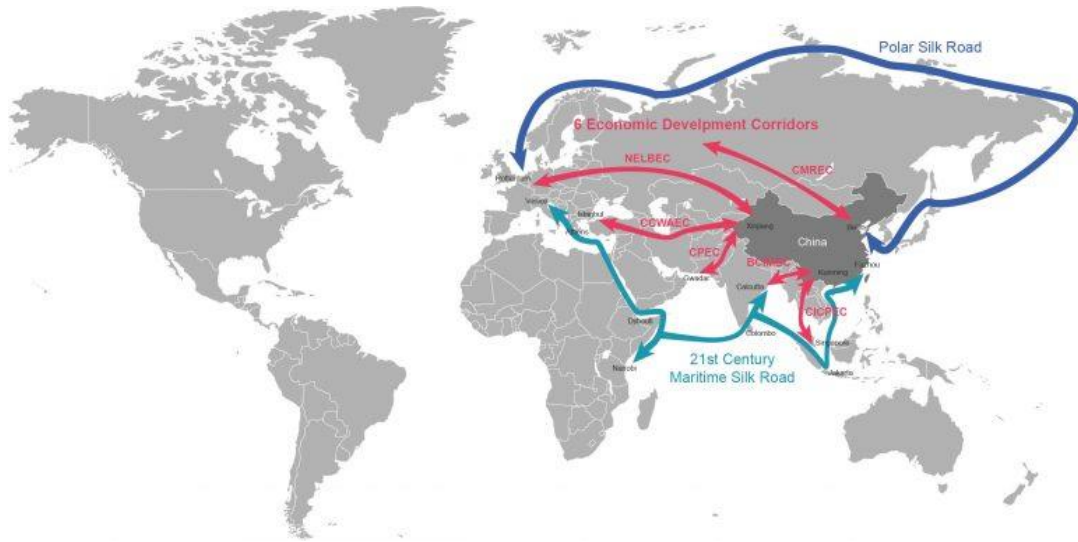
²⁸ Belt and Road Initiative, <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

²⁹ Belt and Road Portal, https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=1

³⁰ Όσον αφορά τον Πολικό Δρόμο του Μεταξιού, στις 26 Ιανουαρίου 2018, το Γραφείο Πληροφοριών του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας δημοσίευσε μια λευκή Βίβλο με τίτλο «η Αρκτική Πολιτική της Κίνας», μέσω της οποίας η Κίνα δεσμεύτηκε να συμμετάσχει ενεργά στις υποθέσεις της Αρκτικής. Το έγγραφο αποτελεί ένα προσχέδιο για την στρατηγική της στην Αρκτική και την φιλοδοξία της να αναπτύξει ένα τέτοιο σχέδιο εντός των πλαισίων της γενικότερης Πρωτοβουλίας.

³¹ Ο Ψηφιακός Δρόμος του Μεταξιού, ανακοινώθηκε με την έκδοση της Λευκής Βίβλου του 2015, που εξέδωσε το Υπουργείο Εξωτερικών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (MOFA), η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (NDRC) και το Υπουργείο Εμπορίου (MOFCOM). Το εγχείρημα αποτελείται από 4 αλληλένδετα στοιχεία:

1. Κινεζικές επενδύσεις σε ψηφιακές υποδομές στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένων δικτύων κινητής τηλεφωνίας επόμενης γενιάς, καλωδίων οπτικών ινών και κέντρων δεδομένων (data centers)
2. Ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών απαραίτητων για οικονομικούς και στρατιωτικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων δορυφορικής πλοήγησης, τεχνητής νοημοσύνης και κβαντικών υπολογιστών
3. Προώθηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, μέσω ψηφιακών ζωνών ελεύθερων εμπορικών συναλλαγών, οι οποίες αυξάνουν το διεθνές ηλεκτρονικό εμπόριο με την μείωση των διασυνοριακών εμπορικών εμποδίων και την δημιουργία περιφερειακών κέντρων logistics



Εικόνα 1. Beltroad-Initiative.com, "Belt and Road Initiative"

Ο Χερσαίος Οικονομικός Δρόμος του Μεταξιού³² είναι ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο για την ανάπτυξη των υποδομών, την διασύνδεση και την οικονομική συνεργασία των κρατών της Ευρασίας. Χωρίζεται σε 6 επιμέρους διαδρόμους ανάπτυξης, οι οποίοι είναι οι εξής:

1. Ο Νέος Οικονομικός Διάδρομος Ευρασιατικής Γέφυρας (New Eurasian Land Bridge Economic Corridor – NEBLEC)
2. Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Μογγολίας-Ρωσίας (China-Mongolia-Russia Economic Corridor – CMREC)
3. Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor-CCWAEC)
4. Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Χερσονήσου Ινδοκίνας (China-Indochina Peninsula Economic Corridor-CICPEC)
5. Ο Οικονομικός Διάδρομος Μπαγκλαντές-Κίνας-Ινδίας-Μιανμάρ (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor-BCIMEC)
6. Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (China-Pakistan Economic Corridor- CPEC).

Όσον αφορά τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού στον 21ο αιώνα, συνδέει την Κίνα με την Νοτιο-Ανατολική Ασία, την Ινδονησία, την Ινδία, την Αραβική Χερσόνησο, την Σομαλία, την Αίγυπτο και την Ευρώπη, μέσω της Ελλάδας και της Ιταλίας. Ο συγκεκριμένος διάδρομος περιλαμβάνει την θάλασσα της Νότιας Κίνας,

4. Θέσπιση κινεζικών νομικών κανόνων στο διεθνές ψηφιακό περιβάλλον, μέσω της ψηφιακής διπλωματίας και της πολυμερούς διακυβέρνησης.

ΠΗΓΗ: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

³² One Belt One Road Europe, «One Belt»

<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

τα στενά της Μάλακας, τον Ινδικό ωκεανό, τον κόλπο της Βεγγάλης, το Αραβικό πέλαγος, τον Περσικό κόλπο και την Ερυθρά θάλασσα.³³

³³ One Belt One Road Europe, «One Road», <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>

1.2. Οι Εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή γύρω από την Κίνα

Από τα παραπάνω, μπορούμε να κατανοήσουμε πως η επιρροή της Κίνας αυξάνεται και ενισχύεται όλο και περισσότερο. Οι χώρες που επηρεάζονται πιο άμεσα από την κινεζική ισχύ, είναι τόσο τα κράτη-μέλη του Οργανισμού Συνεργασίας της Σανγκάης,³⁴ όσο επίσης και οι χώρες της Νοτιο-Ανατολικής Ασίας³⁵ πολλές από τις οποίες ανήκουν στην Ένωση Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN).

Όσον αφορά τα γειτονικά με την Κίνα κράτη, παρατηρείται μια στρατηγική «ήπιας ισχύος» προκειμένου αυτά να βρεθούν υπο την δική της επιρροή και ταυτόχρονα να απομακρυνθούν από την εποπτεία των ΗΠΑ. Ο Brzezinski αναφέρει πως «μια κυρίαρχη περιφερειακά Μεγάλη Κίνα, που θα οργάνωνε την πολιτική υποστήριξη της τρομερά πλούσιας και οικονομικά ισχυρής διασποράς στην Σιγκαπούρη, στην Μπανγκόκ, στην Κουάλα Λουμπόρ, στην Μανίλα, και στην Τζακάρτα, για να μην μιλήσουμε για την Ταιβάν και το Χονγκ Κονγκ και που θα εισέδουε τόσο στην Κεντρική Ασία όσο και στην Άπω Ανατολή της Ρωσίας, θα προσέγγιζε ως προς την ακτίνα δράσης της το πεδίο της κινεζικής αυτοκρατορίας προτού αρχίσει η παρακμή της, πρίν από 150 χρόνια περίπου, και μάλιστα μέσω της συμμαχίας της με το Πακιστάν θα υπερέβαινε την γεωπολιτική έκταση της».³⁶

Οι εξελίξεις ως προς τον έλεγχο της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ασίας, των περασμάτων του Ινδικού και του Ειρηνικού Ωκεανού είναι περίπλοκες. Αυτό συμβαίνει, γιατί στον συγκεκριμένο χώρο συγκρούονται 3 διαφορετικές στρατηγικές. Από την μία η στρατηγική της Κίνας με τον «Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού στον 21ο αιώνα», ενώ από την άλλη η στρατηγική της Ινδίας με την «Πολιτική Ανατολικής Δράσης» σε συνδιασμό με τις επιδιώξεις και τον αναπροσανατολισμό των ΗΠΑ στην περιοχή της Ασίας.

Ωστόσο παρά τις ενέργειες των προέδρων των ΗΠΑ Barrack Obama και Donald Trump, η Κίνα προχωράει σε συμφωνία για την υλοποίηση της Περιφερειακής Ολοκληρωμένης Οικονομικής Εταιρικής Σχέσης (Regional Comprehensive

³⁴ SCO - Καζακστάν, Κιργιστάν, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν, Ινδία και Πακιστάν

³⁵ Ανατολικό Τιμόρ, Βιετνάμ, Ινδονησία, Καμπότζη, Λάος, Μαλαισία, Μιανμάρ, Μπαγκλαντές, Μπρουνέι, Σιγκαπούρη, Σρι Λάνκα, Ταϊλάνδη και Φιλιπίνες

³⁶ Z. Brzezinski, *Η Μεγάλη Σκακιέρα: Η αμερικανική υπεροχή και οι γεωστρατηγικές της επιταγές*, εκδ. Λιβάνη, Αθήνα, 1997, σελ. 286

Economic Partnership), αναβαθμίζοντας την γεωστρατηγική της θέση, σε σύγκριση με τις οικονομίες των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας και μειώνοντας ακόμη περισσότερο της εξάρτηση από τις υπεράκτιες αγορές και τεχνολογίες. Οι επαφές της Κίνας με την Νότια Κορέα και την Ιαπωνία, σταθερούς συμμάχους των ΗΠΑ στην περιοχή, ενδυναμώνουν την δυνατότητά της να εισχωρήσει στην Περιεκτική και Προοδευτική Συμφωνία για την Εταιρική Σχέση μεταξύ του Ειρηνικού (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership). Η RCEP περιλαμβάνει τα 10 κράτη-μέλη της Ένωσης Κρατών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN), την Κίνα, την Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα, την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, ενώ στόχος είναι να μειώσει σταδιακά τους δασμούς σε πολλές περιοχές. Ωστόσο, η Ινδία αποχώρησε³⁷ από την RCEP, την συμφωνία³⁸ που επιτεύχθηκε μεταξύ 15 κρατών της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ασίας, ενισχύοντας τον προστατευτισμό, υπο τον φόβο της κινεζικής οικονομικής επιρροής. Ωστόσο το γεγονός αυτό επηρεάζει την οικονομική συμφωνία με την ΕΕ,³⁹ της οποίας η Ινδία είναι ο 10^{ος} μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος.⁴⁰ Μια εμπορική συμφωνία μεταξύ Ινδίας και ΕΕ θα μπορούσε να αποφέρει 1 τρις \$ σε επενδύσεις και ευκαιρίες, τόσο για την Ινδία, όσο και για την ΕΕ.

Σύμφωνα με την Mullen και τον Poplin «μαζί με την δημιουργία διαύλων προς και γύρω από τα στενά της Μάλακα, η Κίνα έχει δώσει δάνεια με ευνοϊκούς όρους στο Μπαγκλαντές, στο Πακιστάν, την Μιανμάρ και στην Σρι Λάνκα, για τα πάντα, από αυτοκινητόδρομους μέχρι σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής και θαλάσσιους λιμένες. Όλα αυτά ήταν μέρος της στρατηγικής της Κίνας για τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού στον 21ο αιώνα, η οποία έχει ως στόχο να προσδέσει χώρες του κόλπου της Βεγγάλης και του Ινδικού Ωκεανού στην κινεζική οικονομία, καθώς και την

³⁷ P. Bhattacharya, «Why India opted out of world's biggest trade deal signed today», The Times of India, 15/11/2020, <https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/why-india-opted-out-of-worlds-biggest-trade-deal-signed-today/articleshow/79230628.cms> (19/01/2021)

³⁸ T. Gakuto, T. Onishi, «RCEP summit on Nov. 15 to discuss trade deal by year-end, without India», Nikkei Asia, 07/11/2020, <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/RCEP-summit-on-Nov.-15-to-discuss-trade-deal-by-year-end-without-India> (19/01/2021)

³⁹ Confederation of Indian Industry, «EU-India: strategic partnership in a re-aligned global order - The Partnership Summit 2020», BusinessEurope, 18/12/2020, <https://www.businesseurope.eu/video-gallery/eu-india-strategic-partnership-re-aligned-global-order-partnership-summit-2020> (19/01/2021)

⁴⁰ P. Sekhar, L. Deros, Chr. Vassili, «Business potential for \$1 trillion in Indo – EU biz corridor», New Europe, 31/12/2020, <https://www.neweurope.eu/article/business-potential-for-1-trillion-in-indo-eu-biz-corridor/> (19/01/2021)

δημιουργία εμπορικών δρόμων από την Κίνα μέσω του εδάφους τους στον Ινδικό Ωκεανό, κάτι που θα επιτρέψει στην Κίνα να αποφεύγει την συμφόρηση στα στενά της Μάλακα»,⁴¹ γεγονός που επαληθεύεται και από τον Rudd, ο οποίος αναφέρει ότι «η πιο ήπια πλευρά της στρατηγικής της Κίνας στην Ανατολική Ασία και στον Δυτικό Ειρηνικό είναι η οικονομική δέσμευση μέσω του εμπορίου, των επενδύσεων, των ροών κεφαλαίου και της αναπτυξιακής βοήθειας».⁴² Παράλληλα με τα παραπάνω, ενώ η Πρωτοβουλία σε οικονομικό επίπεδο εκτείνεται πέρα από την Ασία, την Ευρώπη, την Αφρική και την Λατινική Αμερική, ο Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός δημιούργησε μια βάση εφοδιασμού στο Τζιμπουτί· ταυτόχρονα σε ιδιωτικές συνομιλίες, οι Κινέζοι αξιωματούχοι αναγνώριζαν ότι θα μπορούσαν να ακολουθήσουν περισσότερες επιτυχίες. Ακόμη στις φτωχότερες οικονομίες της Αφρικής, όπως η Αιθιοπία, η Τανζανία και η Ουγκάντα, που απογοητεύτηκαν με την Δυτικού τύπου οικονομία της αγοράς, το κινεζικό μοντέλο έχει αρχίσει και αποκτάει ολοένα και μεγαλύτερη απήχηση.

Σύμφωνα με την Economy, «καθώς το Πεκίνο διαπραγματεύεται έναν κώδικα δεοντολογίας για την Θάλασσα της Νότιας Κίνας με την Ένωση των Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN), επιδιώκει να αποκλείσει τις μη-ASEAN χώρες ή μη κινεζικές πολυεθνικές από τις έρευνες για πετρέλαιο και να απαγορεύσει στις ξένες δυνάμεις να διεξάγουν στρατιωτικές ασκήσεις, εκτός αν συμφωνηθεί από όλους τους υπογράφοντες. Εν τω μεταξύ, ο Xi Jinping αύξησε τον πολιτικό και οικονομικό έλεγχο επί της χερσονήσου του Χονγκ Κονγκ, απαγορεύοντας ένα υπέρ της ανεξαρτησίας πολιτικό κόμμα και ζητώντας από τα μέσα ενημέρωσης του Χονγκ Κονγκ να αντισταθούν στην πίεση των «εξωτερικών δυνάμεων» για να επικρίνουν ή να αμφισβητήσουν το Πεκίνο. Ταυτόχρονα, κατασκευάζεται ένα σιδηροδρομικός τερματικός σταθμός στο έδαφος του Χονγκ Κονγκ, ο οποίος περιλαμβάνει έναν τελωνειακό έλεγχο από την Κίνα για ταξίδια στην ηπειρωτική χώρα. Ο Xi, στη προσπάθειά του να προωθήσει τις αξιώσεις κυριαρχίας του, υιοθέτησε μια σειρά καταναγκαστικών οικονομικών και πολιτικών έναντι της Ταϊβάν, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του αριθμού των τουριστών της ηπειρωτικής

⁴¹ R. D. Mullen, C. Poplin, «Το Νέο Μεγάλο Παιχνίδι», Foreign Affairs, 08/10/2015, <http://foreignaffairs.gr/articles/70525/rani-d-mullen-kai-cody-poplin/to-neo-megalo-paixnidi> (10/11/2019)

⁴² K. Rudd, «Πώς Βλέπει τον Κόσμο ο Xi Jinping», Foreign Affairs, 21/05/2018, <https://foreignaffairs.gr/articles/71785/kevin-rudd/pos-blepei-ton-kosmo-o-xi-jinping> (10/11/2019)

χώρας στο νησί, της επιτυχούς πειθούς στις πολυεθνικές ώστε να μην αναγνωρίσουν την Ταϊβάν ως ξεχωριστή κρατική οντότητα, και πείθοντας πέντε χώρες να μεταθέσουν την διπλωματική τους αναγνώριση από την Ταϊβάν προς την ηπειρωτική χώρα».⁴³

Σε αυτό το πλαίσιο, ως προς την κινεζική Πρωτοβουλία στην ευρύτερη περιοχή της Νότιοανατολικής Ασίας, του Ινδικού Ωκεανού και της Ανατολικής Αφρικής εκφράζονται ιδιαίτερες ανησυχίες από διάφορους ερευνητές. Χαρακτηριστικά η Ang εκτιμά πως «τα υποστηριζόμενα από την Κίνα σιδηροδρομικά έργα στην Ινδονησία, την Μαλαισία και την Ταϊλάνδη έχουν σταματήσει, καθώς οι κυβερνήσεις-εταίροι του Πεκίνου έχουν διαμαρτυρηθεί για υπερβολικό κόστος, διαφθορά και αυτό που ο Μαλαισιανός πρωθυπουργός Mahathir bin Mohamad, χαρακτήρισε ως «μια νέα εκδοχή αποικιοκρατίας». Οι αναλυτές επέκριναν το Πεκίνο για άσκηση διπλωματίας παγίδευσης με χρέος».⁴⁴

Σε αυτήν την διαμορφωμένη κατάσταση, στην αντιπαράθεσή τους με την Κίνα, οι ΗΠΑ έχουν ενισχύσει τις σχέσεις τους με την Ταϊβάν, αυξάνοντας τον αριθμό των επιχειρήσεων ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην θάλασσα της Νότιας Κίνας και με το να ανταγωνίζονται άμεσα την Πρωτοβουλία μέσω επενδύσεων σε υποδομές σε συνεργασία με άλλες χώρες, όπως η Αυστραλία, η Ιαπωνία και η Νέα Ζηλανδία, όπως επίσης και με την δημιουργία ενός καινούργιου ιδρύματος χρηματοδότησης για την ανάπτυξη, την U.S. International Development Finance Corporation. Ταυτόχρονα η Ινδία, μέσω της στήριξης της από τις ΗΠΑ και την «Πολιτική Ανατολικής Δράσης», επιδιώκει να διατηρήσει και να διευρύνει την επιρροή της πάνω στα κράτη που βρέχονται από τον Ινδικό Ωκεανό, ώστε να αποκλείσει μια πιο μόνιμη κινεζική παρουσία στα ύδατα αυτά. Μην ξεχνάμε πως τον Ιανουάριο του 2015 υπεγράφη το «Κοινό Στρατηγικό Όραμα Η.Π.Α.-Ινδίας για την περιοχή

⁴³ E. Economy, «Το Πρόβλημα Με Το Μοντέλο του Xi Για Την Κίνα», Foreign Affairs, 07/03/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72191/elizabeth-economy/to-problima-me-to-montelo-toy-xi-gia-tin-kina>, (10/11/2019)

⁴⁴ Y.Y. Ang, «Απομυθοποιώντας την Ζώνη και την Οδό», Foreign Affairs, 03/05/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72310/yuen-yuen-ang/apomythopoiontas-tin-zoni-kai-odo> (10/11/2019)

Ασίας-Ειρηνικού και την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού»,⁴⁵ και αργότερα η «Ναυτική Στρατηγική Ασίας-Ειρηνικού» του Υπουργείου Άμυνας των ΗΠΑ.⁴⁶

⁴⁵ The White House-President Obama, « U.S.-India Joint Strategic Vision for the Asia-Pacific and Indian Ocean Region», 25/01/2015, <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/01/25/us-india-joint-strategic-vision-asia-pacific-and-indian-ocean-region> (10/11/2019)

⁴⁶ The Department of Defence, «Indo-Pacific Strategy Report: Preparedness, Partnerships and Promoting a Networked Region», 01/06/2019, <https://cutt.ly/QnnMOOr> (09/08/2020)

1.3. Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού συναντά την Ευρώπη

Η κινεζική Πρωτοβουλία περιπλέκεται ακόμη περισσότερο, όταν ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού φτάνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό συμβαίνει γιατί εκεί συναντώνται τα γεωστρατηγικά και επενδυτικά σχέδια αρκετών χωρών, όπως των ΗΠΑ, της Ρωσίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας, που άλλοτε συνυπάρχουν αρμονικά σε μια εύθραυστη ισορροπία και άλλοτε συγκρούονται.

Όσον αφορά συγκεκριμένα την ΕΕ, η Κίνα υπέγραψε την συμφωνία ελεύθερου εμπορίου και επενδύσεων, την λεγόμενη Comprehensive Agreement on Investment.⁴⁷ Η εν λόγω συμφωνία εκτιμάται ότι θα βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες πρόσβασης στην αγορά της Κίνας για τις εταιρείες της ΕΕ, ενώ όσον αφορά την προβλεψιμότητα και τα νέα ανοίγματα της αγοράς, θα βοηθήσει στην εξισορρόπηση της τρέχουσας ασυμμετρίας στο αντίστοιχο άνοιγμα της αγοράς της ΕΕ. Θα συμβάλει στην εξισορρόπηση του ανταγωνισμού για τις ευρωπαϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κίνα και θα προωθήσει την αειφόρο ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένου του σεβασμού των θεμελιωδών εργασιακών δικαιωμάτων. Θα προβλέπει ένα επίσημο και δεσμευτικό πλαίσιο για τη συζήτηση και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι Ευρωπαίοι επενδυτές στην Κίνα, καθώς και επίλυση διαφορών από κράτος σε κράτος, στην περίπτωση που η Κίνα δεν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις της CAI.

Με αφετηρία την Ελλάδα και στην συνέχεια τα Βαλκάνια, η Κίνα έχει σχεδιάσει και υλοποιήσει μια σειρά επενδυτικών σχεδίων, κυρίως με την οικοδόμηση αμέτρητων έργων υποδομής. Μάλιστα σύμφωνα με έρευνες, «εάν τα λιμάνια της Μεσογείου, τα λιμάνια της Βόρειας Αδριατικής και ο λιμένας του Πειραιά, μπορούσαν να φθάσουν στην αποτελεσματικότητα και την χωρητικότητα και να δημιουργήσουν επαρκείς συνδέσεις στην ενδοχώρα, θα δημιουργούσαν σοβαρή απειλή για τα λιμάνια της βορειοδυτικής ηπείρου, πχ το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα και το Αμβούργο, και θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μια άνευ προηγουμένου μετατόπιση των ευρωπαϊκών συστημάτων μεταφορών και οικονομίας, ιδίως των μικρών χωρών όπως το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες, των οποίων οι οικονομίες

⁴⁷ European Commission, «Q&A: EU-China Comprehensive Agreement on Investment (CAI)», 30/12/2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2543 (19/01/2021)

βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στους μεγάλους λιμένες». ⁴⁸ Μέσω της «Πρωτοβουλίας 17+1», η Κίνα προσπαθεί να δημιουργήσει μια πλατφόρμα που να περιλαμβάνεται η Βουλγαρία, η Κροατία, η Τσεχία, η Εσθονία, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβακία, η Σλοβενία, καθώς και η Αλβανία, η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η ΠΓΔΜ, το Μαυροβούνιο και η Σερβία. Παράλληλα, οι επενδυτικές κινήσεις σε μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και οδικά δίκτυα εκτείνονται σε όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κράτη. Την μερίδα του λέοντος, όμως, στα Βαλκάνια σχετικά με τις κινεζικές επενδύσεις κατέχουν η Ελλάδα και η Σερβία, ⁴⁹ στις οποίες η Κίνα έχει επενδύσει από το 2005 μέχρι το 2020, πάνω από \$10,54 δις. και \$10,53 δις. αντίστοιχα. Άλλωστε αυτό αναδεικνύει και ο χαιρετισμός του Κινέζου πρέσβη Τζόου Σιαολί στην ημερίδα «ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού της Κίνας: Μια ζώνη, ένας δρόμος και η Ελλάδα». ⁵⁰ Μέσω των Βαλκανίων, η Κίνα επιδιώκει την σύνδεση της Ασίας με την Ευρώπη, διαμέσου χερσαίων και θαλάσσιων δρόμων. Ο στόχος αφορά στην οικονομική και εμπορική επέκταση και στην Ευρώπη, κάτι που αποτυπώνεται και στον Οικονομικό Διάλογο Υψηλού Επιπέδου μεταξύ της ΕΕ και της Κίνας. ⁵¹

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σταθούμε στην σημασία του λιμανιού του Πειραιά, όπου το 2016 η κρατική κινεζική εταιρεία COSCO το απέκτησε έναντι του ποσού των 368,5 εκατομμυρίων ευρώ, που σε συνδυασμό με τις επενδύσεις που έλαβαν χώρα στην ευρύτερη περιοχή, το ποσό εκτοξεύτηκε στα 714 εκατομμύρια ευρώ. Το project της COSCO μέσω του master plan της, ⁵² το οποίο αφορά τον Πειραιά, είναι κρίκος-κλειδί της BRI, καθώς ο Πειραιάς αποτελεί το «κεφάλι του κινεζικού δράκου» και επιδιώκει να προωθήσει την διαλιμενική συνεργασία με χώρες της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας σε μια προσπάθεια να προσελκυσθούν πόροι

⁴⁸ Q. Liu. L. Ke, *One-Belt-One-Road policy implication on logistics route competition: Case study of China-Germany trade*, Universität Hamburg, Αμβούργο 2018, σελ. 11.

⁴⁹ American Enterprise Institute, «China Global Investment Tracker», <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

⁵⁰ Πρεσβεία της Α.Δ. της Κίνας στην Ελληνική Δημοκρατία, «Χαιρετισμός του Κινέζου Πρέσβη Τζόου Σιαολί στην Παρουσίαση της Αναμνηστικής Σειράς Γραμματοσήμων «2015-Ετος Θαλάσσιας Συνεργασίας Ελλάδας-Κίνας»», 05/02/2015, <http://gr.china-embassy.org/gr/dsjh/t1338553.htm>, (10/11/2019)

⁵¹ European Commission, «EU and China discuss economic and trade relations at the 7th High-level Economic and Trade Dialogue», 25/06/2018, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_4281 (10/11/2019)

⁵² Ilias Bellos, «Cosco's Piraeus plan approved, in part», 13/10/2019, <https://www.ekathimerini.com/245471/article/ekathimerini/business/coscoss-piraeus-plan-approved-in-part> (10/11/2019)

και να δημιουργηθεί ένα ανταγωνιστικό διεθνές θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών. Δεν είναι τυχαίο πως ο Πειραιάς χαρακτηρίστηκε ως το 4ο κορυφαίο λιμάνι στην Ευρώπη και 26^ο παγκοσμίως στην ετήσια έκδοση «One Hundred Ports 2020»⁵³ της λίστας Lloyd για το έτος 2019, ενώ για το πρώτο επτάμηνο του 2020 διατηρεί την κορυφαία θέση στην Μεσόγειο, παρά τις επιπτώσεις της πανδημίας.



Εικόνα 2. Porteconomics. "Top 15 container ports in Europe in first three quarters of 2020"

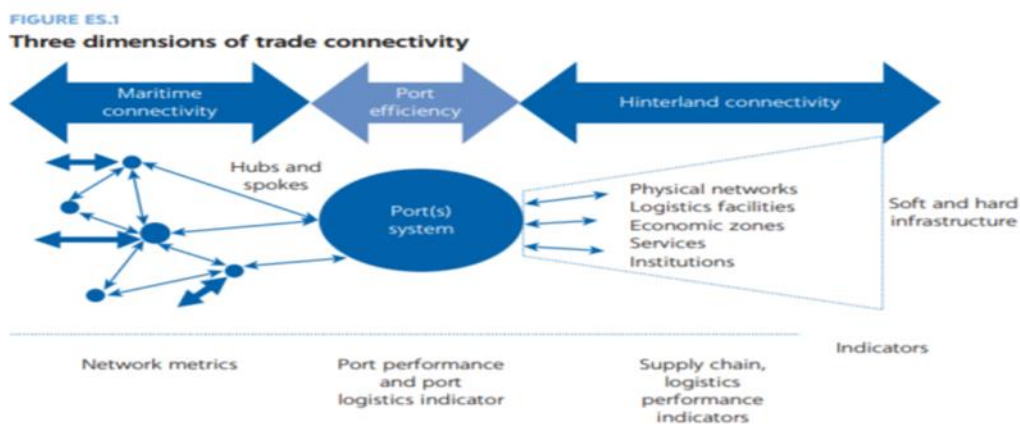
Η γεωστρατηγική αξία του Πειραιά ενισχύεται σε συνδιασμό με το νέο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας,⁵⁴ το οποίο ξεκίνησε τον Μάιο του 2017. Το εν λόγω στρατηγικό σχέδιο έχει ως στόχο να αποτελέσει την βάση για την αιεφόρο ανάπτυξη της χώρας, ξεκινώντας από τους τομείς των υποδομών και των υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας. Με λίγα λόγια προωθεί την συνδεσιμότητα των λιμανιών με τα εσωτερικά σιδηροδρομικά δίκτυα και τα κέντρα μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς και την ολοκλήρωση των κύριων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων που συνδέονται με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη. Ακόμη, τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (Interreg)⁵⁵ που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ και που αφορούν την διασυνδεσιμότητα της Ελλάδας με την Βουλγαρία, τα Σκόπια, την Αλβανία, την Ιταλία, την Κύπρο και γενικότερα την διασυνδεσιμότητα των Βαλκανίων με την Μεσόγειο, συντελούν επίσης στην άνοδο της γεωστρατηγικής αξίας της Ελλάδας.

⁵³ Lloyd's list, «One Hundred Ports 2020»,

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>

⁵⁴ Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας, <http://nationaltransportplan.gr>

⁵⁵ Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας, <https://interreg.gr>



Εικόνα 3 World Bank, "Three dimensions of trade connectivity"

Σε αυτό το εγχείρημα κεντρικό ρόλο καλείται επίσης να διαδραματίσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει υψηλή συνδεσιμότητα με τα σημαντικότερα λιμάνια της περιοχής. Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού της συμπρωτεύουσας με τα Σκόπια είναι ένα από τα σκέλη του δικτύου που επιχειρείται να οικοδομηθεί στην ευρύτερη περιφέρεια και συνδέεται με την ανάπτυξη στρατηγικής παρουσίας, συνεργασιών και συμπληρωματικών επενδύσεων στις γειτονικές βαλκανικές χώρες, όπως την Βουλγαρία, τα Σκόπια, την Σερβία και την Νότια Ρουμανία, οι οποίες αποτελούν τη φυσική ενδοχώρα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.⁵⁶

Port	Country	Port of call prior to Thessaloniki	Port of call after Thessaloniki
Piraeus	Greece	55,1%	29,1%
Gemlik	Turkey	15,4%	3,8%
Limassol	Cyprus	10,3%	10,1%
Asyaport	Turkey	9,0%	-
Izmir	Turkey	1,3%	19,0%
Ambarli	Turkey	1,3%	10,1%
Marsaxlokk	Malta	1,3%	10,1%
Volos	Greece	1,3%	3,8%
Ashdod	Israel	1,3%	1,3%
Tekirdag	Turkey	1,3%	1,3%
Gioia Tauro	Italy	1,3%	-
Damietta	Egypt	-	6,3%
Nemrut	Turkey	-	2,5%
Heraklion	Greece	-	1,3%
Constanta	Romania	-	1,3%

PortEconomics

© George Vaggelas - Thanos Pallis - Jan 2019

Εικόνα 4. Porteconomics, "Calls, connectivity, liners and alliances at Thessaloniki container port"

⁵⁶ Ελληνική Δημοκρατία, «Βαλκανικό Φόρουμ στη Θεσσαλονίκη», 05/04/2019, <https://government.gov.gr/1o-valkaniko-foroum-thessaloniki/> (20/06/2020)

Metaforespress.gr, «Ελλάς, Σερβία, Βουλγαρία και Ρουμανία συμμαχία και στο σιδηρόδρομο», 11/12/2017, <https://cutt.ly/av5F2OZ> (09/05/2018)

Ταυτόχρονα σε αυτό το πλαίσιο προωθείται η διασύνδεση του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης με άλλα σημαντικά λιμάνια της Μαύρης θάλασσας, αλλά και με την πεδινή σιδηροδρομική χάραξη της γραμμής Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολης.⁵⁷ Με αυτόν τον τρόπο παρακάμπτεται η στρατηγική σημασία των Στενών του Βοσπόρου. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα και η Βουλγαρία υπέγραψε κοινή διακήρυξη για την διασύνδεση της Αλεξανδρούπολης-Ορμενίου/Σβίλενγκραντ-Μπουρκάς, μέσω ηλεκτρικού τρένου.⁵⁸ Πρόκειται για ένα πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών που επεκτείνεται πέραν των λιμανιών της Βάρνας, Μπουργκάς, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης και συμπεριλαμβάνει το λιμάνι του Ρούσε στις όχθες του Δούναβη αλλά και την Θεσσαλονίκη.



Εικόνα 5. Ελεύθερη Θράκη, "Σύνδεση Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη", shorturl.at/sPTY5

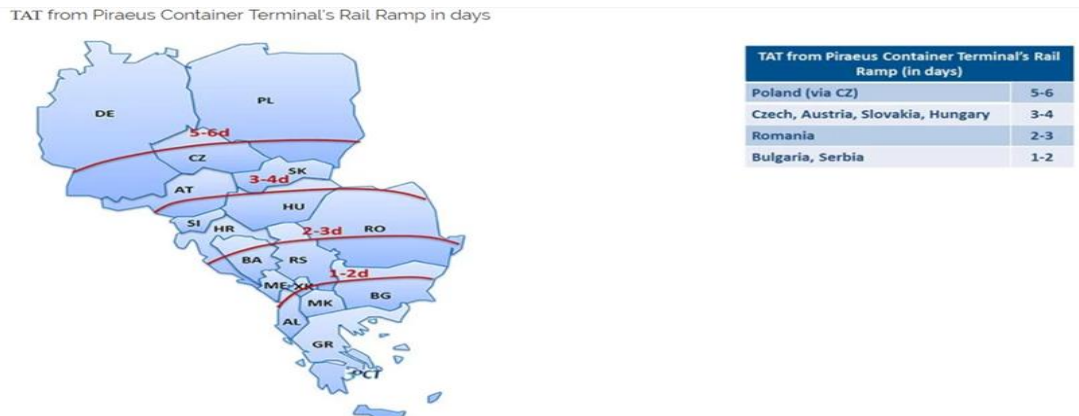
Επιπρόσθετα, ως προς το ελεύθερο εμπόριο και την μείωση του χρόνου που απαιτείται, ο Σινο-Ευρωπαϊκός Δρόμος Ταχείας Διέλευσης Στεριάς-Θάλασσας,⁵⁹ με το λιμάνι του Πειραιά που θα λειτουργεί ως κόμβος, θα μειώσει σημαντικά το κόστος του χρόνου, της ενέργειας και του κεφαλαίου για την ροή των εμπορευμάτων μεταξύ Κίνας και Ευρώπης. Ο Σινο-Ευρωπαϊκός Δρόμος Ταχείας Διέλευσης σε συνδιασμό με τον Χερσαίο και τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού

⁵⁷ Φ. Ζώης, «Sea2Sea για 6 λιμάνια με 3,7 δισ. Ευρώ», Ναυτεμπορική, 30/04/2018, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1345738/sea2sea-gia-6-limania-me-37-dis-euro> (10/11/2019)

⁵⁸ Ο. Κλώντζα, «Μπαίνουν οι βάσεις για το Sea2Sea Project στις αρχές του 2019», Το Βήμα, 23/11/2018, <https://www.tovima.gr/2018/11/23/society/mpainoun-oi-vaseis-lfgia-to-sea2sea-project-stis-arxes-tou-2019/> (10/11/2019)

⁵⁹ Πρεσβεία της ΛΔ της Κίνας στην Ελληνική Δημοκρατία, «Ο Πρέσβης Ζου Xiaoli Συμμετέχει στην Τελετή Υπογραφής της Συμφωνίας για τον ΟΛΠ», 09/04/2016 <http://gr.china-embassy.org/gr/jmw1/t1354630.htm> (10/11/2019)

θα ενισχύσει την οικονομική και εμπορική αλληλεξάρτηση της Ευρώπης, της Ρωσίας, της Αφρικής, της Δυτικής και Κεντρικής Ασίας με την Κίνα.



Εικόνα 6. Coscoshipping, "TAT from Piraeus Container Terminal's Rail Ramp in days"

Στην Ελλάδα, η China Railway Design Corporation σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έδειξε ενδιαφέρον για την αναβάθμιση του διαδρόμου Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη και για ένωση με την γραμμή, η οποία βρίσκεται υπο κατασκευή και φτάνει μέχρι την Βουδαπέστη.⁶⁰ Αυτός ο σιδηροδρομικός διάδρομος που θα ευνοεί την μεταφορά των κινεζικών εμπορευμάτων σε όλη την Ανατολική Ευρώπη, θα περνάει από το Βελιγράδι και θα αναβαθμίσει την Ελλάδα, ως πύλη του κινεζικού εμπορίου στο Νοτιο-Ανατολικό άκρο της Ευρώπης. Παράλληλα με όλα αυτά η κινεζική εταιρεία, εξέφρασε το ενδιαφέρον της για την γραμμή Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, η οποία υποβοηθάει στην παράκαμψη των στενών του Βοσπόρου και εντάσσεται στην Ελληνο-Βουλγαρική συμφωνία για την σύνδεση 3 βουλγαρικών και ελληνικών λιμανιών με τερματικό σταθμό την Θεσσαλονίκη.

Η Κίνα, μέσω διάφορων εταιρειών δείχνει ανάλογο ενδιαφέρον και για την Σερβία.⁶¹ Ο Κινέζος πρόεδρος Xi Jinping κατά την διάρκεια της 2ήμερης επίσκεψης του Σέρβου προέδρου τον Σεπτέμβριο του 2018 στο Πεκίνο,

⁶⁰ Φ. Ζώης, «Σε ευρωπαϊκή τροχιά το 2020 το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο», Ναυτεμπορική, 30/12/2019, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1546874/se-europaiki-troxia-to-2020-to-elliniko-sidirodromiko-diktuo> (27/03/2020)

⁶¹ Energypress.gr, «Κίνα-Σερβία: Ενίσχυση των διμερών οικονομικών και εμπορικών σχέσεων υπό το φόντο της πρωτοβουλίας "One Belt, One Road"», 25/07/2018, <https://energypress.gr/news/kina-servia-enishysi-ton-dimeron-oikonomikon-kai-emporikon-sheseon-ypo-fonto-tis-protovoylias> (10/11/2019)

χαρακτήρισε την Σερβία ως «καλό, επιστήθιο φίλο και σημαντικό εταίρο».⁶² Κατά την διάρκεια της επίσκεψης υπογράφησαν διάφορες οικονομικές, εμπορικές και μεταφορικές συμβάσεις. Η China Road & Bridge Corporation κατασκεύασε μια τεράστια γέφυρα στον ποταμό Δούναβη, που πλέον συνδέει τις συνοικίες του Βελιγραδίου, Zemun και Borča. Η γέφυρα έχει μήκος 1507 m., πλάτος 29,1 m. και ύψος 22,8 m., ενώ διαθέτει 6 λωρίδες κίνησης οχημάτων.⁶³ Ταυτόχρονα η Hebei Iron & Steel Group Company Limited, εξαγόρασε την μεγαλύτερη χαλυβουργία της Σερβίας, με την επωνυμία Zelezara Smederevo, εναντι του ποσού των 46 εκατ. ευρώ. Οι επενδύσεις ωστόσο δεν σταματούν εκεί, καθώς Κινέζικη εταιρεία απέκτησε περισσότερες από 90 μονάδες της Σερβικής χαλυβουργίας και δεσμεύτηκε να επενδύσει ακόμη €300 εκατ., προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγή στους 2,1 τόνους αλλά και να κρατήσει τους 5050 εργαζομένους.⁶⁴ Ακόμη η Shandong Linglong Tire Co., αναλαμβάνει μέσω μιας σύμβασης \$900 εκατ., την κατασκευή ενός εργοστασίου ελαστικών στην πόλη Zrenjanin, ενώ παράλληλα η Zijin Mining Group θα επενδύσει \$1,46 δις. στην Σερβική εταιρεία RTB-Bor.⁶⁵

Επιπρόσθετα με όλα τα παραπάνω, η Κίνα βοήθησε την Σερβία μέσω του ομίλου Shandong Hi-Speed Group Corporation, στην σχεδίαση και επέκταση του αυτοκινητοδρόμου «Μίλος ο μέγας» ή αλλιώς «E- 763», που είναι 62,5 km και βρίσκεται 80 km νότια του Βελιγραδίου. Το εν λόγω εγχείρημα «θα ενώνει την Σερβική πρωτεύουσα με την πόλη Μπιέλο Πόλιε στο Μαυροβούνιο, δημιουργώντας συνθήκες για ταχύτερες και ασφαλέστερες μεταφορές στα Βαλκάνια. [...] Ακόμη το επόμενο έργο με κινεζική υπογραφή στην Σερβία, είναι η κατασκευή του μετρό του Βελιγραδίου και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου στα σύνορα με τα Σκόπια, μια σύμπραξη με την εταιρεία PowerChina».⁶⁶

⁶² Σ. Φιλόσογλου, «Ο «Κινεζικός Δράκος» Στα Βαλκάνια», Powerpolitics.eu, 28/12/2018, <https://powerpolitics.eu/%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%86%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%82-%CF%86%CE%B9%CE%BB%CF%8C%CF%83%CE%BF%CE%B3%CE%BB%CE%BF%CF%85-%CE%B2%CE%B1%CE%BB-%CE%B7-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B1-%CE%B2%CE%B1%CE%BB/> (10/11/2019)

⁶³ Ο.π

⁶⁴ Ο.π

⁶⁵ Ο.π

⁶⁶ Ε. Κορόβηλα, «"Μία Ζώνη - Ένας δρόμος" στη Σερβία: Πρώτος αυτοκινητόδρομος με υπογραφή Κίνας», Euronews.com, 19/08/2019, <https://gr.euronews.com/2019/08/19/mia-zwnh-enas-dromos-sth-serbia-prwtos-aftokinhtodromos-me-ypografh-kinas> (10/11/2019)

Σύμφωνα με αρκετούς αναλυτές, οι κινεζικές επενδύσεις ξεκίνησαν πολύ νωρίτερα, καθώς από τον Μάιο του 2017 η κινεζική τράπεζα Exim, έχει δανείσει στο σερβικό κράτος €297,6 εκατ. για την χρηματοδότηση της ανακατασκευής του σιδηρόδρομου μεταξύ Βελιγραδίου και Stara Pazova, το πρώτο πόδι μιας υψηλής ταχύτητας γραμμής που εκτείνεται μέχρι την Βουδαπέστη.⁶⁷

Ως προς τον πυλώνα της άμυνας/ασφάλειας, στα πλαίσια του μνημονίου με την ονομασία «Οικονομική Ένωση Κίνας-Σερβίας (CSEA)», συμφωνήθηκε η κοινή δράση Σέρβων και Κινέζων αστυνομικών,⁶⁸ οι οποίοι θα περιπολούν σε διάφορα σημεία της σερβικής πρωτεύουσας. Αξίζει να αναφερθεί πως έχει υπογραφεί ένα ακόμη πρόγραμμα στον τομέα της ασφαλείας με ονομασία «Ασφαλής Πόλη», βάσει του οποίου «προβλέπεται η τοποθέτηση 1000 καμερών υψηλής ευκρίνειας, που θα έχουν την δυνατότητα σάρωσης και αναγνώρισης προσώπων εν κινήσει. Ανάδοχος εταιρεία του προγράμματος αυτού είναι η Huawei, η οποία ήδη έχει τοποθετήσει 400 κάμερες στο Βελιγράδι».⁶⁹

Υπενθυμίζεται πως η Σερβία παρόλο που είναι ενταγμένη στην πρωτοβουλία του ΝΑΤΟ «Σύμπραξη για την Ειρήνη», συνεργάστηκε και με την Ρωσία⁷⁰ στα πλαίσια της κοινής Σερβο-Ρωσικής στρατιωτικής άσκησης «Σλοβενική Ασπίδα 2019», με την μεταφορά πυραυλικών συστημάτων «S-400» και «Pantsyr-S», στην στρατιωτική βάση «Batajnica», ενώ τον Οκτώβρη του 2019 υπέγραψε συμφωνία ελεύθερου εμπορίου⁷¹ με την Ευρασιατική Οικονομική Ένωση (EAEU) και δανείστηκε €172,5 εκατ., για την δημιουργία τρένου υψηλής ταχύτητας από τη Βουδαπέστη μέσω Βελιγραδίου στο Μπαρ.⁷² Το Μπαρ είναι ίσως το

⁶⁷ Σ. Φιλόσογλου, «Ο «Κινεζικός Δράκος» Στα Βαλκάνια», Powerpolitics.eu, 28/12/2018, <https://powerpolitics.eu/%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%86%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%82-%CF%86%CE%B9%CE%BB%CF%8C%CF%83%CE%BF%CE%B3%CE%BB%CE%BF%CF%85-%CE%B2%CE%B1%CE%BB-%CE%B7-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B1-%CE%B2%CE%B1%CE%BB/> (10/11/2019)

⁶⁸ Καθημερινή, «Κινέζοι αστυνομικοί θα περιπολούν στη Σερβία», 20/09/2019, <https://www.kathimerini.gr/world/1043441/kinezoi-astynomikoi-tha-peripoloun-sti-serbia/> (10/11/2019)

⁶⁹ Ο.π

⁷⁰ Capital, «Πυραύλους S-400 μετέφεραν οι Ρώσοι στη Σερβία», 24/10/2019, <https://www.capital.gr/diethni/3389719/puraulous-s-400-meteferan-oi-rosoi-sti-serbia> (10/11/2019)

⁷¹ Capital, « Συμφωνία ελεύθερου εμπορίου Σερβίας - Ευρασιατικής Οικονομικής Ένωσης», 25/10/2019, <https://www.capital.gr/diethni/3389996/sumfonia-eleutherou-emporiou-serbias-eurasiatikis-oikonomikis-enosis> (10/11/2019)

⁷² Chr. Devonshire-Ellis, «Russia To Provide Loan Finance For Serbia-Montenegro High Speed Rail Link», Russia Briefing, 21/10/2019, <https://www.russia-briefing.com/news/russia-provide-loan-finance-serbia-montenegro-high-speed-rail-link.html/> (10/11/2019)

σημαντικότερο λιμάνι του Μαυροβουνίου στην Αδριατική Θάλασσα, στο οποίο μια κινεζική κοινοπραξία κατασκευάζει το τμήμα Βουδαπέστη-Βελιγράδι. Με αυτόν τον τρόπο αποδεικνύεται όχι μόνο ο διττός και ο αντιφατικός ρόλος συγκεκριμένων κρατών της Βαλκανικής, αλλά και η δυνατότητα διείσδυσης και άσκησης επιρροής από την πλευρά της Ρωσίας και της Κίνας.



Εικόνα 7 Russia Briefing, " Russia To Provide Loan Finance For Serbia-Montenegro High Speed Rail Link", <https://www.russia-briefing.com/news/russia-provide-loan-finance-serbia-montenegro-high-speed-rail-link.html/>

Όσον αφορά την Αλβανία, η κινεζική Geo-Jade Petroleum Corporation, εξαγόρασε την καναδική Bankers Petroleum, έναντι του ποσού των \$440,4 εκατ.⁷³ Με αυτόν τον τρόπο αποκτούνται τα δικαιώματα ανάπτυξης του πεδίου Patos Marinza, του Kucoca και του μπλοκ F, το οποίο βρίσκεται στα ανατολικά της χώρας. Σε αυτό το σημείο να υπογραμμιστεί πως το Patos Marinza είναι το μεγαλύτερο κοίτασμα της Αλβανίας με την Bankers κατά το 2015 να εμφανίζει μέση παραγωγή της τάξης των 19384 βαρελιών την ημέρα, ενώ εκτιμάται πως έχει 190 εκατομ. Βαρέλια επιβεβαιωμένο απόθεμα.

Η Κίνα φαίνεται να δείχνει εξίσου ενδιαφέρον και για την Βοσνία- Ερζεγοβίνη,⁷⁴ η οποία προσβλέπει στην κινεζική επένδυση στον θερμοηλεκτρικό σταθμό Stanari,

⁷³ Σ. Φιλόσογλου, «Ο «Κινεζικός Δράκος» Στα Βαλκάνια», Powerpolitics.eu, 28/12/2018, <https://powerpolitics.eu/%CF%83%CF%84%CE%AD%CF%86%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CF%82-%CF%86%CE%B9%CE%BB%CF%8C%CF%83%CE%BF%CE%B3%CE%BB%CE%BF%CF%85-%CE%B2%CE%B1%CE%BB-%CE%B7-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B1-%CE%B2%CE%B1%CE%BB/> (10/11/2019)

⁷⁴ Ο.π

τους θερμοηλεκτρικούς σταθμούς στην Tuzla και την Zenica, καθώς και στον αυτοκινητόδρομο Banja- Luka- Ministe- Split. Παράλληλα το 2018, η China Machinery Engineering Corporation και το Emerging Market Power Fund αναμένεται να επενδύσουν στον θερμοηλεκτρικό σταθμό Gacko II στην σερβική περιοχή της χώρας Republika Sprska.

Τέλος ως προς την Βουλγαρία,⁷⁵ η κινεζική κρατική εταιρεία China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) κατέθεσε πρόταση για την εξαγορά των υπερχρεωμένων βουλγαρικών σιδηροδρόμων (BZD Holding). Η CRRC είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στον κόσμο και η πρότασή της για τους βουλγαρικούς σιδηροδρόμους προβλέπει την αναχρηματοδότηση μέσω δανείου ύψους 130 εκατ. Ευρώ της BZD Holding, την προμήθεια τροχαίου υλικού αξίας 170 εκατ. Ευρώ και την κατασκευή μονάδας συναρμολόγησης βαγονιών στην Βουλγαρία με κινεζικά κεφάλαια.

⁷⁵ Ο.π

2. Μεθοδολογία

Η μέθοδος που χρησιμοποιείται είναι η Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση, η οποία αποτελεί το διεπιστημονικό μεθοδολογικό υπόβαθρο της Οικονομικής Γεωγραφίας. Σύμφωνα με τον Μάζη, «η Οικονομική Γεωγραφία είναι εκείνη η επιστήμη που εξετάζει: 1. τη ανθρώπινη οικονομική δραστηριότητα και επέμβαση στον γεωγραφικό χώρο, 2. την δημιουργία και εξέλιξη επί μέρους οικονομικών χώρων στην επιφάνεια του πλανήτη, και 3. τις μεταξύ τους διαδράσεις και συσχετισμούς»⁷⁶, ενώ με τον όρο Γεωπολιτική καλείται «η επιστημονική οντότητα/μέθοδος, που μελετά τον Πλήρη Συνθετικό Χώρο κάνοντας χρήση των Δυναμικών Συσχετιστικών Μεθόδων γεωγραφικής ανάλυσης, με σκοπό την καταγραφή της διεθνούς ισχύος και την εξελικτική πρόβλεψη των μορφών, των δομών, των λειτουργιών και των αποτελεσμάτων της στον Πλήρη Συνθετικό Χώρο».⁷⁷ Η γεωπολιτική υφίσταται μόνον όταν υπάρχει μεθοδολογία ανάλυσης των συστημάτων κατανομής της ισχύος από την οπτική της χωρικής διαστάσεως των διεθνών φαινομένων, μέσα σε ένα θετικιστικό - επιστημονικό πλαίσιο.

Ο θετικισμός, προέκυψε ιστορικά κατά την εποχή του Ψυχρού Πολέμου, όπου οι κλασσικές παραδόσεις αμφισβητήθηκαν από τον συμπεριφορισμό, ο οποίος χρησιμοποιούσε ως μεθοδολογία τον θετικισμό. Η αντιπαράθεση μεταξύ των κλασσικών παραδόσεων και του συμπεριφορισμού αφορούσε σχεδόν αποκλειστικά, ζητήματα μεθοδολογίας, δηλαδή τον τρόπο και τα μέσα που θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν για να μελετηθούν οι Διεθνείς Σχέσεις.⁷⁸ Ουσιαστικά ο θετικισμός υποστήριζε ότι η μελέτη του διεθνούς γίνεσθαι αποτελεί μια αντικειμενική έρευνα, η οποία αποσκοπεί στην ανακάλυψη στοιχείων ή κανόνων, που μπορούν δυνητικά να επαληθευτούν και η οποία δομείται και βασίζεται πάνω σε αποδεκτές ερευνητικές τεχνικές. Ο θετικισμός θεωρεί ακόμη πως όλες οι επιστήμες είναι ενιαίες, δηλαδή ότι οι αρχές που διέπουν τις φυσικές επιστήμες ισχύουν και για τις κοινωνικές και πως όλα τα δεδομένα είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν και να μετρηθούν. Υποστηρίζει ακόμη, πως η παρατήρηση και η εμπειρία αποτελούν τις θεμέλιες λίθους για την οικοδόμηση μιας επιστημονικής

⁷⁶ Ι.Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική· Η θεωρία και η πράξη*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 2002, σελ. 43

⁷⁷ Ο.π, σελ. 41

⁷⁸ R. Jackson, G. Sørensen, *Θεωρία και Μεθοδολογία των Διεθνών Σχέσεων· Η Σύγχρονη Συζήτηση*, Gutenberg, Αθήνα 2006, σελ. 335-336

θεωρίας και πως μπορεί να υπάρξει αντικειμενική γνώση του κόσμου ή τουλάχιστον να ταυτιστούν σε πολύ μεγάλο βαθμό οι διάφορες υποκειμενικές θεωρίες. Κύριοι εκφραστές του συμπεριφορισμού ήταν ο Easton και ο Kaplan. Ο Easton προσπάθησε να διαμορφώσει μια μεθοδολογία ανάλυσης για το πολιτικό σύστημα, που δυνητικά θα ήταν χρήσιμο για την διατύπωση υποθέσεων και την διεξαγωγή μιας εμπειρικής έρευνας για την πολιτική συμπεριφορά. Από την άλλη, ο Kaplan βασιζόμενος πάνω στην θεωρία των συστημάτων του Easton, προέβη στην ανάλυση των συστημάτων, μέσω της οποίας διέκρινε τα διάφορα είδη αυτών, που υπάρχουν στην παγκόσμια σκηνή και που αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους. Τέτοια είναι το σύστημα του συσχετισμού δυνάμεων, το σύστημα του χαλαρού και έντονου διπολισμού, το οικουμενικό και ιεραρχικό διεθνές σύστημα.⁷⁹

Ωστόσο η ανάλυση στην οποία προέβη ο Kaplan για πολλούς λόγους ήταν λανθασμένη, ειδικά στα κριτήρια για μια ορθή εμπειρική θεωρία, που έθεσε αργότερα ο Waltz. Ο Waltz δεν έμεινε ωστόσο μόνο στην κριτική των θέσεων του Kaplan, αλλά βασιζόμενος στις θέσεις του τελευταίου, διαμόρφωσε μια δική του θεωρία πάνω στην διεθνή πολιτική, η οποία έγινε γνωστή ως νεορεαλισμός. Η θεωρία του Waltz διαμορφώθηκε με τέτοιο τρόπο, που αν γίνουν αποδεκτές οι παράμετροι, οι έννοιες-ορισμοί και η λογική που ο ίδιος θέτει, είναι δυνατή η πρόβλεψη των εξελίξεων και των ενεργειών που δυνητικά μπορούν να προβούν τα κράτη στο διεθνές γίγνεσθαι.⁸⁰

Ουσιαστικά, η θετικιστική μεθοδολογία στην πολιτική επιστήμη και κατά συνέπεια στην μελέτη του διεθνούς γίγνεσθαι, είναι αποτέλεσμα της εξέλιξης και αυτονόμησης από την θεωρία του συμπεριφορισμού. Ωστόσο, χρησιμοποιεί τις περισσότερες από τις παραδοχές και τις απόψεις του συμπεριφορισμού, αν και συνήθως με πιο εκλεπτυσμένο τρόπο. Οι θετικιστές αντιλαμβάνονται τον χώρο της οικονομίας, της πολιτικής και των Διεθνών Σχέσεων ως ένα πεδίο που παρουσιάζει κανονικότητα και σταθερά μοτίβα συμπεριφοράς, τα οποία είναι δυνητικά εξηγήσιμα και προβλέψιμα, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει μια κατάλληλη μεθοδολογία.⁸¹ Ακόμη, η θετικιστική αντίληψη των πραγμάτων βασίζεται στην παραδοχή πως

⁷⁹ Ο.π., σελ. 340

⁸⁰ Ο.π., σελ. 351

⁸¹ Ο.π., σελ. 349

Μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου η θετικιστική μεθοδολογία αυτονομήθηκε από τον συμπεριφορισμό, εξελίχθηκε και στην συνέχεια προκάλεσε διάφορες θεωρίες, ως αντίδραση σε αυτήν. Από τον θετικισμό προέκυψαν άλλες μεταθετικιστικές μεθοδολογίες, όπως ο νεοθετικισμός, η κριτική θεωρία, ο μεταμοντερνισμός, ο κονστρουκτιβισμός και η θεωρία αρχών.

Σύμφωνα με τον Μάζη «η Επιστήμη [...] στο θετικιστικό πλαίσιο αποτελεί σύστημα έρευνας και παραγωγής γνώσεως το οποίο θεωρείται έγκυρο όταν θεμελιούται επί εμπειρικών, παρατηρούμενων και μετρήσιμων δεδομένων ώστε: 1) να δύναται να διατυπώνει Υποθέσεις (προκείμενες), 2) να δημιουργεί εξηγησιακούς μηχανισμούς, και δι' αυτών 3) να συγκροτεί Θεωρία η οποία να αποτελεί γενικευμένη προέκταση επιστημονικών αληθειών και δεδομένων και η οποία να έχει ως βασικό χαρακτηριστικό την ικανότητα προβλέψεως».⁸² Η μέθοδος απόκτησης γνώσης πρέπει, σε συνδυασμό με τα παραπάνω, να είναι ανάλογη προς την πραγματικότητα, δηλαδή αντανάκλαση των νόμων που διέπουν τον αντικειμενικό κόσμο, κάτι που ενισχύει την μέθοδο της Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως, έτσι ώστε να μην καταλήξει σε υποκειμενικά, ιδεαλιστικά, μεταφυσικά μονοπάτια, τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την επιστήμη.

Σύμφωνα με τους τρεις πιο σημαντικούς επιστημολόγους του νεοθετικισμού, δηλαδή τους Popper, Kuhn, Lakatos δεν μπορεί να υπάρξει επιστημονική μέθοδος, αν αυτή δεν διαθέτει μια προβλεπτική ικανότητα και να μπορεί να δημιουργήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις διαψεύσεως της.⁸³

Ωστόσο, ο Μάζης κάνει την εκτίμηση ότι, η μεθοδολογία ερευνητικών προγραμμάτων του Lakatos «παρέχει ένα σύστημα κανόνων, βάσει των οποίων μπορούμε να κρίνουμε τι έχουμε μάθει από τις εξελίξεις στην θεωρία των Διεθνών Σχέσεων».⁸⁴ Ακόμη, το γεγονός ότι ο Lakatos, αντιμετωπίζει την επιστήμη «ως μια σειρά θεωριών συνδεδεμένων μέσω ενός κοινού πυρήνος»⁸⁵ καθιστά την μεθοδολογία του αξιόλογη, τεκμηριωμένη και επιστημονική.

Βασική επιδίωξη του Lakatos ήταν η εκπόνηση μιας μεθοδολογίας, με την οποία ο επιστήμονας θα μπορεί να διατηρεί την ελευθερία του, χωρίς να καταλήγει στον

⁸² Ι. Θ. Μάζης, *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής: Το νεοθετικιστικό πλαίσιο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2012, σελ. 87

⁸³ Ο.π., σελ. 87

⁸⁴ Ο.π., σελ. 104

⁸⁵ Ο.π., σελ. 104

επιστημολογικό αναρχισμό. Θεωρούσε δηλαδή ότι η επιστήμη πρέπει να προσφέρει έναν «ζωτικό χώρο» για την εξέταση των ιδεών.

Σύμφωνα με την Δωματιώτη αναφερόμενη στην μεθοδολογία του Lakatos, «η βασική μονάδα για την αξιολόγηση πρέπει να είναι τα ερευνητικά προγράμματα παρά οι επιμέρους θεωρίες. Ερευνητικό πρόγραμμα είναι η ακολουθία θεωριών με αξιοσημείωτη συνέχεια και συνίσταται, από μεθοδολογικούς ερευνητικούς κανόνες, οι οποίοι οδηγούν τον ερευνητή σε δρόμους που πρέπει να ακολουθήσει (θετική ευρετική) ή να αποφύγει (αρνητική ευρετική), προκειμένου να μην έρθει σε αντίφαση με τις θεμελιώδεις πεποιθήσεις του, δηλαδή με τα βασικά στοιχεία του σκληρού πυρήνα του επιστημονικού ερευνητικού προγράμματος».⁸⁶ Πιο αναλυτικά ως σκληρό πυρήνα καλούμε τις βασικές υποθέσεις της θεωρίας, δηλαδή τις μη διαψεύσιμες θεμελιώδεις παραδοχές που είναι χαρακτηριστικές για το εν λόγω πρόγραμμα. Επιπλέον ως θετική ευρετική ορίζουμε τις βασικές καθοδηγητικές γραμμές που υποδεικνύουν το πώς θα πρέπει να αναπτυχθεί το ερευνητικό πρόγραμμα. Η θετική ευρετική κατευθύνει την έρευνα ως σύνολο εν μέρει διαρθρωμένων υποδείξεων γύρω από το πώς θα αλλάξει, θα αναπροσαρμοστεί, θα εκλεπυνθεί ο «διαψεύσιμος» προστατευτικός κλοιός, καθώς και γύρω από το πώς θα αναπτυχθούν οι «διαψεύσιμες μεταβλητές» του προγράμματος. Από την άλλη ως αρνητική ευρετική, ορίζουμε τον κανόνα που απαγορεύει στους ερευνητές εντός του ίδιου επιστημονικού ερευνητικού προγράμματος να έλθουν σε αντίφαση, να απορρίψουν, να διαψεύσουν ή να τροποποιήσουν τις βασικές - θεμελιώδεις παραδοχές του σκληρού πυρήνα. Τέλος, η προστατευτική ζώνη είναι εκείνη που δίνει την δυνατότητα στις υποθέσεις να τίθενται σε έλεγχο, να προσαρμόζονται ή και να αντικαθίστανται, όταν προκύπτουν νέα εμπειρικά δεδομένα. Η οποιαδήποτε αντίφαση μπορεί να οδηγήσει σε νέα ερωτήματα και στην μετέπειτα αλλαγή του σκληρού πυρήνα, με αποτέλεσμα να προκύψει ένα νέο επιστημονικό ερευνητικό πρόγραμμα. Αυτό συμβαίνει, γιατί ο σκληρός πυρήνας είναι αυτός που καθορίζει το ερευνητικό πρόγραμμα, ενώ επιπλέον «η επιτυχία ενός ερευνητικού προγράμματος εξαρτάται από το αν αυτό οδηγεί σε μια προοδευτική μετατόπιση προβλημάτων, και αναπετυχές αν οδηγεί σε εκφυλιζόμενη. Ένα ερευνητικό

⁸⁶ Ξ. Μ. Δωματιώτη, *Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση· Διεπιστημονικότητα και Πολυμεθοδολογική Προσέγγιση*, Λεμών, Αθήνα 2018, σελ. 45

πρόγραμμα δεν επιλύει ποτέ όλους τους γρίφους και τις ανωμαλίες που παρουσιάζονται και έχει σημασία η αξιολόγηση αλληλοσυνδεόμενων θεωριών».⁸⁷

Όσον αφορά τον σκληρό πυρήνα του Επιστημονικού Ερευνητικού Προγράμματος, θα πρέπει να διέπεται από ορισμένες θεμελιώδεις αξιωματικές⁸⁸ και επικουρικές⁸⁹ υποθέσεις εντός της προστατευτικής ζώνης του. Σύμφωνα με την Μάζη, η πρώτη θεμελιώδης αξιωματική παραδοχή είναι, πως όλα τα χαρακτηριστικά του προς μελέτη χώρου είναι δυνατόν να μετρηθούν, ενώ η δεύτερη είναι η υπόθεση πως το διεθνές περιβάλλον, το οποίο προσδιορίζεται από τους διεθνείς δρώντες που βρίσκονται μέσα σε αυτό, χαρακτηρίζονται από μια κοινή συστημική σχέση μεταξύ τους. Όσον αφορά τις επικουρικές υποθέσεις, η πρώτη υπόθεση είναι ότι το μέγεθος της ισχύος θα πρέπει να αναλύεται βάσει τεσσάρων θεμελιωδών πυλώνων, όπως η άμυνα, η οικονομία, η πολιτική και ο πολιτισμός – πληροφορία, οι οποίοι με την σειρά τους, επιμερίζονται στους αντίστοιχους γεωπολιτικούς δείκτες, οι οποίοι είναι ποσοτικοί, δηλαδή είναι δυνατόν να καταστούν μετρήσιμοι. Η δεύτερη επικουρική υπόθεση αφορά τους πόλους ισχύος, οι οποίοι αποτελούν δομικά συστατικά στοιχεία του διεθνούς γίνεσθαι, το οποίο χαρακτηρίζεται από μια συνεχή μεταβολή και αστάθεια. Η τρίτη υπόθεση είναι ότι αυτοί οι πόλοι εκφράζουν κοινωνικές βουλήσεις ή βουλήσεις των καθοριστικότερων παραγόντων χαρακτηρίζουσες την διεθνή συμπεριφορά του πόλου.. Η τέταρτη υπόθεση είναι οι «αιτιακές και αιτιατικές» έννοιες του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς χώρου, ενώ η τελευταία επικουρική υπόθεση στοχεύει στην εξαγωγή συμπεράσματος «πραξεολογίας», δηλαδή στην δημιουργία ενός υποδείγματος που θα προβλέπει την ανακατανομή ισχύος.

Σύμφωνα με τον Lakatos, οι εκάστοτε εσωτερικές ασυνέπειες, η έλλειψη εμπειρικού περιεχομένου και οι εννοιολογικές ασάφειες δεν πρέπει να εμποδίζουν τις μεθοδολογικές εκτιμήσεις των ερευνητών, διότι σημασία έχει η εξέλιξη της θεωρίας, η οποία σημειώνεται σε μεγάλες χρονικές περιόδους και όχι η εκάστοτε συγκυριακή της κατάσταση. Εκτιμά μάλιστα ότι «στο μέτρο που ένα αρτισύστατο ερευνητικό πρόγραμμα μπορεί ορθολογικά να ανασυγκροτηθεί ως προοδευτική μετατόπιση προβληματοθεσίας, πρέπει να απολαμβάνει προστασίας, για ένα

⁸⁷ Ο.π., σελ. 45

⁸⁸ Ι. Θ. Μάζης, *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής: Το νεοθετικιστικό πλαίσιο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2012, σελ. 365

⁸⁹ Ο.π., σελ. 367

διάστημα, απέναντι (στις επιθέσεις) ενός πανίσχυρου και καθιερωμένου αντιπάλου».⁹⁰

⁹⁰ I. Lakatos, *Μεθοδολογία των Προγραμμάτων Επιστημονικής Έρευνας* (Εισαγ.- μτφρ. Αιμ. Μεταξόπουλος), Σύγχρονα θέματα, Θεσσαλονίκη 1986, σελ. 179

2.2. Τα μεθοδολογικά βήματα της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης

Πρώτιστο καθήκον του αναλυτή είναι ο προσδιορισμός επι χάρτη του προς μελέτη γεωγραφικού-γεωπολιτικού συμπλόκου, ο προσδιορισμός του γεωπολιτικού παράγοντα μέσω του οποίου ανακατανέμεται η ισχύς και τέλος η δημιουργία ενός υποδείγματος ανακατανομής ισχύος, από το οποίο ο αναλυτής προσπαθεί να προβλέψει την όποια μελλοντική εξέλιξη στο εξεταζόμενο γεωπολιτικό σύμπλοκο. Έτσι λοιπόν, το προς μελέτη σύμπλοκο είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κίνα. Ως χώροι θεωρούνται Συνθετικοί, καθώς αποτελούνται από το σύνολο των διαλεκτικώς Πρωτογενών, Δευτερογενών και Τριτογενών χαρακτηριστικών του χώρου. Αποτελούνται δηλαδή από τον φυσικό και τον ανθρώπινο χώρο, που νοούνται ως πρωτογενείς, αιτιακοί και υποδομικοί χώροι, καθώς επίσης από τον πολιτικό και οικονομικό⁹¹ χώρο που θεωρούνται δευτερογενείς, άρα και αιτιατικοί· τέλος το παραπάνω εξεταζόμενο σύμπλοκο, αποτελεί και πολιτισμικό χώρο, που προέκυψε από την διαλεκτική σύνθεση του οικονομικού και πολιτικού χώρου, πράγμα που σημαίνει ότι αποτελεί και τριτογενή – υπερδομικό χώρο. Τα υποσυστήματα που διακρίνονται είναι τα εξής: 1^ο τα κράτη του ποτάμιου διαδρόμου Δουνάβεως-Ρήνου σε συνδυασμό με τον διάδρομο Orient East Med: Αυστρία-Γερμανία-Ολλανδία, 2^ο τα κράτη που δέχονται τις ποτάμιες διακλαδώσεις του άξονα Δουνάβεως-Ρήνου σε συνδυασμό με τον Μεσογειακό διάδρομο: Γαλλία – Ιταλία και 3^ο τα κράτη των δυτικών Βαλκανίων του διαδρόμου Αξιού-Μοράβα-Δουνάβεως σε συνδυασμό με τον διάδρομο Orient East Med: Ελλάδα-Βουλγαρία-Ρουμανία-Σερβία. Ο γεωπολιτικός παράγοντας είναι ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού, ενώ ως υπερσυστημικοί δρώντες θεωρούνται οι ΗΠΑ, η ΕΕ, η Ρωσία, και η Κίνα. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε πως

⁹¹ Σύμφωνα με την μαρξιστική οικονομική ανάλυση, ο οικονομικός χώρος και γενικότερα η οικονομία, θεωρείται κομμάτι της υποδομής (βάσης), όπου και συντελούνται όλες οι διαδικασίες της παραγωγής, οι οποίες διαμορφώνουν τις λειτουργίες της υπόλοιπης κοινωνίας (εποικοδόμημα). Ως βάση θεωρούνται οι σχέσεις παραγωγής και ο τρόπος παραγωγής, ενώ ως εποικοδόμημα θεωρούνται η πολιτική, το κράτος, οι θρησκείες, ο πολιτισμός και γενικότερα η κοινωνική συνείδηση. Χαρακτηριστικά στην εισαγωγή της Κριτικής της Πολιτικής Οικονομίας αναφέρεται : «Στην κοινωνική παραγωγή της ζωής τους, οι άνθρωποι εισέρχονται σε σχέσεις καθορισμένες, αναγκαίες, ανεξάρτητες από την θέληση τους, σε σχέσεις παραγωγής, οι οποίες αντιστοιχούν σε μια καθορισμένη βαθμίδα ανάπτυξης των υλικών παραγωγικών τους δυνάμεων. Η ολότητα αυτών των σχέσεων παραγωγής αποτελεί την οικονομική δομή της κοινωνίας, την πραγματική βάση πάνω στην οποία υψώνεται ένα νομικό και πολιτικό εποικοδόμημα και στην οποία αντιστοιχούν συγκεκριμένες κοινωνικές μορφές συνείδησης. Ο τρόπος παραγωγής της υλικής ζωής καθορίζει γενικά την κοινωνική, πολιτική και πνευματική διαδικασία της ζωής. Δεν είναι η συνείδηση των ανθρώπων που καθορίζει το είναι τους, αλλά, αντίστροφα, το κοινωνικό τους είναι καθορίζει την συνείδηση τους.»

εντός του Δυτικού Πόλου Ισχύος εμπεριέχονται ισχυρές αντιθέσεις, τόσο μεταξύ ΗΠΑ και ΕΕ, όσο και εντός της ίδιας της ΕΕ, κάτι που αποτυπώνεται στην έκθεση του NATO 2030⁹² και στην έκθεση ασφαλείας του Μονάχου,⁹³ με αιχμή το ζήτημα της ενέργειας. Ωστόσο μεγάλη σημασία έχει πως και η ΕΕ αλλά και η Κίνα αποτελούν μέρος του συστήματος, ενώ ταυτόχρονα είναι και υπερσυστημικοί δρώντες.

Στην συνέχεια, ορίζουμε ποιοι θα είναι οι Γεωπολιτικοί Πυλώνες Ισχύος εντός των οποίων θα αναλυθεί η δράση και η λειτουργία του Γεωπολιτικού Παράγοντα. Οι πυλώνες αυτοί είναι η Άμυνα, η Πολιτική, η Οικονομία και ο Πολιτισμός· ωστόσο στην παρούσα εργασία, θα ασχοληθούμε με τους πυλώνες της Οικονομίας και του Πολιτισμού. Έπειτα από την επιλογή των πυλώνων, ξεχωρίζουμε τους Γεωπολιτικούς Δείκτες, βάσει των οποίων θα επεξεργαστούμε την ανακατανομή της ισχύος. Οι Γεωπολιτικοί Δείκτες, μπορεί να είναι σύνθετοι ή απλοί. Ο ερευνητής έχει χρέος να επιλέξει τους σημαντικότερους, τους πιο καθοριστικούς Γεωπολιτικούς Δείκτες. Ο στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι να αναδειχθούν οι αυξομειώσεις στην οικονομία, η αξία που παράγεται στο εσωτερικό ενός Εθνικού Κοινωνικού Σχηματισμού μέσω της βιομηχανίας, του ΑΕΠ, των εξαγωγών εμπορευμάτων και κεφαλαίου· για αυτό άλλωστε επιλέχθηκαν οι παρακάτω δείκτες: Industry (incl. Construction), value added (current US \$), GDP (current US \$), Foreign Direct Investments- netoutflows (BoP, current US \$) και Exports of goods & service (current US \$). Ένας επιπλέον στόχος είναι να αναδειχθεί η σημασία του διαμετακομιστικού εμπορίου για την αύξηση της ισχύος εντός ενός κράτους, για αυτό άλλωστε επιλέχθηκαν επιπλέον ως δείκτες, η ποσότητα των εμπορευμάτων που κινείται ανάλογα με την έκταση των σιδηροδρόμων και η λιμενική κυκλοφορία εμπορευμάτων, δηλαδή οι δείκτες: Railways, goods transported (million ton-km) και Container Port Traffic (TEU: 20 foot equivalent units).

Από τους δείκτες, είναι δυνατόν να γίνει ανάλυση μέσω μιας απλής συγκριτικής παρουσίασης ή μέσω χρήσης απλών/σύνθετων ποσοτικών εργαλείων, όπως το

⁹² Reflection Group, *NATO 2030· United for a New Era*, 25/11/2020, https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf (19/01/2021)

⁹³ Munich Security Conference, *Munich Security Report 2020·Westlessness*, 14/02/2020, <https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/MunichSecurityReport2020.pdf> (09/05/2020)

SPSS, STATA και γενικότερα ο κλάδος της στατιστικής. Στην εργασία, θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της κανονικοποίησης, «με την οποία τροποποιούνται τα δεδομένα σε μια κοινή βάση [...] και είναι μια διαδικασία μετασχηματισμού δεδομένων, κατά την οποία αριθμητικές τιμές αντικαθίστανται με άλλες, «καταλληλότερες»»,⁹⁴ έτσι ώστε τα δεδομένα να είναι δυνατόν να συγκριθούν.

Αφού γίνει η επεξεργασία των στοιχείων με βάση το προηγούμενο βήμα, παράγεται το γεωπολιτικό υπόδειγμα τάσεων ανακατανομής ισχύος, όπου εκεί σταματά η γεωπολιτική ανάλυση. Το υπόδειγμα αποτελεί την αφετηρία για την γεωστρατηγική σύνθεση και διαμορφώνει τις αντίστοιχες προτάσεις του αναλυτή: η γεωστρατηγική σύνθεση εκ των πραγμάτων διενεργείται υπό συγκεκριμένη οπτική γωνία συμφερόντων.

⁹⁴ Ξ. Μ. Δωματιώτη, *Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση-Διεπιστημονικότητα και Πολυμεθοδολογική Προσέγγιση*, εκδ. Λειμών, Αθήνα, 2018, σελ. 109

2.3. Υποθέσεις

Τα υποσυστήματα είναι τα εξής:

1. τα κράτη του ποτάμιου διαδρόμου Δουνάβεως-Ρήνου σε συνδυασμό με τον διάδρομο Orient East Med: Αυστρία-Γερμανία-Ολλανδία
2. τα κράτη που δέχονται τις ποτάμιες διακλαδώσεις του άξονα Δουνάβεως-Ρήνου σε συνδυασμό με τον Μεσογειακό διάδρομο: Γαλλία - Ιταλία
3. τα κράτη των δυτικών Βαλκανίων του διαδρόμου Αξιού-Μοράβα-Δουνάβεως σε συνδυασμό με τον διάδρομο Orient East Med: Ελλάδα-Βουλγαρία-Ρουμανία-Σερβία.

Ο σχεδιασμός των υποσυστημάτων έγινε με τρόπο τέτοιο, καθώς από τα παραπάνω κεφάλαια διαφαίνεται πως η οικονομική πολιτική της Γερμανίας ταυτίζεται με τις αντίστοιχες της Αυστρίας και της Ολλανδίας, σε αντιπαράθεση με την Γαλλία και Ιταλία. Ένα ακόμη στοιχείο αποτελούν οι εμπορικοί διάδρομοι, οι οποίοι εξυπηρετούν επι το πλείστον τα λιμάνια της Γερμανίας και της Ολλανδίας, σε αντιπαράθεση με τα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης και της Μεσογείου. Όσον αφορά την οικονομική πολιτική της Γαλλίας και της Ιταλίας εκτιμάται ότι ταυτίζεται με αυτήν της Ελλάδας, όμως η τελευταία λόγω γεωγραφικής θέσης συνυπολογίζεται σε διαφορετικό υποσύστημα. Επιπλέον, κυρίως μέσω της μακροπεριφερειακής στρατηγικής της ΕΕ,⁹⁵ εκτιμάται πως η Ελλάδα πρόκειται να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια, για την προώθηση της πολιτικής αλλά και την διεύρυνση της ΕΕ, μέσω των συνδιασκέψεων που έχουν υλοποιηθεί το τελευταίο διάστημα, τόσο μεταξύ Βουλγαρίας - Ρουμανίας και Σερβίας,⁹⁶ όσο και μεταξύ Κύπρου και Σερβίας.⁹⁷ εκτιμάται μάλιστα ότι είναι πάγια πολιτική, καθώς υλοποιείται από παραπάνω από μια ελληνικές κυβερνήσεις. Επιπλέον φαίνεται πως η Κίνα ακολουθεί ξεχωριστή πολιτική για τις χώρες των Βαλκανίων, που ταυτόχρονα είναι και υποψήφιες προς ένταξη στην ΕΕ, μέσω της «Πρωτοβουλίας

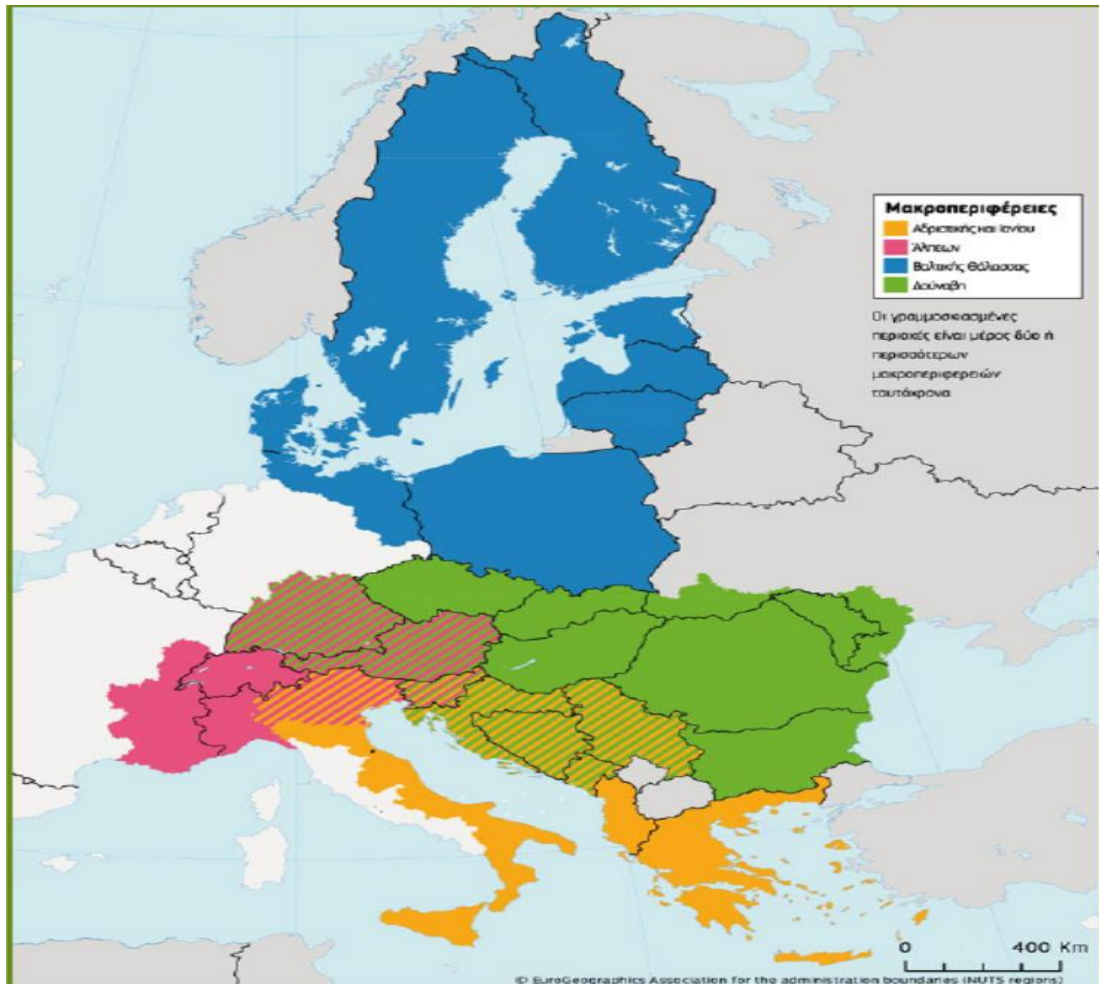
⁹⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Τι είναι η Μακροπεριφερειακή Στρατηγική της ΕΕ*; 01/01/2017, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/macro_region_strategy/pdf/mrs_factsheet_el.pdf (26/03/2018)

⁹⁶ Το Βήμα, «Τετραμερής Ελλάδας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σερβίας – Τι συζητήθηκε για τουρισμό, μεταφορές», 19/05/2020, <https://www.tovima.gr/2020/05/19/politics/tetrameris-elladas-voulgarias-roumanias-servias-ti-syzitithike-gia-tourismo/> (21/05/2020)

Euronews, «Τετραμερής Ελλάδας - Σερβίας - Ρουμανίας – Βουλγαρίας», 21/12/2018, <https://gr.euronews.com/2018/12/21/tetrameris-elladas-serbias-roumanias-boulgarias> (28/12/2018)

⁹⁷ ΣΚΑΪ, «Τριμερής Ελλάδας- Κύπρου- Σερβίας στο Βελιγράδι-Το τουρκικό σχέδιο για επιρροή στα Βαλκάνια», 05/04/2021, <https://www.skai.gr/news/politics/trimeris-elladas-kyprou-servias-veligradi-to-tourkiko-sxedio-gia-epirroi-se-valkania> (05/04/2021)

17+1» ή Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. Ένας άλλος παράγοντας είναι η διευκόλυνση της εμπορευματικής κυκλοφορίας και μετακίνησης στον Βαλκανικό χώρο, αφού ο χώρος του Ιονίου και της Αδριατικής επικαλύπτεται και συνδέεται άμεσα με τον γεωγραφικό χώρο των Δυτικών Βαλκανίων και του Δούναβη.



Εικόνα 8 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Τί είναι μακροπεριφερειακή στρατηγική της ΕΕ;"

Σε αυτό το σημείο γεννιούνται τα εξής ερευνητικά ερωτήματα:

- Η οικονομική ανάπτυξη της Γερμανίας, σε συνδυασμό με την εμπορική/οικονομική συνεργασία με την Κίνα και την ενεργειακή συνεργασία με την Ρωσία, θα την ωθήσει στο να ετεροπροσδιοριστεί ή/και να αυτονομηθεί από το ΝΑΤΟ;
- Ποιά κατάσταση θα διαμορφωθεί στην ΕΕ και γενικότερα στην Ευρώπη, από τον οικονομικό ανταγωνισμό μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ; Η ΕΕ θα

προσδεθεί περισσότερο στην πολιτική των ΗΠΑ ή θα αποκτήσει έναν πιο αυτόνομο και ανεξάρτητο ρόλο;

- Πώς θα αντιδράσουν οι ναυτικές δυνάμεις (Αγγλία, Γαλλία, ΗΠΑ) στην αναδιαταξη του παγκόσμιου οικονομικού χάρτη και ποιές θα είναι οι νέες συμμαχίες που θα διαμορφωθούν;

Η μελέτη της ισορροπίας δυνάμεων, με βάση τα διατυπωμένα υποσυστήματα, οδηγεί στην εξής υπόθεση: Η ολοένα αυξανόμενη θέση της Γερμανίας εντός των πλαισίων της ΕΕ και της Ευρωζώνης, μπορεί να την απομακρύνει από την Ευρωατλαντική Συμμαχία και να την οδηγήσει στην διαμόρφωση ενός νέου μπλοκ συμμαχιών;

2.4. Ερευνητικοί Περιορισμοί

Πέραν όλων των παραπάνω στοιχείων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν πως στην παρούσα εργασία υπάρχουν οι εξής περιορισμοί:

- Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού περιλαμβάνει πολλούς διαδρόμους, είτε χερσαίους, είτε θαλάσσιους, οι οποίοι καλύπτουν μια μεγάλη γεωγραφική έκταση που εκτείνεται από την Κεντρική και Νοτιοανατολική Ασία μέχρι την Ευρώπη. Στην εργασία φιλοδοξούμε να μελετήσουμε τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού, που καλύπτει τον γεωγραφικό της Ευρώπης. Κατα συνέπεια, ο παραπάνω περιορισμός δεν μας επιτρέπει να μελετήσουμε την σύσφιξη των σχέσεων της Κίνας με την Ρωσία καθώς και την πρόσβαση στα λιμάνια του Αμβούργου και του Ρότερνταμ μέσω του Αρκτικού Κύκλου, όπου παρέχει μια πιο σύντομη διαδρομή για την κινεζική εμπορευματική κυκλοφορία. Αυτό σαν συνέπεια μας οδηγεί στην παράλειψη της εξάρτησης της ΕΕ από την Ρωσία, στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου, μέσω σιδηροδρόμου, με αφετηρία την Κίνα. Όπως επίσης η έρευνα δεν περιλαμβάνει την μελέτη του Ψηφιακού Δρόμου του Μεταξιού
- Ένας άλλος πολύ κρίσιμος παράγοντας που δεν λαμβάνεται υπόψιν είναι οι διμερείς επαφές της Κίνας με την Τουρκία, η οποία έχει ενεργό ρόλο στην Κεντρική Ασία και την Νοτιοανατολική Μεσόγειο.
- Στην εργασία μελετώνται οι πυλώνες της οικονομίας και του πολιτισμού. Αυτό συμβαίνει, όχι γιατί υποτιμώνται οι άλλοι πυλώνες της Άμυνας/Ασφάλειας και της Πολιτικής, αλλά επειδή εκτιμάται ότι ο οικονομικός πυλώνας είναι ίσως πιο καθοριστικός για την ανάπτυξη των διακρατικών σχέσεων, όπως και για την ανάπτυξη των υπόλοιπων δύο πυλώνων.
- Στην έρευνα δίνεται έμφαση στον ρόλο που διαδραματίζουν τα υποσυστήματα, με αιχμή την Γαλλία, την Γερμανία, την Ελλάδα, την Σερβία και την Κίνα, ενώ δεν προσμετράται η επιρροή των ΗΠΑ και της Ρωσίας.
- Στην παρούσα εργασία μελετώνται οι ενέργειες και οι κύριες τάσεις των Εθνικών Κοινωνικών Σχηματισμών και όχι οι μεμονωμένες δράσεις διάφορων πολυεθνικών εταιρειών, ΜΚΟ ή διάφορων άλλων ινστιτούτων.

Ακόμη στην βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε, έχουν παρατηρηθεί ορισμένα κενά, που αφορούν κυρίως το πώς η βελτίωση της κυκλοφορίας-μετακίνησης των εμπορευμάτων μέσω του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, εγκυμονεί κινδύνους για πιο συχνά επαναλαμβανόμενες οικονομικές κρίσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς επίσης ποιός Εθνικός Κοινωνικός Σχηματισμός επωφελείται τόσο από μια ενδεχόμενη παγκόσμια οικονομική κρίση, όσο και από την διαδικασία συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης του κεφαλαίου.

Γίνεται εκτενής αναφορά στο ποιοι θα είναι οι κίνδυνοι για τον δυτικό πυλώνα ασφαλείας εξαιτίας της αυξανόμενης επιρροής της Ρωσίας εντός της ΕΕ και των

Βαλκανίων. Ωστόσο αυτό που δεν αναφέρεται συχνά, είναι οι αντιθέσεις εντός της ΕΕ και ποιες είναι οι πιθανότητες αυτές να επιφέρουν τον ανασχηματισμό των ήδη υφισταμένων συμμαχιών. Με λίγα λόγια ποια είναι η δυνητική ανακατανομή ισχύος εντός της ΕΕ και του ΝΑΤΟ, εξαιτίας της αυξανόμενης επιρροής της Κίνας, μέσω των επενδύσεων του «Νέου Δρόμου του Μεταξιού».

Πέραν αυτών δεν έχει δοθεί η δέουσα βαρύτητα στην ενδεχόμενη σύσφιξη των διμερών σχέσεων της Κίνας με την Ρωσία⁹⁸ αλλά και στην αξιοποίηση του Πολικού Δρόμου του Μεταξιού, που σχετίζεται με το εμπόριο μέσω της Βόρειας Θάλασσας. Το εμπόριο μέσω του Αρκτικού κύκλου, δύναται να οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη ενδυνάμωση των γερμανο-κινεζικών σχέσεων, καθώς η κυκλοφορία των εμπορευμάτων γίνεται ακόμη πιο σύντομη

Σύμφωνα με την Δωματιώτη «η εγκυρότητα του γεωπολιτικού υποδείγματος εξαρτάται από την επιλογή των αριθμητικών στοιχείων και την χρήση έγκυρων πηγών. Οι απλοί γεωπολιτικοί δείκτες συλλέγονται από ανοικτές πηγές δεδομένων στο διαδίκτυο. Μερικά παραδείγματα ανοικτών πηγών είναι οι επίσημες ιστοσελίδες των υπουργείων εξωτερικών και άμυνας των κρατών καθώς επίσης, έγκυροι ειδησεογραφικοί οργανισμοί και εκδόσεις ινστιτούτων έρευνας και ανάλυσης».⁹⁹

Οι ανοικτές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν στην συγκεκριμένη έρευνα είναι οι επίσημες ιστοσελίδες διεθνών, κρατικών και μη οργανισμών, όπως οι επίσημες ανακοινώσεις Υπουργείων και Πρεσβειών, οι εκδόσεις και οι μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Eurostat, οι εκδόσεις του ΟΗΕ και του World Bank Group, το Belt and Road Portal, η Central Intelligence Agency (CIA), η Cosco Shipping Lines, το International Monetary Fund (IMF) και η Lloyd's.

Επιπλέον, έγινε προσπάθεια να μελετηθούν και να ληφθούν υπόψιν διάφορα επιστημονικά συγγράματα σχετικά με την έρευνα και την μεθοδολογία που ακολουθήθηκε· συγγράματα όπως: *China's economy* του Α. Kroeber, *China: A New History* των J. K. Fairbank και Μ. Goldman, *η Εκδίκηση της Γεωγραφίας* του Ρ. Κάπλαν, *η Μεγάλη Σκακιέρα* του Ζ. Brzezinski, το Κεφάλαιο του Κ. Μαρξ, *η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών* του Σπ. Ασδραχά, *Διεθνής Πολιτική Οικονομία* του Th. Cohn, *Ιστορία των Οικονομικών Θεωριών* του Ι. Rubin, *Θεωρία και Μεθοδολογία των Διεθνών Σχέσεων* των R. Jackson & G. Sorensen, *Γεωπολιτική· η Θεωρία και η Πράξη και Μεταθεωρητική Κριτική Προσέγγιση Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής* του Ι. Θ. Μάζη, *Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση· Διεπιστημονικότητα και Πολυμεθοδολογική Προσέγγιση* της Ξ. Μ. Δωματιώτη. Επίσης μελετήθηκαν και αξιοποιήθηκαν τα επιστημονικά άρθρα *Ολοκληρωμένη Μεθοδολογία Κατασκευής Συνθετών Δεικτών στην Συγχρονη Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση και Εφαρμογή Απλών και Σύνθετων Δεικτών των Τεσσάρων Γεωπολιτικών Πυλώνων στην Μεθοδολογία της Συστημικής*

⁹⁸ L. Aron, «Η Ρωσία και η Κίνα συνάπτουν όντως συμμαχία;», *Foreign Affairs*, 05/04/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72230/leon-aron/i-rosia-kai-i-kina-synaptoyn-ontos-symmaxia> (10/11/2019)

⁹⁹ Ξ. Μ. Δωματιώτη, *Η Διεπιστημονική Προσέγγιση της Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως*, *Civitas Gentium*, Volume 5, Number 3, 2017

Γεωπολιτικής Αναλύσεως: Η Περίπτωση της Συρίας των Ι. Θ. Μάζη, Α. Δίγκα και Ξ. Δωματιώτη, Νομαδικοί Πληθυσμοί και Πολεμική Επέκταση στην Ιστορική Διαχρονία του Ι. Κωτούλα, η Μαρξική Έννοια του Ασιατικού Τρόπου Παραγωγής ως Κριτική στις Εξελικτικές Προσεγγίσεις της Ιστορίας του Ι. Μηλιού και το άρθρο Geographical Pivot of History του Η. J. Mackinder,

Αξιοποιήθηκαν επίσης άρθρα και γνωμοδοτήσεις από διάφορα ινστιτούτα έρευνας και ανάλυσης όπως το American Enterprise Institute (AEI), το Centre for Economics and Business Research, το Civitas Gentium, το Foreign Affairs, το Jamestown Foundation, το Pew Research Center, το Stockholm International Peace Research Institute, το Universität Hamburg, το ΚΕΔΙΣΑ και το ΚΕΜΜΕΠ.

Πέραν αυτών χρησιμοποιήθηκε υλικό από έγκυρη ειδησεογραφική αρθρογραφία ελληνική και μη, όπως το Capital, το CNN, το DW, το Energypress, το Euronews, την Global Times, την Liberal, το Metaforespess, το Militaire, την Moscow Times, την NY Times, το Porteconomics, την Post, το Powerpolitics, την Propublica, την Real, το Russia Briefing, το RT, το Spres, το Vzglyad, το Βήμα, το Έθνος, την Εφημερίδα των Συντακτών, το ΣΚΑΙ, την Καθημερινή, την Ναυτεμπορική και τα Νέα. Παράλληλα χρησιμοποιήθηκαν συγγράματα, έρευνες και εργασίες που έχουν εκδοθεί στην Ελλάδα ή ακόμα έχουν δημοσιευθεί στο Academia.edu ως Μεταπτυχιακές Διπλωματικές Εργασίες αλλά και γεωγραφικά στοιχεία που αναζητήθηκαν στο World Atlas, Ships Atlas και στο Geodata.gov.gr.

3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση για τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού

Σύμφωνα με το βρετανικό think tank Centre for Economics and Business Research, το οποίο δημοσίευσε την ετήσια έκθεση¹⁰⁰ του με τις προβλέψεις 193 οικονομιών του κόσμου και την κατάταξή τους, εκτιμά πως τόσο η Κίνα, όσο και η Ινδία, σε βάθος δεκαετίας θα καταγράψουν τις μεγαλύτερες επιδόσεις από όλες τις οικονομίες του κόσμου, ενώ οι Ιταλία, Γερμανία, Βραζιλία και Ισπανία θα έχουν τις πιο χαμηλές επιδόσεις. Μάλιστα αναμένεται ότι η Κίνα μεταξύ του 2025 και του 2030 θα προσπεράσει τις ΗΠΑ.

Η ανακατάταξη στο πεδίο της οικονομίας, διαμορφώνει το έδαφος για την ανασύνθεση των παλιών οικονομικών, πολιτικών και αμυντικών/στρατιωτικών ενώσεων όπως το NATO, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ευρωζώνη, ενώ ήδη άρχισαν να διαμορφώνονται νέες συμμαχίες, οι οποίες στηρίζονται στην σύγκλιση συμφερόντων, όπως οι BRICS, η Οργάνωση Συνεργασίας της Σανγκάης.

Πιο συγκεκριμένα στο εσωτερικό της ΕΕ και της Ευρωζώνης, οι αντιπαραθέσεις γίνονται ολοένα και πιο έντονες και οι συμβιβασμοί πιο εύθραυστοι, ειδικά με φόντο το ενδεχόμενο μιας νέας οικονομικής κρίσης.¹⁰¹ Συγκεκριμένα, διαφαίνεται πως η Γερμανία, υπερισχύει έναντι των χωρών του Νότου, γεγονός που βάζει σε κίνδυνο την συνοχή της Ευρωζώνης. Ήδη διαμορφώνονται διάφορα στρατόπεδα με αντικρουόμενες δημοσιονομικές και νομισματικές πολιτικές.¹⁰² Από την μια τα κράτη του Νότου (Γαλλία, Ελλάδα, Ισπανία και Ιταλία), από την άλλη τα κράτη του Βορρά (Αυστρία, Δανία, Ολλανδία και Σουηδία) και τα κράτη του Βίσεγκραντ, με εξέχοντα κράτη την Ουγγαρία και την Πολωνία, με κύριο άξονα αντιπαράθεσης την γραμμή για το μεταναστευτικό.

Από πολλές κυβερνήσεις των κρατών-μελών της ΕΕ υιοθετείται η άποψη να προχωρήσουν σε μεγαλύτερη κρατική βοήθεια στον ιδιωτικό τομέα, μέσω αύξησης

¹⁰⁰ Centre for Economics and Business Research, «World Economic League Table 2021·A world economic league table with forecasts for 193 countries to 2035», 12/2020
<https://cebr.com/wp-content/uploads/2020/12/WELT-2021-final-23.12.pdf> (19/01/2021)

¹⁰¹ Ι. Αλμπάνης, «Φόβοι για παγκόσμια οικονομική ύφεση – Απειλή και για την Ελλάδα», CNN Greece, 14/08/2019,
<https://www.cnn.gr/oikonomia/story/187531/fovoi-gia-pagkosmia-oikonomiki-yfesi-apeili-kai-gia-tin-ellada> (10/11/2019)

¹⁰² Ι. Παλαιολόγος, «Σταθερό το χάσμα Βορρά –Νότου», Η Καθημερινή, 24/04/2020,
<https://www.kathimerini.gr/politics/1075146/stathero-to-chasma-vorra-notoy/> (09/05/2020)

κρατικών δαπανών, ανοχή στην αύξηση του κρατικού χρέους και μια πιο χαλαρή νομισματική πολιτική, όπως χαμηλότερα επιτόκια και αύξηση της ρευστότητας. Ακόμη οι σύνοδοι κορυφής των κρατών-μελών της ΕΕ που πρόκειται να αποφασίσουν για την συγκρότηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάκαμψης, με σκοπό την στήριξη των πιο αδύναμων οικονομιών της ΕΕ και η συζήτηση γύρω από αυτό, φανερώνει πόσο εύθραστοι είναι οι όποιοι συμβιβασμοί.¹⁰³

Χαρακτηριστικά για τα παραπάνω, στην Σύνοδο του Eurogroup τον Σεπτεμβρίου του 2020 υπήρξε δυσπιστία για τους αυστηρότερους δημοσιονομικούς περιορισμούς που επρόκειτο να εφαρμοστούν για το 2021, κυρίως λόγω της δυσκολίας των οικονομιών να προσαρμοστούν στα δεδομένα της εποχής του κορονοϊού, σε μία ενδεχόμενη οικονομική κρίση, καθώς επίσης των μεγάλων ποσοστών ανεργίας. Παρα την λήψη των αποφάσεων, επισημάνθηκε ότι η δημοσιονομική χαλάρωση θα έχει οδυνηρές συνέπειες ως προς το δημόσιο χρέος των κρατών-μελών.

Μέχρι την εκδήλωση της νέας κρίσης, η Γερμανία απέρριπτε σταθερά τις προτάσεις για χαλάρωση της ήδη υπάρχουσας σκληρής δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής, προτάσσοντας τους κινδύνους που θα απέρρεαν για την σταθερότητα του ευρώ και την αξιοπιστία του ως διεθνούς αποθεματικού νομίσματος. Ακόμη πιο έντονη ήταν η άρνηση της σε κάθε πρόταση κοινού δανεισμού, ώστε να υπαρξει μια ισοτιμία ως προς την αποπληρωμή των χρεών και την παροχή οικονομικής βοήθειας στα υπερχρεωμένα κράτη-μέλη, εν μέσω πανδημίας. Ωστόσο η μετατόπιση της Γερμανίας έγινε τον Μάιο του 2020, μετά την πρόταση της Γερμανίδας Καγκελαρίου Α. Μέρκελ και του Γάλλου Προέδρου Ε. Μακρόν, για την χορήγηση €500 δις. στα κράτη-μέλη της Ένωσης που έχουν υποστεί ζημιές λόγω της πανδημίας.

Η αλλαγή της γερμανικής στάσης έγινε προκειμένου να αποφευχθεί μια ενδεχόμενη συρρίκνωση της ΕΕ μετά από το Brexit αλλά και για την συνοχή της, αφού κάτι τέτοιο θα επιδρούσε άμεσα αρνητικά στην οικονομική της επιρροή και στο πεδίο των εξαγωγών της. Ταυτόχρονα η Γερμανία αξιοποίησε την πίεση των

¹⁰³ Η Καθημερινή, «Διεύρυνση χάσματος Βορρά – Νότου στην Ευρώπη», 19/09/2020, <https://www.kathimerini.gr/economy/561084886/dieyrynsi-chasmatos-vorra-notoy-stin-eyropi/> (29/10/2020)

φειδωλών κρατών του Βορρά¹⁰⁴ (Αυστρία, Δανία, Ολλανδία, Σουηδία) για να μειώσει την αρχική πρόταση επιχορηγήσεων και κυρίως για να επιβάλει τους όρους της προκειμένου να ισχυροποιηθεί η θέση της εντός της ΕΕ.

Μπροστά στην νέα οικονομική κρίση αυξήθηκε η ανάγκη όλων των κρατών-μελών για μια μεγάλη άμεση κρατική παρέμβαση στήριξης ενός σχεδίου ανάκαμψης, που να περιλαμβάνει κρατικές επενδύσεις και νέα κίνητρα για επενδύσεις στην κάθε χώρα.

Τα πιο αδύναμα οικονομικά κράτη-μέλη δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στην περιοριστική πολιτική και δεν μπορούν να δανειστούν φθηνά από τις αγορές. Κράτη που ανήκουν στο σκληρό πυρήνα της Ευρωζώνης, όπως η Ιταλία,¹⁰⁵ δήλωσαν απρόθυμα να συνεχίσουν σε ένα δρόμο ακριβού δανεισμού, νέας μεγάλης επιβάρυνσης του κρατικού χρέους, μείωσης της πιστοληπτικής ικανότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους, με αποτέλεσμα να ενισχύεται το Ευρωσκεπτικιστικό ρεύμα εντός του ιταλικού πολιτικού σκηνικού. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην αντίδραση του πολυεκατομμυριούχου Τζ. Σόρος,¹⁰⁶ ενώ η σκληρή δημοσιονομική και νομισματική πολιτική οδηγεί σε αδιέξοδο τόσο την ιταλική, όσο και την ελληνική και ισπανική οικονομία.

Ωστόσο, η συμφωνία που προέκυψε για την δημιουργία Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάκαμψης¹⁰⁷ σε συνδιασμό με το NextGenerationEU και την απόφαση της ΕΕ να προχωρήσει για πρώτη φορά σε κοινό δανεισμό,¹⁰⁸ για να υποστηρίξει κράτη-μέλη, αποτελεί ένα στάδιο για την βαθύτερη ενοποίηση της ΕΕ.

Η Γαλλία και τα υπόλοιπα κράτη του Νότου, προβάλλουν αυτήν την εξέλιξη ως μια νίκη, απέναντι στην στάση των κρατών του Βορρά, ενώ ταυτόχρονα η

¹⁰⁴ Ι.Παλαιολόγος, «Σταθερό το χάσμα Βορρά –Νότου», Η Καθημερινή, 24/04/2020, <https://www.kathimerini.gr/politics/1075146/stathero-to-chasma-vorra-notoy/> (09/05/2020)

¹⁰⁵ L. Scazzieri, «Το μέλλον της ΕΕ και οι προοπτικές της Ιταλίας», Capital, 18/03/2020, <https://www.capital.gr/cer-org-uk/3438625/to-mellon-tis-ee-kai-oi-prooptikes-tis-italias> (09/05/2020)

¹⁰⁶ Iefimerida.gr, «Σόρος: Η ΕΕ πρέπει να βοηθήσει την Ιταλία, όχι να της δίνει μαθήματα», 03/06/2018, <https://www.iefimerida.gr/news/420946/soros-i-ee-prepei-na-voithisei-tin-italia-ohi-na-tis-dinei-mathimata> (17/06/2018)

¹⁰⁷ European Commission, «Recovery plan for Europe», https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en

¹⁰⁸ Newmoney.gr, «Σε εξέλιξη ο μεγαλύτερος κοινός δανεισμός της ιστορίας της ΕΕ: «Ουρά» επενδυτών, ρεκόρ προσφορών», 20/10/2020, <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/europsi/se-exelixa-o-megaliteros-kinos-danisos-tis-istorias-tis-ee-oura-ependiton-rekor-prosforon/> (29/10/2020)

Γερμανία χρησιμοποιεί τον συμβιβασμό προσωρινά για την αντιμετώπιση της μεγάλης έκτακτης ανάγκης, λόγω της πανδημίας, παρόλο που η δυνατότητά της να αντέξει το βάρος του κοινού δανεισμού είναι περιορισμένη.

Πέρα από τις χώρες του Νότου, δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί και η ομάδα του Βίσεγκραντ¹⁰⁹ και ιδιαίτερα η Πολωνία και η Ουγγαρία, που επιμένουν στην αρχή της ομοφωνίας για την λήψη των αποφάσεων, οι οποίες είναι αντίθετες σε προτάσεις αποδυνάμωσης της εθνικής κυριαρχίας των κρατών-μελών και διαφοροποιούνται από τις ενέργειες της ΕΕ για το μεταναστευτικό. Από την άλλη οι Γερμανοί είναι πιο θετικοί για την παγκοσμιοποίηση¹¹⁰ όταν ρωτήθηκαν εάν η παγκοσμιοποίηση τα τελευταία χρόνια υπήρξε καλό ή κακό πράγμα για τη χώρα τους οι έξι στους δέκα Γερμανούς (59%) βλέπουν την παγκοσμιοποίηση ως πλεονεκτική για τη χώρα τους, ενώ μόνο οι τρεις στους δέκα λένε ότι δεν είναι προς όφελος τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, έρχεται να προστεθεί και η αντιπαράθεση με τα κράτη του Βορρά που αντιτίθενται στις προτάσεις της Γαλλίας για μια «νέα αρχιτεκτονική της ΕΕ»,¹¹¹ την εμβάθυνση της ενοποίησης και χαλάρωσης της δημοσιονομικής-νομισματικής πολιτικής και του Συμφώνου Σταθερότητας. Η συγκεκριμένη στάση υποβοηθάει την Γερμανία, αφού συμπληρώνονται οι πιέσεις που δέχεται η τελευταία από τα κράτη του Νότου.

Πέρα από τον δημοσιονομικό και νομισματικό παράγοντα αξίζει να αναφερθεί, ότι ο γαλλογερμανικός συμβιβασμός δεν πρέπει να θεωρείται σταθερός, γιατί τα ζητήματα εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ σε σχέση με την Τουρκία και την Ν/Α Μεσόγειο¹¹² ή η διεύρυνση της Ένωσης στα Δυτικά Βαλκάνια,¹¹³ μπορούν να σπάσουν τον συμβιβασμό.

¹⁰⁹ Ι. Παλαιολόγος, «Επισήμως μπλόκο στο Ταμείο Ανάκαμψης από Ουγγαρία, Πολωνία», Η Καθημερινή, 16/11/2020, <https://www.kathimerini.gr/world/561160303/episimos-mploko-sto-tameio-anakamptis-apo-oyggaria-polonia/> (02/12/2020)

¹¹⁰ J. Poushter, Sh. Schumacher, «Amid coronavirus crisis, Americans and Germans see changing world in different ways», Pew Research Center, 18/05/2020, <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2020/05/18/amid-coronavirus-crisis-americans-and-germans-see-changing-world-in-different-ways/> (20/10/2020)

¹¹¹ European Council on Foreign Relations, «The lonely leader: The origins of France's strategy for EU foreign policy», 06/01/2021, <https://ecfr.eu/article/the-lonely-leader-the-origins-of-frances-strategy-for-eu-foreign-policy/> (19/01/2021)

¹¹² Ε. Κουτσοκόστα, «ΕΕ: Η Τουρκία διχάζει τα κράτη μέλη της Μεσογείου», Euronews.com, 15/12/2020, <https://gr.euronews.com/2020/12/15/eu-leaders-turkey-sanctions-greece-eastern-mediterranean> (19/01/2021)

Ο οποιοσδήποτε συμβιβασμός είναι εύθραυστος για την κάθε χώρα, ωστόσο όμως στο τραπέζι του διεθνούς γίνεσθαι, έρχονται να προστεθούν και άλλοι μεγάλοι υπερσυστημικοί δρώντες, όπως η Κίνα. Ήδη οι κυβερνήσεις της Ιταλίας και των κρατών του Βίσενγκραντ έχουν αναβαθμίσει τις σχέσεις τους με την Κίνα στο πλαίσιο της «Πρωτοβουλίας 17+1».¹¹⁴

Η κατάσταση που διαμορφώνεται αναδεικνύει ότι η Κίνα ενισχύεται οικονομικά και αυξάνεται η πιθανότητα να ξεπεράσει τις ΗΠΑ στο Παγκόσμιο ΑΕΠ τα επόμενα χρόνια,¹¹⁵ ειδικά μέσω των εξαγωγών κεφαλαίου και εμπορευμάτων διαμέσου της Πρωτοβουλίας BRI. Αυτό αποτυπώνεται και από την σταδιακή υποχώρηση του ποσοστού των ΗΠΑ και την άνοδο που παρουσιάζει η Κίνα στο Παγκόσμιο ΑΕΠ την περίοδο 2000-2020, κάτι που διαφαίνεται και από την αύξηση του εμπορικού ελλείματος των ΗΠΑ στο διμερές εμπόριο με την Κίνα¹¹⁶, κατά την περίοδο 1985-2019, ποσό που ξεπερνάει τα \$300 B.

Στην ιστορική περίοδο που διανύουμε, για την διατήρηση της ισχύος μιας χώρας, πολύ σημαντικό ρόλο παίζει ο οικονομικός πυλώνας και πιο συγκεκριμένα η βιομηχανική παραγωγή, δηλαδή η αξία που παράγεται σε έναν Εθνικό Κοινωνικό Σχηματισμό, η οποία έχει την δυνατότητα να εξάγεται είτε με την μορφή του εμπορεύματος είτε με την μορφή κεφαλαίου ως Άμεσες Ξένες Επενδύσεις.

Η «Διασκεψη Ηνωμενων Εθνων Για Το Εμποριο Και Την Αναπτυξη» στην ετήσια έκθεση¹¹⁷ της για το διάστημα 2018-19 αναφέρει πως η Κίνα ήταν η δεύτερη (2^η) χώρα, μετά την Ινδία, που συγκέντρωνε το μεγαλύτερο ποσοστό των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων σε όλον τον κόσμο. Η Κίνα προσέλκυε Άμεσες Ξένες Επενδύσεις λόγω της οικονομικής της ανάπτυξης, της μεγάλης εγχώριας αγοράς της, της εξαγωγικής της ανταγωνιστικότητας και της ένταξης της στον Παγκόσμιο

¹¹³ Euronews.com, «Διαφωνία Μέρκελ-Μακρόν για τα Δυτικά Βαλκάνια», 05/07/2019, <https://gr.euronews.com/2019/07/05/diafoniamerkel-makron-gia-ta-ditika-balkanika> (10/11/2019)

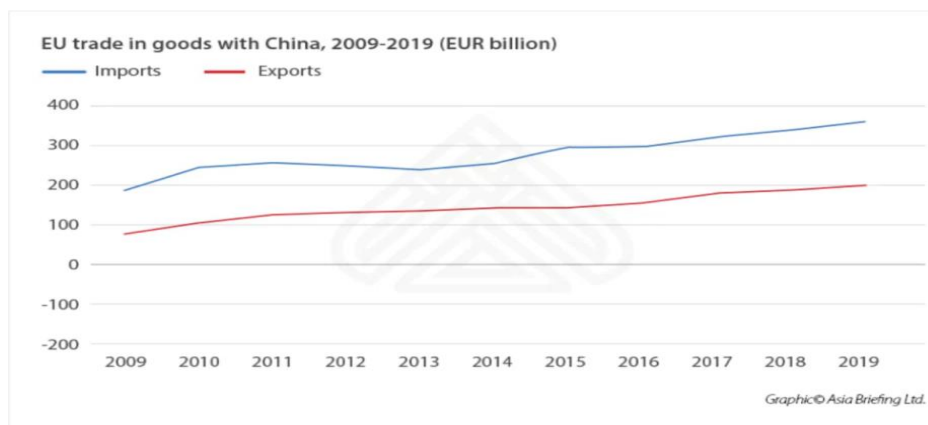
¹¹⁴ Valdai. Discussion Club, «China and Europe: BRI and the 17+1 Initiative», 28/01/2020, <https://valdaiclub.com/a/highlights/china-and-europe-bri-and-the-17-1-initiative/> (20/10/2020)

¹¹⁵ The World Bank, «GDP (current US\$)», https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2019&most_recent_value_desc=true&start=2000

¹¹⁶ Ν. Κονδυλόπουλος, «Η Κίνα διογκώνει το εμπορικό πλεόνασμά της με τις ΗΠΑ», Bankingnews.gr, 14/01/2021, <https://www.bankingnews.gr/diethni/articles/541387/i-kina-diogkonei-to-emporiko-pleonasma-tis-me-tis-ipa> (19/01/2021)

¹¹⁷ United Nations Conference On Trade And Development, «World Investment Report2020· International Production Beyond The Pandemic· Key Messages And Overview», Γενεύη 2020, https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_overview_en.pdf

Οργανισμό Εμπορίου. Ωστόσο σήμερα, η Κίνα είναι ένας σημαντικός οικονομικός εταίρος, ειδικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση.¹¹⁸



Εικόνα 9 Eurostat, "China-EU trade in goods: 164 B. deficit in 2019"

Όσον αφορά τις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις «πολλές μελέτες υποδεικνύουν πως οι επιπτώσεις των πολυεθνικών εταιρειών στις χώρες υποδοχής δεν είναι ούτε τόσο θετικές, ούτε τόσο αρνητικές όσο υποστηρίζουν οι ορθόδοξοι φιλελεύθεροι και οι θεωρητικοί της εξάρτησης και πως οι επιλογές μιας χώρας υποδοχής ποικίλλουν ανάλογα με τις διαφορετικές περιστάσεις. Για παράδειγμα, ένας παράγοντας που επηρεάζει τις πιθανές επιλογές μιας χώρας υποδοχής είναι το εύρος του ανταγωνισμού μεταξύ των επενδυτών· δηλαδή, μια χώρα υποδοχής έχει μεγαλύτερη επιρροή αν έχει να διαλέξει ανάμεσα σε περισσότερους επενδυτές. Παρόλο που τα κράτη έχουν εξαρτηθεί περισσότερο από τις επενδύσεις, η ποικιλότητα των επενδυτικών πηγών έχει επίσης αυξηθεί. [...] Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την επιλογή μιας χώρας υποδοχής είναι «το παζάρι της παλαιότητας»,¹¹⁹ που κάνει τις σχέσεις της χώρας με την πολυεθνική επιχείρηση να

¹¹⁸ ΣΚΑΪ, «Εξαγωγές: Η Κίνα «εκθρόνισε» τις ΗΠΑ ως ο βασικός εμπορικός εταίρος της ΕΕ», 15/02/2021, <https://www.skai.gr/news/world/eksagoges-i-kina-ekthronise-tis-ipa-os-o-vasikos-emporikos-etairos-tis-ee> (20/02/2021)

¹¹⁹ «Το παζάρι της παλαιότητας δεν εφαρμόζεται το ίδιο σε όλες τις συνθήκες. Για παράδειγμα είναι πιο πιθανό να εφαρμοστεί σε επιχειρηματικά σχέδια που απαιτούν μεγάλες σταθερές επενδύσεις. Τέτοια σχέδια δίνουν αρχικά στους ξένους επενδυτές μεγάλη επιρροή, όμως αρκετά χρόνια αργότερα οι σταθερές επενδύσεις, μπορούν να μετατραπούν σε όμηρο της χώρας υποδοχής. Οι πολυεθνικές εταιρείες με μικρότερες πλάγιες επενδύσεις μπορούν να αποσυρθούν πιο εύκολα από την χώρα υποδοχής. Ένας άλλος παράγοντας είναι ο τύπος της τεχνολογίας που χρησιμοποιεί μια πολυεθνική σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο. Οι ξένοι επενδυτές που χρησιμοποιούν νέες και εξελιγμένες τεχνολογίες που δεν είναι διαθέσιμες στην χώρα υποδοχής ίσως είναι λιγότερο ευάλωτοι στις επιθετικές πολιτικές της χώρας υποδοχής σε μεταγενέστερο χρόνο. Ένας τρίτος παράγοντας είναι η σημασία του marketing και της διαφοροποίησης των προϊόντων μέσω της διαφήμισης. Όταν οι πωλήσεις μιας εταιρείας εξαρτώνται από την αναγνωρισιμότητα της φίρμας και την αφοσίωση των καταναλωτών, βρίσκεται σε ισχυρότερη θέση έναντι της χώρας υποδοχής. Αυτοί οι τρεις παράγοντες, οι σταθερές επενδύσεις, οι νέες τεχνολογίες και η αναγνωρισιμότητα της

αλλάζουν με τον καιρό. Μια χώρα υποδοχής βρίσκεται σε αδύναμη διαπραγματευτική θέση προτού εισέλθει μια πολυεθνική, διότι η πολυεθνική μπορεί να ακολουθήσει και άλλες επιλογές, έτσι η χώρα υποδοχής αναγκάζεται να παράσχει κίνητρα για την προσέλκυση της αρχικής επένδυσης».¹²⁰

Το κύριο ερώτημα όμως, είναι γιατί οι επιχειρήσεις κατευθύνουν Άμεσες Ξένες Επενδύσεις σε μια χώρα υποδοχής και όχι σε μιαν άλλη. Σύμφωνα με τον Cohn «ορισμένοι συγγραφείς θεωρούν πως οι δημοκρατικές λιγότερο αναπτυγμένες χώρες είναι πιθανότερο να προσελκύσουν ΑΞΕ, επειδή οι δημοκρατικοί θεσμοί επιβάλλουν περιορισμούς στις κυβερνήσεις, οι οποίοι μειώνουν τους πολιτικούς κινδύνους και διασφαλίζουν τα δικαιώματα της ατομικής ιδιοκτησίας για τις πολυεθνικές εταιρείες. Άλλοι συγγραφείς θεωρούν πως είναι πιθανότερο να κατευθύνουν ΑΞΕ προς αυταρχικές και λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, διότι οι αυταρχικοί ηγέτες μπορούν να καταστείλουν τα εργατικά συνδικάτα, να μειώσουν τους μισθούς και να προασπίσουν τις πολυεθνικές έναντι των λαϊκών πιέσεων [...]».¹²¹

Ωστόσο «σύμφωνα με την θεωρία του Heckscher-Ohlin, οι φιλελεύθεροι δέχονται πως τα κράτη είναι διαφορετικά προικισμένα ανα συντελεστή παραγωγής και πως οι ΑΞΕ κατευθύνονται προς τις περιοχές όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη ή ελλιπέστερη παροχή»,¹²² προκειμένου να εξασφαλιστεί το μεγαλύτερο δυνατόν κέρδος. Από την άλλη μεριά, ως κριτική στις ορθόδοξες φιλελεύθερες απόψεις, «ο

φίρμας, αποτελούν σημάδια για να προβλέψουμε αν ένας κλάδος θα υποστεί «το παζάρι της παλαιότητας». Εφαρμόζεται περισσότερο σε κλάδους πρώτων υλών που περιλαμβάνουν μεγάλες σταθερές επενδύσεις και γνώριμες τεχνολογίες και για αυτό οι εθνικοποιήσεις που έκαναν οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες ήταν περισσότερο σε κλάδους πρώτων υλών. Σε αυτούς τους κλάδους, οι χώρες υποδοχής πέτυχαν περισσότερο όταν ζήτησαν υψηλότερους φόρους, περισσότερη επεξεργασία των προϊόντων, από κοινού marketing και απασχόληση ντόπιων στην διοίκηση της επιχείρησης.

Παρόλο που οι επενδύσεις των πολυεθνικών εταιρειών υπόκεινται σε αβεβαιότητες όπως είναι «το παζάρι της παλαιότητας» και η πολιτική αναταραχή στην χώρα υποδοχής, η πολυεθνική μπορεί να αξιοποιήσει μια ποικιλία στρατηγικών για να αντισταθμίσει αυτούς τους κινδύνους. Για παράδειγμα, μια πολυεθνική εταιρεία μπορεί να μειώσει την έκθεσή της σε συγκεκριμένες χώρες υποδοχής με την κάθετη ολοκλήρωση, δηλαδή τοποθετώντας τα διάφορα στάδια της παραγωγής σε διαφορετικές χώρες. Οι πολυεθνικές μπορούν επίσης συχνά να αποφύγουν τις ισχυρές πιέσεις μιας χώρας υποδοχής, οικοδομώντας συμμαχίες με τον εγχώριο ιδιωτικό τομέα, με κοινοπραξίες ή με άλλες μορφές συνεργασίας. Όταν μια πολυεθνική εταιρεία εδραιωθεί περισσότερο σε μια χώρα υποδοχής, μπορεί να παράγει και πολιτική/οικονομική στήριξη του εαυτού της, δημιουργώντας διασυνδέσεις με τους εγχώριους προμηθευτές, διανομείς και καταναλωτές».

¹²⁰ Th. H. Cohn, *Διεθνής Πολιτική Οικονομία*, Gutenberg, Αθήνα 2009, σελ. 467

¹²¹ Ο.π., σελ. 465

¹²² Ο.π., σελ 466

Hymer¹²³ και ο Kindleberger υποστήριξαν πως οι ΑΞΕ δεν μπορούν να εξισωθούν απλώς με την κίνηση κεφαλαίου από μια χώρα προέλευσης σε μια χώρα υποδοχής. Αντίθετα, οι πολυεθνικές εταιρείες λαμβάνουν συχνά χρηματοδότηση για ΑΞΕ δανειζόμενες κεφάλαια από την χώρα υποδοχής». ¹²⁴

Worldwide Chinese Investments & Construction (2005-2020)¹²⁵

EUROPE	411,37 B
SUB-SAHARAN AFRICA	304,05 B
W. ASIA	301,63 B
E. ASIA	298,46 B
ARAB MID.EAST & N. AFRICA	198,09 B
USA	187,8 B
S. AMERICA	178,37 B
AUSTRALIA	116,19 B
N. AMERICA	72,84 B
TOTAL	2068,8 B

EUROPE INVESTMENTS

ENERGY	>1000 B
TRANSPORT	600 B

¹²³ Μαρξιστές και θεωρητικοί της εξάρτησης υιοθέτησαν και αναθεώρησαν πολλές από τις ιδέες του Hymer. Σύμφωνα με τους θεωρητικούς της εξάρτησης, οι πολυεθνικές εταιρείες εμποδίζουν τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες να πετύχουν γνήσια αυτόνομη ανάπτυξη: περισσότερο ιδιοποιούνται εγχώριο κεφάλαιο παρά εισάγουν νέο κεφάλαιο, εμποδίζουν τις εγχώριες επιχειρήσεις να συμμετάσχουν στους πιο δυναμικούς τομείς της οικονομίας, αυξάνουν τις εισοδηματικές ανισότητες στην χώρα υποδοχής και χρησιμοποιούν τεχνολογίες εντάσεως κεφαλαίου που συντελούν στην ανεργία. Οι πολυεθνικές υπονομεύουν επίσης την κυβέρνηση και την κοινωνία της χώρας υποδοχής αγκαλιάζοντας τις εγχώριες ελίτ, επιβάλλοντας πολιτική και οικονομική πίεση (συχνά με την βοήθεια της χώρας προέλευσης της πολυεθνικής) και μεταβάλλοντας τις καταναλωτικές προτιμήσεις και συμπεριφορές.

¹²⁴ Ο.π. σελ 466

¹²⁵ American Enterprise Institute, «China Global Investment Tracker», <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

REAL ESTATE	>200 B
METALS	≈ 200 B

EUROPE

AUSTRIA	510 M
BELARUS	6,03 B
BELGIUM	4,52 B
BOSNIA	2,95 B
BRITAIN	86,83 B
BULGARIA	460 M
CROATIA	690 M
CYPRUS	300 M
CZECH REPUBLIC	960 M
DENMARK	1,43 B
FINLAND	15,67 B
FRANCE	28,48 B
GERMANY	47,58 B
GREECE	10,54 B
HUNGARY	5,88 B
IRELAND	7,6 B
ITALY	26,75 B
LATVIA	110 M
LUXEMBURG	4,68 B
N. MACEDONIA	650 M

MALTA	440 M
MOLDOVA	560 M
MONTENEGRO	1,22 B
NETHERLANDS	15,95 B
NORWAY	7,09 B
POLAND	2,28 B
PORTUGAL	9,02 B
ROMANIA	2,11 B
RUSSIAN FEDERATION	54,54 B
SERBIA	10,67 B
SLOVENIA	2,18 B
SPAIN	7,41 B
SWEDEN	14,67
SWITZERLAND	61,72
UKRAINE	10,46 B

AUSTRIA	
TRANSPORT	280 M.
FINANCE	230 M.

GERMANY	
TRANSPORT	21,82 B
REAL ESTATE	6,46 B
TECHNOLOGY	5,91 B
FINANCE	3,71 B

ENERGY	3,64 B
--------	--------

NETHERLANDS	
TECHNOLOGY	6,69 B.
AGRICULTURE	4,02 B.
FINANCE	1,77 B.

FRANCE	
ENERGY	6,66 B
TOURISM	4,81 B
TECHNOLOGY	3,59 B
ENTERTAINMENT	3,5 B
TRANSPORT	2,54 B

ITALY	
TRANSPORT	8,75 B
ENERGY	6,48 B
TECHNOLOGY	5,29 B
FINANCE	2,81 B

BULGARIA	
TRANSPORT	250 M
REAL ESTATE	210 M

GREECE	
TRANSPORT	7,08 B

ENERGY	2,31 B
--------	--------

ROMANIA	
ENERGY	2,11 B

SERBIA	
TRANSPORT	5,02 B
ENERGY	2,84 B
METALS	2,07 B

Πέραν από τις ΑΞΕ, μεγάλη σημασία για την οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους, έχει η εμπορευματική κυκλοφορία και οι εμπορικοί διάδρομοι. Όσον αφορά στους εμπορικούς διαδρόμους είτε οδικούς, είτε σιδηροδρομικούς, είτε υδάτινους, πρέπει να κατανοήσουμε πως είναι εκείνοι που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των εμπορευμάτων, κυρίως για την μείωση του χρόνου που απαιτείται λόγω των μεγάλων αποστάσεων· άλλωστε «για αυτό το εμπόριο πρέπει να το δούμε ως διαμετακομιστικό, ως εξισορρόπηση μεταξύ επάρκειας και έλλειψης ανάμεσα στα επιμέρους τμήματα ενός γεωγραφικού χώρου, καθώς και ως ανταλλαγή με άλλους χώρους, επομένως μια εκτεταμένη διακίνηση. Πρόκειται δηλαδή, κυρίως για προώθηση αγαθών· [...] Εμπορικοί δρόμοι είναι [...] όλες οι «γραμμές» της γήινης επιφάνειας –ή καλύτερα ακόμα: οι συγκοινωνιακές αρτηρίες, οι κόμβοι και οι επιφάνειες- των οποίων η κίνηση συνίστατο κυρίως στην μεταφορά εμπορευμάτων και εμπορών, που ήταν υποχρεωμένοι να διασχίζουν μακρινές αποστάσεις». Για αυτόν τον λόγο, η υλική βάση της σχέσης μεταξύ του χώρου και των οικονομικών σχέσεων που διαμορφώνουν οι ανθρώπινες κοινωνίες, είναι η δημιουργία του οδικού δικτύου. Μόνο έτσι μπορούμε να καθορίσουμε το είδος και τον τρόπο της διακίνησης στον γεωγραφικό χώρο, δηλαδή ποιες είναι οι προϋποθέσεις της διακίνησης, της συγκοινωνίας, τα μέσα μεταφοράς· και όλα αυτά εντός ενός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος.

Ο Μάζης αναφέρει ότι «η ρατσελιανή κυκλοφορία εμπεριέχει τρία sine qua non στοιχεία: α) τον γεωγραφικό χώρο εκκίνησης/εκπομπής, β) τον γεωγραφικό χώρο προορισμού/άφιξης/έλξης και γ) την μεταξύ τους απόσταση», όπως επίσης εκτιμά ότι «η βαθύτερη ουσία της Verkehr (κυκλοφορίας) είναι γεωγραφική, αλλά και γεωγραφικώς καθοριζόμενη καθώς η κυκλοφορία είναι ιδιαίτερη μορφή της ιστορικής δυναμικής, παραγωγός αρμονίας και επιταχυντικός ιστορικός καταλύτης. Είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των κρατών».¹²⁶

Η Δωματιώτη αναφερόμενη στο ζήτημα του Αρκτικού Ωκεανού εύστοχα αναδεικνύει ότι «η δημιουργία νέων διελεύσεων στον Αρκτικό Ωκεανό, επηρεάζει την κυκλοφορία των αγαθών που είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των κρατών. Επηρεάζει συγκεκριμένα, την απόσταση μεταξύ του γεωγραφικού χώρου εκκίνησης-εκπομπής και προορισμού-άφιξης-έλξης, γιατί μειώνεται η απόσταση και ο χρόνος των εμπορευματικών ροών».¹²⁷ Κάτι αντίστοιχο ισχύει και για την υπόλοιπη Ευρώπη με το πρόγραμμα της ΕΕ «Waterway Infrastructure Priorities For 2014-2020»¹²⁸ σε συνδυασμό με τον «Νέο Δρόμο του Μεταξιού», που εστιάζουν στα ποτάμια δίκτυα της Ευρώπης και την αξιοποίηση τους στον τομέα των εμπορικών μεταφορών, ως οικονομικότερο και ταχύτερο μέσο της εμπορευματικής κυκλοφορίας.

Όσον αφορά τα ποτάμια δίκτυα, το πρόγραμμα της ΕΕ «Waterway Infrastructure Priorities for 2014-2020» στοχεύει στην περαιτέρω ανάπτυξη των ποτάμιων πληροφοριακών συστημάτων¹²⁹ και των υποδομών καθαρού καυσίμου.¹³⁰ Με το νέο πρόγραμμα και την ανάλογη υποδομή της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»,¹³¹ αλλά και με τις βασικές της πρωταρχικές επιδιώξεις, η ΕΕ σκοπεύει να δημιουργήσει ένα μεγάλης κλίμακας μεταφορικό δίκτυο, το οποίο θα εκτείνεται σε ολόκληρη την περιοχή, ώστε να διεξάγεται πιο εύκολα και γρήγορα η μεταφορά

¹²⁶ Ι. Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική· η θεωρία και η πράξη*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2002, σελ.152

¹²⁷ Ξ. Μ. Δωματιώτη, *Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση· Διεπιστημονικότητα και Πολυμεθοδολογική Προσέγγιση*, εκδ. Λειμών, Αθήνα, 2018, σελ. 72

¹²⁸ Inland Navigation Europe, «EU waterway infrastructure priorities for 2014-2020», 07/02/2014, <http://www.inlandnavigation.eu/news/infrastructure/eu-waterway-infrastructure-priorities-for-2014-2020/> (23/09/2018)

¹²⁹ Ο.π.

¹³⁰ Ο.π.

¹³¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»: Η Επιτροπή προτείνει επενδύσεις 421 εκατ. ευρώ για πιο ασφαλείς, πιο έξυπνες και πιο πράσινες υποδομές μεταφορών», 28/03/2019, https://ec.europa.eu/greece/news/20190328/mixanismos_sundeontas_thn_europi_el (10/11/2019)

και η μετακίνηση των εμπορευμάτων, αλλά και των ανθρώπων. Αυτό το βασικό δίκτυο περιλαμβάνει σημαντικές υποδομές, απαραίτητες για την εσωτερική αγορά της ΕΕ συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών και των λιμένων. Εκτιμάται πως θα έχει ολοκληρωθεί ως το 2030. Από τον προϋπολογισμό 2014-2020 ύψους €26 Β. για τις μεταφορές, σχεδόν το 85% υπολογίζεται ότι έχει δαπανηθεί για την εκκαθάριση σημείων συμφόρησης σε 9 πολυτροπικούς διαδρόμους αλλά και σε άλλες προτεραιότητες όπως η καινοτόμος και βιώσιμη τεχνολογία και η πλήρης ανάπτυξη των έξηπων μεταφορών συμπεριλαμβανομένων των Ποτάμιων Υπηρεσιών Πληροφοριών (R.I.S.).¹³²

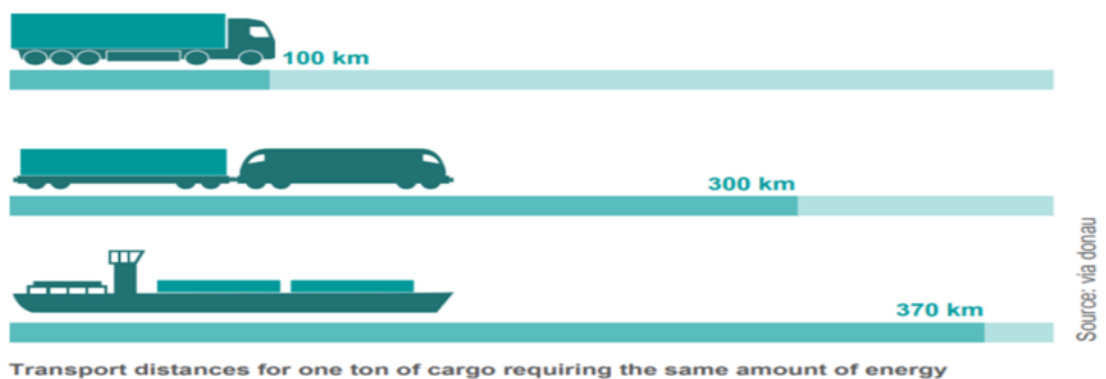
Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούμε στην σημασία του Δούναβη και την δυνητική του σύνδεση με τον ποταμό Αξιό, μέσω του παραπόταμού του, Μοράβα. Ο Δούναβης είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος ποταμός της Ευρώπης και έχει ως αφετηρία τον Μέλανα Δρυμό της Γερμανίας, με μήκος πάνω από 2800 km και διασχίζει 12 χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης εκβάλλοντας στην Μαύρη Θάλασσα μέσω της Ρουμανίας. Με την κατασκευή του καναλιού Ρήνος-Μάιν-Δούναβης, ενώθηκε με το Διευρωπαϊκό ποτάμιο Δίκτυο Μεταφορών, ενώνοντας την Μαύρη Θάλασσα με την Ολλανδία, το Βέλγιο και την Γαλλία, καθώς επίσης με την Πολωνία μέσω του Όντερ και του Βίστουλα. Ταυτόχρονα η δυνητική σύνδεση του Δούναβη με το Αιγαίο εμπλέκει τους 2 Διευρωπαϊκούς Διαδρόμους Μεταφορών από τα Ανατολικά προς τα Δυτικά (Διάδρομος VII) και Βόρεια προς Νότια (Διάδρομος X). Ωστόσο, οι δυνατότητες του Δούναβη, σύμφωνα με εκτιμήσεις,¹³³ δεν αξιοποιούνται επαρκώς, καθώς ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω αυτού, δεν ξεπερνούν το 10-20 % από εκείνα του Ρήνου, με αποτέλεσμα να χρειάζεται να ενισχυθεί η πολυτροπικότητα του εμπορίου στην περιοχή.

Η «στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη» (EUSDR), «σκοπεύει να αναπτύξει συντονισμένες πολιτικές και δράσεις στον τομέα της λεκάνης απορροής ποταμών, ενισχύοντας τις δεσμεύσεις της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», για μια έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη βασισμένη σε 4 πυλώνες και

¹³² Inland Navigation Europe, «Καλύτερες πιθανότητες για βελτίωση της υποδομής των πλωτών οδών», 16/01/2014 <http://www.inlandnavigation.eu/news/infrastructure/better-chances-for-improving-waterway-infrastructure/> (23/09/2018)

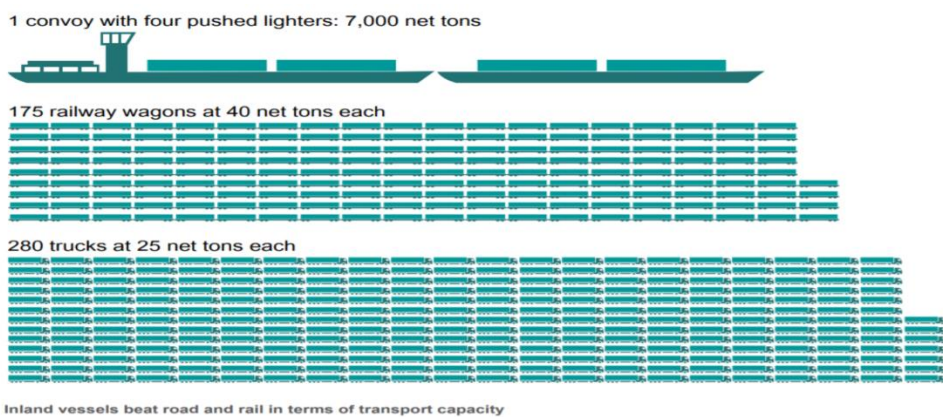
¹³³ Ευρωπαϊκή Ένωση, Περιφερειακή Πολιτική, panorama info regio 37, «Η Στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη· Μια ενιαία απάντηση στις κοινές προκλήσεις», 2011, σελ. 5

12 τομείς προτεραιότητας. Αυτά θα αντιμετωπίσουν βασικά ζητήματα όπως κινητικότητα, ενέργεια, βιοποικιλότητα, κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη και ασφάλεια». ¹³⁴ Οι στόχοι του προγράμματος έχουν ως κατεύθυνση την ενίσχυση της συνεργασίας των κρατών της περιοχής, είτε αυτά αποτελούν κράτη-μέλη της ΕΕ, είτε όχι, με βάση τον συντονισμό, την ενθάρρυνση της αύξησης του επιπέδου και της ποιότητας των δραστηριοτήτων του δικτύου καθώς επίσης την ενίσχυση της μακροπεριφερειακής συνεργασίας. Οι άξονες για την εν λόγω στρατηγική ¹³⁵ είναι η βελτίωση της κινητικότητας και της πολυτροπικότητας (σύνδεση των οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και ποτάμιων αρτηριών), η ενίσχυση της χρήσης βιώσιμης ενέργειας, με στόχο την μείωση των ρύπων και η προώθηση του πολιτισμού, του τουρισμού και της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών της περιοχής.



Transport distances for one ton of cargo requiring the same amount of energy

Εικόνα 10 INES-Danube, "Danube navigation at a glance", σελ.21, http://ines-danube.info/goto.php?target=file_1442_download&client_id=viaillias4



Εικόνα 11 INES-Danube, "Danube navigation at a glance", σελ.20, http://ines-danube.info/goto.php?target=file_1442_download&client_id=viaillias4

¹³⁴ Ο.π.

¹³⁵ Ο.π.σελ.4

Σύμφωνα με την Μπρεδήμα «η αρχική ιδέα αυτής της σύνδεσης αποτυπώθηκε σε μια μελέτη σκοπιμότητας των Ηνωμένων Εθνών, από το United Nations Development Programme (UNDP). Το 1979 το UNDP, η Ελλάδα και η Γιουγκοσλαβία, ανέθεσαν σε σουηδικό οίκο μελέτης την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για την κατασκευή πλωτού διαδρόμου μεταξύ Δούναβη και του Αιγαίου πελάγους. Η εξάτομη αυτή μελέτη προέβλεπε την πλωτή σύνδεση του Βελιγραδίου με την Θεσσαλονίκη. Προβλεπόταν η ζεύξη του ποταμού Αξιού με τους ποταμούς Μοράβα/Δούναβη δια την κατασκευής υδάτινης οδού (waterway) που διέσχιζε την Σερβία, την ΠΓΔΜ και συντόμευε την μεταφορά φορτίων από την Μαύρη θάλασσα προς την Μεσόγειο κατά 1200 km παρακάμπτοντας τα Στενά των Δαρδανελίων».¹³⁶

Από την μεριά της Ε.Ε., η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) ανέλαβε την διευθέτηση της μελέτης και του σχεδίου με την οργάνωση της Μικτής Συμβουλευτικής Επιτροπής μεταξύ Ε.Ε. και Ρουμανίας το 2002 και 2005, με την Π.Γ.Δ.Μ. το 2010 και στην γνωμοδότησή της για την Στρατηγική της Ε.Ε. το 2011.

Είναι χαρακτηριστικό πως το 2011 στην γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ¹³⁷ οι οικολόγοι εξέφρασαν αντιρρήσεις¹³⁸ για την σύνδεση των ευρωπαϊκών ποτάμιων δικτύων με το Αιγαίο και την Μεσόγειο, για περιβαλλοντικούς λόγους, ενώ συμφώνησαν οι Ολλανδοί και οι Γερμανοί, καθώς εκτιμούσαν ότι με αυτό το έργο θα μειωθεί ο όγκος των διακινούμενων εμπορευμάτων με προορισμό το Ρότερνταμ και το Αμβούργο, αντίστοιχα. Αντίθετα, οι Πολωνοί συμφώνησαν με το εγχείρημα, καθώς επιδιώκουν την σύνδεση της Βαλτικής με την Μεσόγειο θάλασσα.

¹³⁶ Α. Μπρεδήμα, «Ο πλωτός διάδρομος από το Αιγαίο ως τον Δούναβη», Foreign Affairs, 04/02/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71626/dr-anna-mpredima/o-plotos-diadromos-apo-to-aigaio-os-ton-doynabi> (10/11/2019)

¹³⁷ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περιοχή του Δούναβη», 25/08/2011 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:248:0081:0086:EL:PDF> (10/11/2019)

¹³⁸ Α. Μπρεδήμα, «Ο πλωτός διάδρομος από το Αιγαίο ως τον Δούναβη», Foreign Affairs, 04/02/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71626/dr-anna-mpredima/o-plotos-diadromos-apo-to-aigaio-os-ton-doynabi> (10/11/2019)

Από το 2013 όμως, η Κίνα αρχίζει και διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο για την σύνδεση του Δούναβη μέσω του Μοράβα με τον Αξιό.¹³⁹ Στις 26 Ιανουαρίου 2013 ο υπουργός Φυσικών Πόρων, Ορυχείων και Χωροταξίας της Σερβίας, Milan Bacevic και ο πρόεδρος της κινεζικής κρατικής εταιρείας China Gezhouba Group Corporation, Zhang Jinqun, υπέγραψαν Πρωτόκολλο Συνεννόησης¹⁴⁰ σχετικά με την εκπόνηση μελέτης σχετικά με την κατασκευή διώρυγας στο Μοράβα.

Από τα μέχρι στιγμής δεδομένα, προκύπτει ότι οι εμπορικοί διάδρομοι, που σχηματίζονται ή έχουν σχηματιστεί ήδη, συμβάλλουν στην ανάπτυξη του εμπορίου εντός των πλαισίων ενός συγκεκριμένου χώρου και χρόνου. Ο χρόνος για την διακίνηση των εμπορευμάτων, έχει την τάση να μειώνεται, ενώ ο χώρος, φανερώνει ότι όλοι οι εμπορικοί διάδρομοι τέμνονται και καταλήγουν σε συγκεκριμένα σημεία.



Εικόνα 12 European Commission, "Mobility & Transport-TENTEC Interactive Map Viewer", <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Από τους χάρτες που προκύπτουν μέσω του προγράμματος «Mobility & Transport-TENtec Interactive Map Viewer», αναδεικνύεται ότι στην Ουγγαρία

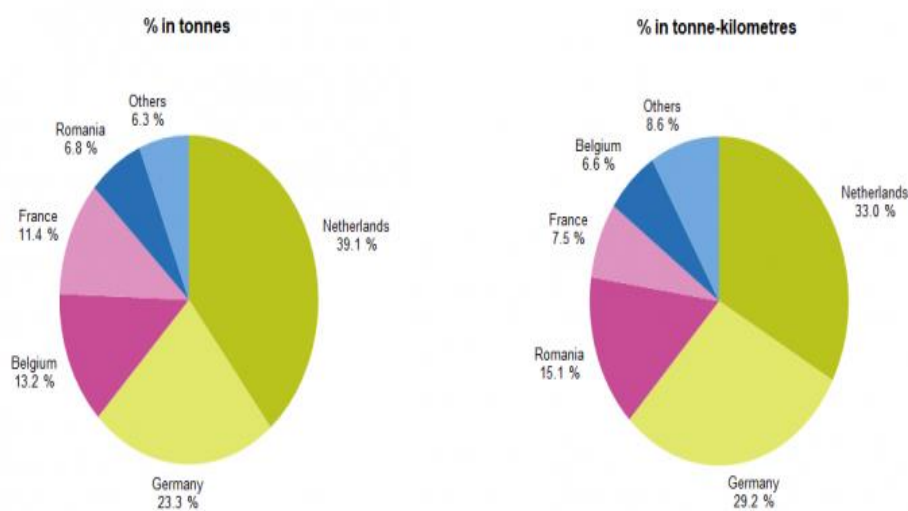
¹³⁹ Metaforespress.gr, «Μεγάλο το οικονομικό κόστος υλοποίησης της πλωτής διώρυγας Δούναβη – Μοράβα – Αξιού», shorturl.at/gtHV9 (10/11/2019)

¹⁴⁰ Embassy of the Republic of Serbia, « Minister Milan Bačević visited China», 28/01/2013, <http://www.beijing.mfa.gov.rs/newstext.php?subaction=showfull&id=1363605376&ucat=19&templ ate=Headlines&> (10/11/2019)

συναντώνται ο διάδρομος Ρήνου-Δούναβη, ο Orient East/Med και ο Μεσογειακός, στην Σλοβακία ο διάδρομος Ρήνου-Δούναβη, Βαλτικής-Αδριατικής και ο Orient East/Med και στην Τσεχία ο διάδρομος Ρήνου-Δούναβη και ο Orient East/Med. Ως προς την Γαλλία, εκεί τέμνονται ο Μεσογειακός διάδρομος με την Βόρεια θάλασσα, του Ρήνου-Δούναβη-Άλπεων και του Ατλαντικού.

Όσον αφορά τις Κάτω Χώρες βρίσκονται οι διάδρομοι Βόρειας θάλασσας-Βαλτικής-Μεσογείου και Ρήνου-Δούναβη-Άλπεων, ενώ στην Γερμανία, συναντώνται ο διάδρομος Βόρειας-Βαλτικής θάλασσας με τον Orient East/Med, ο διάδρομος Σκανδιναβικής Χερσονήσου με την Μεσόγειο, ο διάδρομος Ρήνου-Δούναβη-Άλπεων και ο Ατλαντικός διάδρομος. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε πως στις συγκεκριμένες χώρες καταλήγουν οι περισσότεροι εμπορικοί διάδρομοι και πως διατηρούν το πιο υψηλό ποσοστό για το εμπόριο μέσω πλωτών οδών στο εσωτερικό της ΕΕ.

Inland waterways transport of metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (03) by main reporting countries, 2019



Note: Data for Italy are not included.

Source: Eurostat (online data code: iww_go_atygo)

eurostat 

Η ενδεχόμενη σύνδεση του Δούναβη, μέσω του Μοράβα, με τον Αξιό, θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο την μείωση του χρόνου που χρειάζεται ένα εμπόρευμα για να φτάσει στον τελικό προορισμό του. Σύμφωνα με τον Μάζη «το Πεκίνο αξιολογεί την διασύνδεση αυτήν ως συνέχεια του One Belt One Road (OBOR), και την πλέον συμφέρουσα για την τροφοδοσία των Ευρωπαϊκών αγορών με κινεζικά προϊόντα αλλά και την κινεζικής αγοράς με ευρωπαϊκά προϊόντα. [...] Μελέτες υποστηρίζουν ότι μια τέτοια διαδρομή θα συντομεύσει κατά τέσσερες ημέρες, εν συγκρίσει με την υπάρχουσα κατάσταση. Από πλευράς δε ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ η σύνδεσις αυτή υποστηρίζεται από την σερβική και γερμανική πλευρά, ότι θα αποτελέσει εναλλακτική όδευση για την προμήθεια πετρελαιοειδών από την Μέση Ανατολή, αυξάνοντας την ευρωπαϊκή ενεργειακή ασφάλεια και οδηγώντας την Σερβία ακόμη πιο κοντά στην ένταξη της στους κόλπους της Ένωσης».¹⁴¹ Ενώ, σύμφωνα ακόμη και με τους Schinas και Westarp, «γεωγραφικά, φαίνεται περίεργο να σταλεί κάποιο φορτίο στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, λαμβάνοντας υπόψη ότι το Αιγαίο και η Αδριατική Θάλασσα είναι πολύ κοντινότερες θαλάσσιες συνδέσεις με την πλειοψηφία των κεντρικών ευρωπαϊκών τελικών προορισμών. Ακόμα και η απόσταση στην ξηρά από τον Πειραιά και την Τεργέστη σε κάποιους προορισμούς της ενδοχώρας - για παράδειγμα, το Μόναχο-είναι μικρότερη από την Βόρεια πλευρά».¹⁴²

¹⁴¹ Ι. Θ. Μάζης, *Σκέψεις για τις Πρέσπες 2018-2019: Η μελαγχολική SAGA της ελληνικής διπλωματίας*, σελ.60, εκδ. Λειμών, Αθήνα, 2019

¹⁴² O. Schinas, A. G. von Westarp, «Assessing the impact of the maritime silk road», *Journal of Ocean Engineering and Science*, 3:2 (9/2017), <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S246801331730058X> (23/5/2018)

TAT from Piraeus Container Terminal's Rail Ramp in days



TAT from Piraeus Container Terminal's Rail Ramp (in days)	
Poland (via CZ)	5-6
Czech, Austria, Slovakia, Hungary	3-4
Romania	2-3
Bulgaria, Serbia	1-2

Εικόνα 14 Cosco Shipping Lines Transportation Rail, "TAT from Piraeus Container Terminal's Rail Ramp in days", <https://www.coscoshipping.gr/rail/>

Συμπερασματικά, ο χρόνος είναι ένα πολύ κρίσιμο ζήτημα για την αύξηση της ποσότητας του κεφαλαίου που επενδύεται σε έναν συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Το κεφάλαιο δεν μπορεί να παραμένει στάσιμο, να μετατρέπεται σε «θησαυρό», γιατί με αυτόν τον τρόπο δεν θα μπορεί να αυξηθεί, να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες της παραγωγής, να δημιουργήσει νέα προστιθέμενη αξία, οπότε είναι κρίσιμης σημασίας να βρίσκεται σε κυκλοφορία.

Η αξία του κεφαλαίου που παράγεται από μια βιομηχανία παίζει εξέχοντα ρόλο. Όρος ύπαρξης του κεφαλαιοκρατικού τρόπου παραγωγής είναι η αναπτυγμένη εμπορευματική κυκλοφορία, δηλαδή η ανταλλαγή εμπορευμάτων με την μεσολάβηση του χρήματος. Η κεφαλαιοκρατική παραγωγή συνδέεται αδιάρρηκτα με την κυκλοφορία.

Κάθε χωριστό κεφάλαιο αρχίζει το δρόμο της ζωής του με την μορφή ορισμένου χρηματικού ποσού, παρουσιάζεται δηλαδή, σαν χρηματικό κεφάλαιο. Με το χρήμα ο επενδυτής αγοράζει εμπορεύματα καθορισμένου είδους, όπως μέσα παραγωγής και παραγωγικές δυνάμεις.

Το πρώτο στάδιο της κίνησης του κεφαλαίου αποτελείται από την μετατροπή του χρηματικού κεφαλαίου σε παραγωγικό, ενώ ύστερα από αυτό αρχίζει η διαδικασία

της παραγωγής, όπου συντελείται η παραγωγική διαδικασία. Σε αυτήν την φάση το κεφάλαιο αλλάζει την μορφή του· μετά την διαδικασία της παραγωγής, το κεφάλαιο βρίσκεται ενσωματωμένο σε μια ορισμένη μάζα εμπορευμάτων και παίρνει την μορφή του εμπορευματικού κεφαλαίου. Συνεπώς, το δεύτερο στάδιο της κίνησης του κεφαλαίου αποτελείται από την μετατροπή του παραγωγικού κεφαλαίου σε εμπορευματικό. Στην συνέχεια, το κεφάλαιο αλλάζει για τρίτη φορά την μορφή του, δηλαδή, ξαναπαίρνει την μορφή του χρηματικού κεφαλαίου, αφού πρώτα πωληθούν τα εμπορεύματα. Οπότε, το τρίτο στάδιο της κίνησης του κεφαλαίου αποτελείται από την μετατροπή του εμπορευματικού κεφαλαίου σε χρηματικό.¹⁴³

Κυκλική κίνηση του κεφαλαίου ονομάζεται η διαδοχική μετατροπή του κεφαλαίου από την μια μορφή στην άλλη, η κίνηση του περιλαμβάνει τα τρία προαναφερθέντα στάδια. Το πρώτο συντελείται στην σφαίρα της παραγωγής, που καλείται παραγωγικό, το δεύτερο στην μεταφορά και το εμπόριο, που με την σειρά του καλείται μεταφορικό ή εμπορικό, ενώ το τρίτο συντελείται στην σφαίρα της κυκλοφορίας του κεφαλαίου, το επονομαζόμενο χρηματικό. Από αυτά τα στάδια το πρώτο και το τρίτο συντελούνται στην σφαίρα της κυκλοφορίας, ενώ το δεύτερο συντελείται στην σφαίρα της παραγωγής. Χωρίς κυκλοφορία, χωρίς δηλαδή την μετατροπή των εμπορευμάτων σε χρήμα και την αντίστροφη μετατροπή του χρήματος σε εμπορεύματα, δεν νοείται κεφαλαιοκρατική αναπαραγωγή, δηλαδή η διαρκής ανανέωση της διαδικασίας της παραγωγής.¹⁴⁴

Και τα τρία στάδια της κυκλικής κίνησης του κεφαλαίου συνδέονται στενότερα μεταξύ τους και εξαρτιούνται το ένα από το άλλο, Η κυκλική κίνηση του κεφαλαίου συντελείται κανονικά μόνο με τον όρο ότι οι διάφορες φάσεις της θα διαδέχονται η μια την άλλη χωρίς καθυστερήσεις.¹⁴⁵

Αν το κεφάλαιο καθυστερεί στο πρώτο στάδιο, αυτό σημαίνει άσκοπη ύπαρξη του χρηματικού κεφαλαίου. Αν η καθυστέρηση γίνεται στο δεύτερο στάδιο, αυτό σημαίνει πως τα μέσα παραγωγής στέκουν στα χαμένα και πως μένει αχρησιμοποίητη παραγωγική δύναμη, Αν το κεφάλαιο συναντά καθυστέρηση στο τρίτο στάδιο, τότε τα απούλητα εμπορεύματα συσσωρεύονται στις αποθήκες και

¹⁴³ Κ. Μαρξ, *Το Κεφάλαιο*, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2013, σελ. 23-24

¹⁴⁴ Ο.π., σελ. 46

¹⁴⁵ Ο.π., σελ. 49

μπουκάνουν τους αγωγούς της κυκλοφορίας, κάτι που σε ένα ορισμένο διάστημα οδηγεί στην δημιουργία οικονομικής κρίσης.¹⁴⁶

Ο χρόνος κυκλοφορίας του κεφαλαίου αποτελεί το άθροισμα του χρόνου παραγωγής και του χρόνου που βρίσκεται στην σφαίρα κυκλοφορίας. Με άλλα λόγια ο χρόνος κυκλοφορίας του κεφαλαίου είναι το χρονικό διάστημα από την στιγμή της προκαταβολής του κεφαλαίου με καθορισμένη μορφή ως την στιγμή που το κεφάλαιο επιστρέφει στον επενδυτή με την ίδια μορφή. Είναι ο χρόνος που στην διάρκειά του, το κεφάλαιο μετατρέπεται από την χρηματική του μορφή στην παραγωγική και από την εμπορευματική στην χρηματική. Η διάρκεια του χρόνου κυκλοφορίας εξαρτάται από τους όρους αγοράς των μέσων παραγωγής και πώλησης των εμπορευμάτων, από την εγγύτητα της αγοράς, από τον βαθμό ανάπτυξης των μέσων μεταφοράς και διαβιβάσεων.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Ο.π., σελ. 49

¹⁴⁷ Ο.π., σελ. 150-153

3.2. Ποσοτικοποίηση των δεικτών

Industry (incl. construction), value added (current US. \$)

2015	2016	2017	2018	2019	Χώρα
\$909,868 B.	\$955,937 B.	\$1,013 T.	\$1,085 T.	\$1,031 T.	Γερμανία
\$139,171 B.	\$138,195 B.	\$147,621 B.	\$162,752 B.	\$160,582 B.	Ολλανδία
\$96,122 B.	\$100,778 B.	\$106,018 B.	\$116 B.	\$113,602 B.	Αυστρία

\$431,068 B.	\$430,847 B.	\$447,434 B.	\$476,02 B.	\$465,31 B.	Γαλλία
\$382,902 B.	\$398,006 B.	\$417,871 B.	\$448,817 B.	\$428,399 B.	Ιταλία

\$53,493 B.	\$56,668 B.	\$61,163 B.	\$68,07 B.	\$70,429 B.	Ρουμανία
\$27,892 B.	\$29,004 B.	\$30,616 B.	\$33,308 B.	\$32,071 B.	Ελλάδα
\$11,992 B.	\$13,023 B.	\$14,302 B.	\$14,799 B.	\$14,822 B.	Βουλγαρία
\$10,23 B.	\$10,507 B.	\$11,523 B.	\$12,912 B.	\$13,164 B.	Σερβία

GDP (current US. \$)

\$3,356 T.	\$3,467 T.	\$3,683 T.	\$3,964 T.	\$3,861 T.	Γερμανία
\$765,265 B.	\$783,528 B.	\$833,87 B.	\$914,043 B.	\$907,051 B.	Ολλανδία
\$381,818 B.	\$395,569 B.	\$417,238 B.	\$455,095 B.	\$445,075 B.	Αυστρία

\$2,438 T.	\$2,471 T.	\$2,595 T.	\$2,788 T.	\$2,716 T.	Γαλλία
\$1,836 T.	\$1,876 T.	\$1,962 T.	\$2,092 T.	\$2,004 T.	Ιταλία

\$177,729 B.	\$188,129 B.	\$211,695 B.	\$241,457 B.	\$250,077 B.	Ρουμανία
\$196,591 B.	\$195,222 B.	\$203,588 B.	\$218,138 B.	\$209,853 B.	Ελλάδα
\$50,647 B.	\$53,807 B.	\$58,972 B.	\$66,23 B.	\$68,559 B.	Βουλγαρία
\$39,656 B.	\$40,693 B.	\$44,179 B.	\$50,641 B.	\$51,475 B.	Σερβία

Foreign Direct Investments, net outflows (BoP, current US\$)

\$130,856 B.	\$111,802 B.	\$160,42 B.	\$177,48 B.	\$134,941 B.	Γερμανία
\$390,904 B.	\$290,668 B.	\$273,457 B.	\$-297,702 B.	\$78,213 B.	Ολλανδία
\$-2,139 B.	\$-26,916 B.	\$10,108 B.	\$-26,584 B.	\$-689,950 M.	Αυστρία

\$51,231 B.	\$74,645 B.	\$48,571 B.	\$140,45 B.	\$55,722 B.	Γαλλία
\$15,74 B.	\$14,064 B.	\$11,814 B.	\$39,959 B.	\$32,658 B.	Ιταλία

\$562,432 M.	\$1,256 B.	\$386,332 B.	\$1,503 B.	\$1,924 B.	Ρουμανία
\$1,583 B.	\$-1,763 B.	\$155,667 M.	\$519,563 M.	\$626,776 M.	Ελλάδα
\$106 M.	\$831,450 M.	\$510,630 M.	\$895,220 M.	\$718,880 M.	Βουλγαρία
\$344,281 M.	\$252,383 M.	\$149,506 M.	\$358,102 M.	\$295,779 M.	Σερβία

Exports of goods & service (current US\$)

\$1,575 T.	\$1,598 T.	\$1,738 T.	\$1,878 T.	\$1,811 T.	Γερμανία
\$632,56 B.	\$623,18 B.	\$695,379 B.	\$774,044 B.	\$755,817 B.	Ολλανδία
\$202,703 B.	\$207,303 B.	\$225,533 B.	\$253,447 B.	\$247,353 B.	Αυστρία

\$745,912 B.	\$747,503 B.	\$803,164 B.	\$884,287 B.	\$862,767 B.	Γαλλία
\$545,555 B.	\$550,132 B.	\$602,933 B.	\$656,105 B.	\$631,204 B.	Ιταλία

\$73,553 B.	\$78,593 B.	\$88,964 B.	\$101,078 B.	\$100,909 B.	Ρουμανία
\$62,031 B.	\$58,691 B.	\$67,165 B.	\$78,812 B.	\$78,039 B.	Ελλάδα
\$32,399 B.	\$34,461 B.	\$39,676 B.	\$43,592 B.	\$44,009 B.	Βουλγαρία
\$17,915 B.	\$19,743 B.	\$22,298 B.	\$25,54 B.	\$26,278 B.	Σερβία

Railways, goods transported (million ton – km)

116,632	128,866	131,204	129,991	113,114	Γερμανία
6,545	6,641	6,467	7,026	7,018	Ολλανδία
20,814	21,361	22,256	21,996	21,736	Αυστρία

34,252	32,569	33,442	32,039	31,829	Γαλλία
20,781	22,712	22,335	22,070	21,309	Ιταλία

13,673	13,535	13,782	13,076	13,312	Ρουμανία
294	254	358	408	491	Ελλάδα
3,650	3,434	3,931	3,792	3,901	Βουλγαρία
3,248	3,087	3,288	3,932	2,861	Σερβία

Container Port Traffic (TEU: 20 foot equivalent units)

19,238,700	19,420,700	19,718,530	19,706,500	19,596,420	Γερμανία
12,407,000	12,556,000	13,911,000	14,696,000	14,986,800	Ολλανδία
285,900	285,900	285,900	-	-	Αυστρία

5,381,800	5,454,600	5,861,000	5,963,100	5,871,100	Γαλλία
9,436,316	9,774,316	9,894,845	9,922,512	10,014,210	Ιταλία

699.000	721,339	696,400	668,000	664,700	Ρουμανία
3,679,000	4,026,000	4,546,000	5,332,000	6,098,800	Ελλάδα
201,000	201,000	228,500	241,800	261,900	Βουλγαρία
-	-	-	-	-	Σερβία

3.3.Εφαρμογή Αλγορίθμου

Industry (including construction), value added (current US\$)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - 0,010}{1,085 - 0,010}$$

$$X' = \frac{X - 0,010}{1,075}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	0,381	0,406	0,025
2016	0,397	0,414	0,027
2017	0,422	0,432	0,029
2018	0,454	0,462	0,031
2019	0,434	0,446	0,032
M.O.	0,4176	0,432	0,0288
X'	0,37	0,39	0,01

GDP (current US\$)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - 0,039}{3,964 - 0,039}$$

$$X' = \frac{X - 0,039}{3,925}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	1,500	2,137	0,115
2016	1,548	2,173	0,119
2017	1,644	2,278	0,129
2018	1,777	2,440	0,292
2019	1,737	2,360	0,297
M.O.	1,6412	2,2776	0,1904
X'	0,40	0,57	0,03

Railways, goods transported (million ton-km)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - 0,254}{131,204 - 0,254}$$

$$X' = \frac{X - 0,254}{130,95}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	43,997	27,516	5,216
2016	52,289	27,640	5,077
2017	53,309	27,888	5,339
2018	53,004	27,054	5,302
2019	47,289	26,564	5,141
M.O.	50,777	27,3324	5,215
X'	0,38	0,20	0,03

Container Port Traffic (TEU: 20 foot equivalent units)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - 0}{19,718 - 0}$$

$$X' = \frac{X}{19,718}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	10,643	7,408	1,144
2016	10,753	7,614	1,237
2017	11,304	7,877	1,367
2018	11,467	7,942	1,560
2019	11,527	7,942	1,755
M.O.	11,1388	7,7566	1,4126
X'	0,56	0,39	0,07

Foreign Direct Investments, net outflows (BoP, current US\$)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - (-26,916)}{177,48 - (-26,916)}$$

$$X' = \frac{X + 26,916}{204,396}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	173,207	33,485	0,648
2016	125,184	44,354	0,576
2017	147,995	30,192	0,3
2018	-146,806	90,204	0,818
2019	212,465	44,19	0,890
M.O.	102,409	48,485	0,6468
X'	0,632	0,368	0,134

Ports of goods & service (current US\$)

$$X' = \frac{X - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}}$$

$$X' = \frac{X - 0,017}{1,878 - 0,017}$$

$$X' = \frac{X - 0,017}{1,861}$$

Χρόνος	Υποσύστημα 1.	Υποσύστημα 2.	Υποσύστημα 3.
2015	0,803	0,645	0,046
2016	0,809	0,648	0,047
2017	0,886	0,702	0,054
2018	0,968	0,75	0,061
2019	0,937	0,746	0,062
M.O.	0,8806	0,6982	0,054
X'	0,464	0,366	0,019

	Industry	GDP	Railway	Container	FDI	Exports	Total
Υπ.1	0,37	0,40	0,38	0,56	0,632	0,464	2,8
Υπ.2	0,39	0,57	0,20	0,39	0,37	0,36	2,28
Υπ.3	0,01	0,03	0,03	0,07	0,13	0,02	0,29

4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα

Από την κατάσταση που δημιουργείται στο εσωτερικό της ΕΕ, παρατηρείται η τάση ανακατανομής ισχύος υπέρ του πρώτου υποσυστήματος, που περιλαμβάνει την Γερμανία, την Ολλανδία και την Αυστρία, γεγονός που επηρεάζει τις ήδη διαμορφωμένες και καθιερωμένες συμμαχίες, τόσο σε οικονομικό, όσο και σε εμπορικό επίπεδο. Παρατηρείται επίσης, άνιση κατανομή του πλούτου και διαφοροποίηση σε μια σειρά δείκτες, όπως των ποσοστών του ΑΕΠ και της Βιομηχανίας, υπέρ του δεύτερου υποσυστήματος, που περιλαμβάνει την Γαλλία και την Ιταλία. Ωστόσο οι δυνάμεις του πρώτου υποσυστήματος υπερισχύουν σε αρκετούς τομείς, όπως στον τομέα των σιδηροδρομικών δικτύων, των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων, των ΑΞΕ και των εμπορικών εξαγωγών. Οι δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν για τους τομείς των μεταφορικών δικτύων αποδεικνύουν με μεγάλη διαφορά, πως το διαμετακομιστικό εμπόριο που έχει αναπτυχθεί μέχρι στιγμής και που πρόκειται να αναπτυχθεί περαιτέρω, θα βοηθήσει τα κράτη – μέλη της ΕΕ, που βρίσκονται στο πρώτο υποσύστημα.

Ωστόσο, τα κράτη του τρίτου υποσυστήματος μπορούν να παίξουν μακροπρόθεσμα έναν πιο κομβικό ρόλο όσον αφορά το διαμετακομιστικό εμπόριο, λόγω της γεωγραφικής τοποθεσίας τους. Καθώς οι επενδύσεις της Κίνας συνεχίζονται τόσο στις προαναφερθείσες χώρες του τρίτου υποσυστήματος, όσο και γενικότερα στην Νοτιοανατολική Ευρώπη, μέσω της «Πρωτοβουλίας 17+1», η αγοραστική δύναμη του ντόπιου πληθυσμού θα αυξάνεται και το χάσμα στο κόστος εργασίας θα μειώνεται. Με αυτόν τον τρόπο οι Κινέζοι κατασκευαστές ενδέχεται να βρίσκουν φθηνότερο να τοποθετήσουν τις εγκαταστάσεις παραγωγής τους πιο κοντά στις αγορές προορισμού, οπότε μακροπρόθεσμα οι χώρες του τρίτου υποσυστήματος, θα βελτιώνουν την θέση τους και στον τομέα της βιομηχανίας και της μεταποίησης.¹⁴⁸

Κατά συνέπεια, η άνιση κατανομή του πλούτου και της φτώχειας, σε συνδυασμό με την διαφαινόμενη τάση ορισμένων κρατών να μεταβάλλουν την στάση τους απέναντι σε έτερα κράτη τα οποία δεν βρίσκονται στην ΕΕ ή στο NATO, γεννούν

¹⁴⁸ S. Barisitz, A. Radzyner, *The New Silk Road: Implications for Europe*, SUERF, 01/2018, <https://www.suerf.org/policynotes/2067/the-new-silk-road-implications-for-europe> (03/09/2019)

ανησυχίες ότι οι υπάρχουσες συμμαχίες πρόκειται να αναδιαμορφωθούν και να ανασχηματιστούν.

Η οικονομική κρίση του 2008, έπληξε μια σειρά κλάδους σε όλον τον κόσμο, δημιούργησε οξύτατες αντιθέσεις τόσο μεταξύ των πολυεθνικών εταιρειών, όσο και μεταξύ των κρατών. Αυτός ο ανταγωνισμός είχε σαν αποτέλεσμα πολλά από τα ισχυρά κράτη, όπως οι ΗΠΑ, να αρχίσουν να χάνουν μερίδιο στην παγκόσμια αγορά, να μην μπορούν να περάσουν σε φάση οικονομικής ανάκαμψης ή η ανάκαμψη που προέκυπτε, να μην είναι ικανοποιητική. Σαν συνέπεια των παραπάνω, η οικονομική κατάσταση που διαμορφώθηκε στα κράτη έκανε αναγκαία την αλλαγή του μείγματος δημοσιονομικής διαχείρισης, με άμεση συνέπεια να ισχυροποιηθούν διάφορες προστατευτικές τάσεις στην οικονομία και την πολιτική. Έτσι λοιπόν από την μια έχουμε κράτη, που μέχρι πρότινος θεωρούνταν ανίσχυρα και τα οποία αρχίσαν να αποκτούν τεράστια οικονομική, πολιτική και διπλωματική ισχύ, ενώ από την άλλη, κράτη που άλλοτε θεωρούνταν ισχυρά να χάνουν θέσεις στην διεθνή σκηνή.

Το 2009 στο Αικατερίνεμπουργκ της Ρωσίας, οι ηγέτες της Βραζιλίας, της Ρωσίας, της Ινδίας, της Κίνας και της Νότιας Αφρικής, πραγματοποίησαν σύνοδο κορυφής και ανακοίνωσαν ότι επιθυμούν μια δίκαιη, δημοκρατική και πολυπολική παγκόσμια τάξη πραγμάτων. Οι χώρες αυτές ονομάστηκαν BRICS από τα αρχικά γράμματα των χωρών. Στις αρχές του 2010 αυτές οι χώρες κατείχαν μεγάλη δύναμη. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, το 2019 η Κίνα βρισκόταν στην 2η θέση με ΑΕΠ \$12,28 Τ., πίσω ακριβώς από τις ΗΠΑ με \$21.43 Τ.

Σύμφωνα με την Bley, από το 2019 η Κίνα έχει ξεπεράσει τις ΗΠΑ σε ένα υποτιμημένο αλλά κρίσιμο μέτρο παγκόσμιας επιρροής, το οποίο είναι το μέγεθος του διπλωματικού δικτύου της.¹⁴⁹ Η Κίνα διαθέτει 276 διπλωματικά πόστα-συμπεριλαμβανομένων πρεσβειών, προξενείων και μόνιμων αποστολών σε διεθνείς οργανισμούς. Ο δείκτης Global Diplomacy του Ινστιτούτου Lowy παρακολουθεί τα διπλωματικά δίκτυα σε όλον τον κόσμο.¹⁵⁰ Το 2011, το Πεκίνο βρισκόταν 23 θέσεις πίσω από την Ουάσινγκτον. Μέχρι το 2016, ήταν μόνο 8 θέσεις πίσω, στην

¹⁴⁹ B. Bley, «Η Νέα Γεωγραφία της Παγκόσμιας Διπλωματίας», Foreign Affairs, 28/11/2019, <http://foreignaffairs.gr/articles/72548/bonnie-bley/i-nea-geografia-tis-pagkosmias-diplomatias> (21/12/2019)

¹⁵⁰ Lowy Institute Global Diplomacy Index 2019, https://globaldiplomacyindex.lowyinstitute.org/country_rank.html

3η θέση πίσω από τις ΗΠΑ και την Γαλλία, προτού φτάσει στην 1η θέση το 2019. Ο δείκτης τοποθετεί την Κίνα στην 1η θέση μπροστά από 60 άλλα σημαντικά διπλωματικά δίκτυα.

Η Κίνα δεν έχει μόνο πλάτος στο δίκτυο της· έχει και βάθος. Ενώ το Πεκίνο και η Ουάσινγκτον είναι στήθος με στήθος σε σχέση με τον αριθμό των πρεσβειών που διαθέτουν, η Κίνα είναι ασύγκριτη στον αριθμό των προξενείων, με 96 έναντι 88 των ΗΠΑ. Ενώ οι πρεσβείες αντανακλούν την πολιτική ισχύ, τα προξενεία αντικατοπτρίζουν την οικονομική δύναμη. Η εστίαση της Κίνας στην ενίσχυση των προξενείων της, συμφωνεί με την συνεχή εστίαση της στην προώθηση των συμφερόντων της, μέσω της οικονομικής διπλωματίας έναντι της παραδοσιακής διπλωματίας. Από τα 96 προξενεία της Κίνας, 41 βρίσκονται στην Ασία και 28 στην Ευρώπη. Αυτό συμβαδίζει με την κινεζική πρωτοβουλία BRI, μια θεμελιώδης ώθηση εκτιμώμενη σε τρισεκατομμύρια και η οποία επιδιώκει να συνδέσει καλύτερα την Κίνα με αυτές τις περιοχές. Σύμφωνα με τον Hahn,¹⁵¹ η Κίνα φαίνεται ότι έχει μεγάλη επιρροή στα κράτη των Βαλκάνιων και επιλέγει να επενδύσει στις χώρες αυτές, οι οποίες είτε είναι κράτη-μέλη της ΕΕ, είτε είναι υποψήφιος προς ένταξη.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σταθούμε στην εκτίμηση του Xuetong, που μεταξύ άλλων αναφέρει πως «το Πεκίνο βασίζεται σε ένα παγκόσμιο δίκτυο εμπορικών δεσμών, οπότε είναι απρόθυμο για άμεση σύγκρουση με τις ΗΠΑ. Οι Κινέζοι ηγέτες φοβούνται -όχι χωρίς λόγο- ότι μια τέτοια αντιπαράθεση θα μπορούσε να διακόψει την πρόσβαση της Κίνας στις αγορές των ΗΠΑ και να οδηγήσει τους συμμάχους των ΗΠΑ να συγκροτηθούν ενάντια στην Κίνα, παρά να παραμείνουν ουδέτεροι, απογυμνώνοντας την από σημαντικές οικονομικές εταιρικές σχέσεις και πολύτιμες διπλωματικές συνδέσεις», ενώ στην συνέχεια εκτιμά πως λόγω αυτής της κατάστασης, η εξωτερική πολιτική του Πεκίνου θα χαρακτηρίζεται από επιφυλακτικότητα, όχι θεληματικότητα και επιθετικότητα, ενώ ταυτόχρονα η Κίνα θα αποφεύγει να πιέσει πάνω στα ζητήματα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε

¹⁵¹ European Western Balkans, «Hahn: Brussels has underestimated the influence of China in Balkans», 06/03/2019, <https://europeanwesternbalkans.com/2019/03/06/hann-brussels-underestimated-influence-china-balkans/> (02/08/2019)

σύγκρουση με τις ΗΠΑ, όπως είναι η θάλασσα της Νότιας Κίνας, η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και η οπλοποίηση του διαστήματος».¹⁵²

Η κατάσταση που διαμορφώνεται αναδεικνύει ότι η Κίνα ενισχύεται οικονομικά και αυξάνεται η πιθανότητα για τα επόμενα χρόνια να ξεπεράσει τις ΗΠΑ στο Παγκόσμιο ΑΕΠ.¹⁵³ Αυτό αποτυπώνεται και από την σταδιακή υποχώρηση του ποσοστού των ΗΠΑ και την άνοδο που παρουσιάζει η Κίνα στο Παγκόσμιο προϊόν την περίοδο 2000-2020· κάτι που διαφαίνεται και από την αύξηση του εμπορικού ελλείματος των ΗΠΑ στο διμερές εμπόριο με την Κίνα, κατά την περίοδο 1985-2019, ποσό που ξεπερνά τα \$345 B.

Πέραν αυτών έχει ιδιαίτερη αξία η μελέτη των αντιθέσεων που διαμορφώνονται εντός της ΕΕ καθώς και εντός του NATO. Παρατηρείται η αποστασιοποίηση - διαφοροποίηση της Γερμανίας σε μια σειρά τομείς, όπως για παράδειγμα η ελαχιστοποίηση των αμυντικών της δαπανών προς το NATO,¹⁵⁴ η στάση της απέναντι στην υλοποίηση του αγωγού Nord Stream II σε συνεργασία με την Ρωσία,¹⁵⁵ όπως επίσης η απόφαση της να μην επιβληθούν επιπλέον κυρώσεις για την υπόθεση Ναβάλνι,¹⁵⁶ το εμπορικό ισοζύγιο¹⁵⁷ και η συμφωνία για το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν.¹⁵⁸ Δεν πρέπει να παραβλέπουμε πως αναπτύσσονται φυγόκεντρες τάσεις ή τουλάχιστον τάσεις για μια οικονομική ένωση δύο ταχυτήτων. Η Γερμανία επιδιώκει να συνεχίσει να αποτελεί την κυρίαρχη πολιτική και οικονομική δύναμη εντός της ΕΕ και της Ευρωζώνης. Η Γερμανική ελίτ, προσπαθεί να διατηρεί αδιάλειπτα την ηγεσία της ΕΕ, τόσο με την ενδυνάμωση και την σταθεροποίηση του νομίσματος, όσο και με το να αποφεύγει να χρεωθεί το

¹⁵² Y. Xuetong, «Η Εποχή της Ανήσυχης Ειρήνης», Foreign Affairs, 04/10/2019, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72482/yan-xuetong/i-epoxi-tis-anisyxis-eirinis> (10/11/2019)

¹⁵³ Centre for Economics and Business Research, «World Economic League Table 2021· A world economic league table with forecasts for 193 countries to 2035», 12/2020 <https://cebr.com/wp-content/uploads/2020/12/WELT-2021-final-23.12.pdf> (19/01/2021)

¹⁵⁴ «NATO: 2η μετά τις ΗΠΑ σε αμυντικές δαπάνες η Ελλάδα–12η η Τουρκία, στο βάθος Γερμανία, Ιταλία (infogr)», ΣΚΑΪ, 21/10/2020, <https://www.skai.gr/news/world/nato-2i-meta-tis-ipa-se-amyntikes-dapanes-i-ellada-12i-i-tourkia-sto% E2% 80% A6-vathos-germania>, (28/10/2020)

¹⁵⁵ J. Wettengel, «Gas pipeline Nord Stream 2 links Germany to Russia, but splits Europe», Clean Energy Wire, 19/03/2021, <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/gas-pipeline-nord-stream-2-links-germany-russia-splits-europe>, (26/03/2021)

¹⁵⁶ «Αντίθετη η Γερμανία σε νέες κυρώσεις κατά Ρωσία ελέω Ναβάλνι», Liberal, 26/04/2021, <https://www.liberal.gr/news/antietheti-i-germania-se-nees-kuroseis-kata-rosia-ileo-nabalni/373514>, (30/04/2021)

¹⁵⁷ «Germany Leads Trade With Iran», Financial Tribune, 19/10/2020, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/105778/germany-leads-trade-with-iran> (28/10/2020)

¹⁵⁸ «Γιατί η Γερμανία εμμένει στην πυρηνική συμφωνία με το Ιράν», DW, 11/05/2018, <https://cutt.ly/TbUJ0HP>, (03/07/2018)

βάρος της υποτίμησης του χρέους των υπερχρεωμένων κρατών της Ένωσης. Παράλληλα με όλες αυτές τις τάσεις, δεν πρέπει να υποτιμάμε και την νέα ανερχόμενη τάση, η οποία αμφισβητεί την μορφή που έχει η σημερινή Ευρωζώνη, δίνοντας μεγαλύτερη βαρύτητα στην προσέγγιση της Κίνας και της Ρωσίας (Östpolitik).¹⁵⁹

Η οικονομική κατάσταση που διαμορφώνεται στην ΕΕ, δημιουργεί το σενάριο της εξόδου αδύναμων κρατών από την Ένωση, όπως για παράδειγμα την Ιταλία.¹⁶⁰ Το γεγονός αυτό, θα οδηγήσει στην συρρίκνωση της οικονομικής και πολιτικής σφαίρας της ΕΕ, ιδιαίτερα μετά την αδυναμία ανταπόκρισης διάφορων κρατών, στο νέο πακέτο οικονομικής βοήθειας που εκταμιεύθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης, λόγω της πανδημίας COVID-19.¹⁶¹

Μέσα σε όλο αυτό το πλαίσιο, η αντιπαράθεση στην ΕΕ, μεταξύ Βορρά και Νότου ξεφεύγει από την απλή δημοσιονομική και νομισματική διαχείριση της κατάστασης. Ένα νέο πεδίο διαφωνιών και γεωπολιτικών διενέξεων, βρίσκεται στον τομέα των μεταφορών. Με λίγα λόγια, οι σιδηροδρομικές μεταφορές από την Κίνα προς την ΕΕ, οι οποίες καταλήγουν στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, σε αντίθεση με τις θαλάσσιες μεταφορές που φθάνουν στα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης. Αυτό αποτυπώνεται στις διαφορετικές διαδρομές του «Νέου Δρόμου του Μεταξιού» και συγκεκριμένα στον «Νέο Οικονομικό Διάδρομο Ευρασιατικής Γέφυρας» (NEBLEC), που μέσω Ρωσίας καταλήγει στην Λευκορωσία και έπειτα στην ΕΕ, αλλά και στον «Οικονομικό Διάδρομο Κίνας, Κεντρικής και Δυτικής Ασίας» (CCWAEEC), που καταλήγει στην Τουρκία. Σε αυτήν την διαμάχη, πολλά περιφερειακά επεισόδια όπως το πρόσφατο στο Σουέζ, μπορούν να παίξουν καθοριστικό ρόλο και να επηρεάσουν την εφοδιαστική αλυσίδα των κρατών που σχετίζονται με τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού.¹⁶²

¹⁵⁹ Β. Νέδος, «Ανάλυση: Η νέα Αγκελα Μέρκελ για μια νέα Ostpolitik», Η Καθημερινή, 11/01/2019, <https://www.kathimerini.gr/pages/security-bulletin/1004168/analysis-i-nea-agkela-merkel-gia-mia-mia-nea-ostpolitik/> (18/01/2019)

¹⁶⁰ D. Gadd, «Italexit: could Italy be next to leave the European Union?», The Article, 12/03/2021, <https://www.thearticle.com/italexit-could-italy-be-next-to-leave-the-european-union> (19/04/2021)

¹⁶¹ L. Bayer, «New factions emerge in EU recovery fund fight», Politico, 16/06/2020 <https://www.politico.eu/article/eu-coronavirus-recovery-fund-fight-new-factions-emerge/> (27/07/2020),

¹⁶² M. Levinson, «Ο εγκλωβισμός του πλοίου στην Διώρυγα του Σουέζ ήταν σηματοδιακός», Capital, 06/04/2021, <https://www.capital.gr/arhtra/3536902/o-egklobismos-tou-ploiou-sti-dioruga-tou-souez-itan-simadiakos>, (07/04/2021)

Ταυτόχρονα, οι Ατσαλάκης και Ζοπουνίδης εκτιμούν ότι η Ευρώπη χρειάζεται χρόνο προκειμένου να αποφασίσει για το εάν η κινεζική πρωτοβουλία είναι ωφέλιμη.¹⁶³ Υπάρχουν βέβαια αρκετοί λόγοι που συναινούν στην σύσφιξη των σχέσεων της ΕΕ με την Κίνα. Πίσω από τον εμπορικό πόλεμο της Κίνας με τις ΗΠΑ, «ο νέος Δρόμος του Μεταξιού» κάνει τις γερμανικές πόλεις Hamburg και Duisburg, τα κύρια εφοδιαστικά κέντρα για τα τραίνα που έρχονται από την Ν. Κίνα στην Γερμανία, ενώ περισσότερες από 900 κινεζικές εταιρείες έχουν υποκαταστήματα στην Γερμανία. Η δημοσκόπηση του Pew Research Center¹⁶⁴ αναδεικνύει ότι οι πολίτες της Γερμανίας, θεωρούν εξίσου σημαντικό εταίρο την Κίνα σε σχέση με τις ΗΠΑ, παρόλο που το 2019 η εικόνα ήταν πιο θετική για τις ΗΠΑ. Επιπλέον, σύμφωνα με την Γερμανική Στατιστική Υπηρεσία (destatis), η Κίνα φαίνεται ότι είναι ο κορυφαίος εμπορικός εταίρος της Γερμανίας για 4 συνεχόμενα έτη, γεγονός που ενισχύει την διατυπωμένη υπόθεση.¹⁶⁵ Τα οφέλη για την ΕΕ μπορεί να είναι εξαιρετικά, εφόσον τα κανάλια διανομής των εμπορευμάτων μεταξύ Κίνας και ΕΕ είναι ελεύθερα χρήσης από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις για την αποστολή αγαθών προς την Κίνα, διότι η χρηματοδότηση γίνεται μόνο από την Κίνα. Οπότε η ΕΕ θα χρησιμοποιεί κανάλια διανομής χωρίς να έχει ξοδέψει κεφάλαια σε υποδομές μεταφοράς. Ωστόσο, σε περίπτωση που θιχτούν κινεζικά συμφέροντα, η Κίνα θα έχει την δυνατότητα να ορθώσει εμπόδια για την χρήση τους, κάτι που θα έχει οδυνηρές συνέπειες στην εμπορευματική κυκλοφορία εντός της ΕΕ.

Από την άλλη πλευρά όμως, η ΕΕ παρά τις αντιθέσεις που επικρατούν στο εσωτερικό της, προσπαθεί να ενισχύσει την θέση της ως αυτόνομος γεωπολιτικός παίκτης στο παγκόσμιο διεθνές γίγνεσθαι, σε μια περίοδο που ο ανταγωνισμός μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, αφήνει πολύ στενά περιθώρια για συμβιβασμούς και ισορροπία ανάμεσα στις δύο πλευρές. Οι ΗΠΑ πιέζουν την ΕΕ για την αναθέρμανση των Ευρωατλαντικών σχέσεων, υπογράφοντας συμφωνίες για την

¹⁶³ Γ. Ατσαλάκης, Κ. Ζοπουνίδης, «Οι προοπτικές του «Δρόμου του Μεταξιού»», 20/06/2019, <https://m.naftemporiki.gr/story/1489528> (02/08/2019)

¹⁶⁴ J. Poushter, M. Mordecai, «Americans and Germans Differ in Their Views of Each Other and the World», Pew Research Center, 09/03/2020, <https://www.pewresearch.org/global/2020/03/09/americans-and-germans-differ-in-their-views-of-each-other-and-the-world/> (17/05/2020)

¹⁶⁵ Destatis, «The People's Republic of China is again Germany's main trading partner», <https://www.destatis.de/EN/Themes/Economy/Foreign-Trade/trading-partners.html>

απόσυρση εμπορικών δασμών,¹⁶⁶ ενώ η ΕΕ σχετικά πρόσφατα ακύρωσε την επενδυτική συμφωνία με την Κίνα.¹⁶⁷ Οι αντιθέσεις και η προσπάθεια για συμβιβασμό, μεταφέρονται και εντός του ΝΑΤΟ.¹⁶⁸

Η σύσφιξη των σχέσεων της Κίνας με την Ρωσία, δεν αποτελεί ξεχωριστό κομμάτι στην υπόθεση μας. Η τεράστια οικονομική επιρροή της Κίνας, μέσω των αυξανόμενων εμπορικών δεσμών και των επενδύσεων σε υποδομές στις χώρες της ΕΕ, αλλά και γενικότερα της Ευρώπης, μπορεί να οδηγήσουν σε πολιτική και οικονομική μόχλευση, κάτι που ήδη έχει γίνει σε μια σειρά χώρες της Ασίας, μέσω της «διπλωματίας του χρέους».¹⁶⁹ Η Κίνα μπορεί να αξιοποιήσει την ιδιοκτησία της σε λιμάνια και σιδηροδρομικά δίκτυα, προκειμένου να καθυστερήσει μια αντίδραση του ΝΑΤΟ στην ρωσική επιθετικότητα ή ακόμη να χρησιμοποιήσει τον οικονομικό παράγοντα προκειμένου να αποτρέψει ένα διστακτικό κράτος – μέλος του ΝΑΤΟ, ώστε να ανταποκριθεί στην δέσμευση του ΝΑΤΟ για συλλογική άμυνα. Ωστόσο, δεν επιθυμεί να διασπάσει την συνοχή της ΕΕ, προκειμένου να μπορεί να προωθεί ελεύθερα και χωρίς δασμούς τα εμπορεύματα της.

¹⁶⁶ «ΕΕ-ΗΠΑ: Άρση των πρόσθετων δασμών -Ποια ελληνικά προϊόντα ωφελούνται», Ναυτεμπορική, 09/03/2021, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1700969/ee-ipa-arsi-ton-prostheton-dasmon-poia-ellinika-proionta-ofelountai> (17/03/2021)

¹⁶⁷ J. Made, «European Parliament votes to freeze EU-China investment deal», RFI, 20/05/2021, <https://www.rfi.fr/en/business/20210520-european-parliament-votes-to-freeze-eu-china-investment-deal-cai-human-rights-sanctions-xinjiang-hong-kong> (03/06/2021)

¹⁶⁸ Reflection Group, *NATO 2030 · United for a New Era*, 25/11/2020, https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf (19/01/2021)

¹⁶⁹ J. Hurley, S. Morris, G. Portelance, «Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective», Center for Global Development, 03/2018, <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> (09/08/2019)

Βιβλιογραφία – Πηγές

Συγγράμματα – Επιστημονικά Άρθρα – Μελέτες/ Εκθέσεις

- A. R. Kroeber, *China's Economy: What Everyone needs to know*, Oxford University Press, 2016
- A. Garcia-Herrero, K.C. Kwok, T. Summers, L. Xiangdong, Z. Yansheng, EU–China Economic Relations to 2025. Building a Common Future, Bruegel, 13/09/2017, <https://www.bruegel.org/2017/09/eu-china-economic-relations-to-2025-building-a-common-future/>, Accessed 15 Apr. 2021.
- Democracy, Political Similarity, and International Alliances, 1816-1992* on JSTOR. <https://www.jstor.org/stable/174663?seq=1>. Accessed 12 Apr. 2021.
- E. J. Hobsbawm, *Παγκοσμιοποίηση, Δημοκρατία και Τρομοκρατία*, μτφρ. Ν. Κούρκουλος, Θεμέλιο, Αθήνα 2008
- I. I. Rubin, *Ιστορία Οικονομικών Θεωριών*, μτφρ. Χ. Βαλλιάνος, Κριτική, Αθήνα 1993
- J. Hurley, S. Morris, G. Portelance, *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, Center for Global Development, 03/2018, <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>, Accessed 09 Aug. 2019.
- J. Jakóbowski, K. Poplawski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad • The EU-China Rail Connections: Background, Actors, Interests, OSW Studies*, Centre for Eastern Studies, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/studies_72_silk-railroad_net.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.
- J. Poushter, Sh. Schumacher, *Americans, Germans See World in Different Ways amid Coronavirus Crisis*, Pew Research Center, <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2020/05/18/amid-coronavirus-crisis-americans-and-germans-see-changing-world-in-different-ways>
- J.-Fr. Arvis, V. Vesin, R. Carruthers, C. Ducruet, P. Langen, *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, *International Development In Focus*, Washington, DC: World Bank, 2019, doi:10.1596/978-1-4648-1274-3
- M. Clarke, *The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?*, *Asia Policy*, vol. 24, no. 1, National Bureau of Asian Research, July 2017, pp. 71–79, doi:10.1353/asp.2017.0023.
- N. J. Daras, J. Th Mazis, *Systemic Geopolitical Modeling. Part 1: Prediction of Geopolitical Events*, *GeoJournal*, vol. 80, no. 5, Kluwer Academic Publishers, Oct. 2015, pp. 653–78, doi:10.1007/s10708-014-9569-3.
- N. J. Spykman, *Η Γεωγραφία της Ειρήνης*, μτφρ. Π. Ι. Κελανδριάς, Παπαζήσης, Αθήνα 2004

- Q. Liu, L. Ke, One-Belt-One-Road policy implication on logistics route competition: Case study of China-Germany trade, Universität Hamburg, Hamburg 2018, <https://www.bwl.uni-hamburg.de/merc/research/current-projects/project-report---obor-and-case-study.pdf>, Accessed 15 Apr. 2021.
- R. D. Kaplan, *The Revenge of Geography*, μτφρ. Σπ. Κατσούλας, Μελάι, Αθήνα 2017
- R. H. Jackson, *Θεωρία και Μεθοδολογία των Διεθνών Σχέσεων· Η Σύγχρονη Συζήτηση*, μτφρ. Χ. Κωσταντινίδης, Gutenberg, Αθήνα 2006
- R. Wike, Br. Stokes, J. Poushter, L. Silver, J. Fetterolf, K. Devlin, *Trump Approval Worldwide Remains Low Especially Among Key Allies*, Pew Research Center. <https://www.pewresearch.org/global/2018/10/01/trumps-international-ratings-remain-low-especially-among-key-allies/>, Accessed 12 Apr. 2021.
- S. Vilke, D. Brčić, S. Kos, Northern and Southern European Traffic Flow Land Segment Analysis as Part of the Redirection Justification, University of Rijeka, Rijeka 2017, https://www.researchgate.net/publication/322002940_Northern_and_Southern_European_Traffic_Flow_Land_Segment_Analysis_as_Part_of_the_Redirection_Justification, Accessed 15 Apr. 2021.
- Th. H. Cohn, *Διεθνής Πολιτική Οικονομία· Θεωρία και Πράξη*, μτφρ. Ν. Λούντος, Gutenberg, Αθήνα 2009
- World Map / World Atlas / Atlas of the World Including Geography Facts and Flags - WorldAtlas.Com. <https://www.worldatlas.com/>. Accessed 9 Apr. 2021.
- Z. Brzezinski, *Η μεγάλη σκακιέρα*, μτφρ. Ε. Αστερίου, Λιβάνης, Αθήνα 1998
- Γ. Καραμπελιάς, *ΜΚΟ και Παγκοσμιοποίηση στην Ελλάδα: Από το ίδρυμα Φόρντ στον Σόρος και τα γερμανικά ιδρύματα*, Εναλλακτικές εκδόσεις, Αθήνα 2014
- Δ. Κ. Ξενάκης, *Παγκόσμια Ευρώπη; Οι Διεθνείς Διαστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Σιδέρης Ι., Αθήνα 2012
- Η. Ηλιόπουλος, *Ζητήματα Γεωπολιτικής & Διπλωματίας Ναυτικών και Ηπειρωτικών Δυνάμεων στον Σύγχρονο Κόσμο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2008
- Ι. Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική· η Θεωρία και η Πράξη*, Παπαζήση, Αθήνα 2002
- Ι. Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική και Γεωστρατηγικές της Συριακής Κρίσεως*, Λειμών, Αθήνα 2016
- Ι. Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική Προσέγγιση για ένα Νέο Ελληνικό Αμυντικό Δόγμα*, Παπαζήσης, Αθήνα 2006
- Ι. Θ. Μάζης, *Έφαρμογή Απλών Και Σύνθετων Δεικτών Τών Τεσσάρων Γεωπολιτικών Πυλώνων Στην Μεθοδολογία Τής Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως: Η Περίπτωση Τής Συρίας*, <https://cutt.ly/2vZbeV6>

I. Θ. Μάζης, I. Δάρρας, *Systemic Geopolitical Modeling. Part 2: Subjectivity in Prediction of Geopolitical Events*, GeoJournal, vol. 82, no. 1, Springer Netherlands, Feb. 2017, pp. 81–108, doi:10.1007/s10708-015-9670-2, http://scholar.uoa.gr/sites/default/files/yianmazis/files/1_v.pdf

I. Θ. Μάζης, *Ματαθεωρητική κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής: Το νεοθετικιστικό πλαίσιο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2012

I. Θ. Μάζης, Ξ. Δωματιώτη, Α. Δίγκας, Μ. Σαρλής, I. Σωτηρόπουλος, Κ. Χαροκόπος, *Ολοκλήρωση διαδικασίας επιλογής και κατασκευής απλών και συνθέτων δεικτών των Γεωπολιτικών Πυλώνων: α) Οικονομίας και β) Άμυνας στο πλαίσιο της μεθοδολογίας της Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως*, http://scholar.uoa.gr/sites/default/files/yianmazis/files/13-03-2017mazis-digkas-domatioti_posotikes_methodoi_geopolitikis_analysis.pdf

I. Θ. Μάζης, *Ολοκληρωμένη Μεθοδολογία Κατασκευής Σύνθετων Δεικτών στην Σύγχρονη Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση*, Civitas Gentium, <https://cutt.ly/rvMSqla>, Accessed 9 Apr. 2021.

I. Θ. Μάζης, *Σκέψεις για τις "Πρέσπες" 2018-2019· Η μελαγχολική SAGA της Ελληνικής Διπλωματίας*, Λειμών, Αθήνα 2019

Κ. Μαρξ, *Κριτική της Πολιτικής Οικονομίας*, μτφρ. Χ. Μπαλωμένος, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2013

Κ. Μαρξ, *Το Κεφάλαιο*, μτφρ. Π. Μαυροματάς, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2012

Ξ. Μ. Δωματιώτη, *Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση· Διεπιστημονικότητα και Πολυμεθοδολογική Προσέγγιση*, Λειμών, Αθήνα 2018

Σ. Ι. Σεφεριάδης, Η «θετική Ευρετική» Της Συγκρουσιακής Πολιτικής Και Κάποιες Καταβολές Της : Πώς Διαβάζουμε Τη Θεωρία; Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης, vol. 35, National Documentation Centre, Oct. 2017, p. 5, doi:10.12681/hpsa.14493

Σπ. Ασδραχάς, *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών (15^{ος} – 19^{ος} αιώνας)*, Μέλισσα, Αθήνα 1979

Κρατικά – Θεσμικά Έγγραφα

CEEC-China Secretariat on Logistic Cooperation, <https://www.ceec-china-logistics.org/en/>, Accessed 9 Apr. 2021.

CEEC-China Secretariat on Logistic Cooperation, Serbia, <https://www.ceec-china-logistics.org/en/countries/serbia/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Central Intelligence Service, The World Factbook, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>, Accessed 14 Apr. 2021.

- China-EU Connectivity Platform 2019 Annual Action Plan, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/eu-china-connectivity-platform-2019-action-plan.pdf>, Accessed 15 Apr. 2021.
- Eurasian Economic Union, <http://www.eaeunion.org/?lang=en>, Accessed 12 Apr. 2021.
- European Commission, EU and China Comprehensive Agreement on Investment, https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/december/tradoc_159239.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.
- European Commission, Innovation and Networks Executive Agency. Connecting Europe Facility, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>
- European Commission, Investing in European Networks· The Connecting Europe Facility, Five Years Supporting European Infrastructure, https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef_implementation_brochure_2019.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.
- European Commission, TENtec Interactive Map Viewer. <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>, Accessed 9 Apr. 2021.
- European Commission, Τι είναι η μακροπεριφερειακή στρατηγική της ΕΕ;, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/macro_region_strategy/pdf/mrs_factsheet_el.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.
- European Council, Council of the European Union, Joint Statement of the 21st EU-China Summit – Consilium, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/04/09/joint-statement-of-the-21st-eu-china-summit/>, Accessed 15 Apr. 2021.
- European Union, Danube Transnational Programme, DTP Programming 2021-2027, <http://www.interreg-danube.eu/about-dtp/interreg-post-2020>, Accessed 15 Apr. 2021.
- European Union, Interreg· Danube Transnational Programme, Danube Transnational Programme 2021-2027, <http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/default/0001/43/ab7b047b3aab27ba6d5a1a0e866e20ba86b5aaca.pdf>, Accessed 15 Apr. 2021.
- Inland Navigation Europe, EU Waterway Infrastructure priorities for 2014-2020, <http://www.inlandnavigation.eu/news/infrastructure/eu-waterway-infrastructure-priorities-for-2014-2020/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Interreg – Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία. <https://interreg.gr/#Managing> . Accessed 9 Apr. 2021.
- Meeting Minutes of the 4th Chairs’ Meeting of the EU-China Connectivity Platform,

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/4th_chairs_meeting_minutes_en.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.

Munich Security Conference Munchner Sicherheitskonferenz, Munich Security Report 2020 Westlessness.

https://securityconference.org/assets/user_upload/MunichSecurityReport2020.pdf, Accessed 9 Apr. 2021.

National Bank of Greece, Sectoral Report, https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/Container_Ports_2013.pdf, Accessed 15 Apr. 2021.

President of Russia, Press Statements Following Russian-Chinese Talks, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/60672>, Accessed 12 Apr. 2021.

Reflection Group Appointed by the NATO Secretary General, NATO 2030: United for a New Era, <https://www.nato.int/docu/review/index.html>, Accessed 12 Apr. 2021.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Της Ελλάδας, <http://nationaltransportplan.gr/el/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ελληνική Δημοκρατία· Η Ελλάδα στην Ρουμανία, Δηλώσεις Πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα, στην Τετραμερή Συνάντηση Ελλάδας-Βουλγαρίας-Σερβίας-Ρουμανίας, στο Βουκουρέστι (29.03.2019) - Νέα Της Πρεσβείας, <https://www.mfa.gr/missionsabroad/romania/news/deloseis-prothupourgou-alex-tsipra-sten-tetramere-sunantese-elladas-boulgarias-serbias-roumanias-sto-boukouresti-29032019.html>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Στρατηγική για τα Δυτικά Βαλκάνια η ΕΕ παρουσιάζει Νέες Εμβληματικές Πρωτοβουλίες και Μέτρα Στήριξης Υπέρ των Μεταρρυθμίσεων στην Περιοχή, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_18_561, Accessed 9 Apr. 2021.

Πρεσβεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελληνική Δημοκρατία, Χαιρετισμός Του Πρέσβη Τζόου Σιαολί στην Ημερίδα «Ο Νέος Δρόμος Του Μεταξίου Της Κίνας: Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος Και η Ελλάδα», <http://gr.china-embassy.org/gr/dsjh/t1353305.htm>, Accessed 9 Apr. 2021.

Διαδικτυακές Πηγές

(No Title). http://ines-danube.info/goto.php?target=file_1442_download&client_id=viailias4 Accessed 9 Apr. 2021.

«China Economy: Annual Growth Slowest since 1990», BBC News, 21/01/2019, <https://www.bbc.com/news/business-46941932>, Accessed 12 Apr. 2021.

«China's Arctic Policy», Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm>, Accessed 9 Apr. 2021.

«China-Built Danube Bridge in Serbia to Be up and Running on Time», Global Times, 09/03/2014, <https://www.globaltimes.cn/content/879718.shtml>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Curbing Desertification in China», The World Bank, 04/07/2019, <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2019/07/04/china-fighting-desertification-and-boosting-incomes-in-ningxia>, Accessed 12 Apr. 2021.

«India’s Act East Policy Balancing China in the Region: Thinktank», The Indian Express, 24/07/2015, <https://indianexpress.com/article/india/india-others/indias-act-east-policy-balancing-china-in-the-region-thinktank/>, Accessed 12 Apr. 2021.

«Melting Arctic Ice Opens New Route from Europe to East Asia», The Guardian, 28/09/2018, <https://www.theguardian.com/world/2018/sep/28/melting-arctic-ice-opens-new-route-from-europe-to-east-asia>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Ανοδος Για Τα Κυβερνητικά Ομόλογα, Απώλειες Για Το Ευρώ», Η Καθημερινη, 28/09/2019, <https://www.kathimerini.gr/economy/international/1044711/anodos-gia-ta-kyvernitika-omologa-apoleies-gia-to-eyro/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Δημοσκόπηση: «Οριακά» Υπέρ Των Σχέσεων Με ΗΠΑ, Παρά Με Κίνα, Οι Γερμανοί», Liberal.Gr., 19/05/2020, <https://www.liberal.gr/world/oriaka-uper-ton-scheseon-me-ipa-para-me-kina-oi-germano-i/303039>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Δρόμος Του Μεταξιού: Διεθνής Τάξη Πραγμάτων «made in China»», Ναυτεμπορική, 09/03/2018, <https://www.naftemporiki.gr/story/1328450/dromos-tou-metaksiou-diethnis-taksi-pragmaton-made-in-china>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Η Ατζέντα Της Τετραμερούς Ελλάδας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σερβίας | Η Καθημερινη, 24/04/2018, <https://www.kathimerini.gr/politics/960593/i-atzenta-tis-tetrameroys-elladas-voylgarias-roymanias-servias/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Η Ρωσία Μετέφερε Πυραύλους S-400 Στη Σερβία», Iefimerida.Gr, 24/10/2019, <https://www.iefimerida.gr/kosmos/i-rosia-metefere-pyrayloys-s400-sti-serbia>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Κίνα-Σερβία: Ενίσχυση Των Διμερών Οικονομικών Και Εμπορικών Σχέσεων Υπό Το Φόντο Της Πρωτοβουλίας “One Belt, One Road”», Energypress, 25/07/2018, <https://energypress.gr/news/kina-servia-enishysi-ton-dimeron-oikonomikon-kai-emporikon-sheseon-ypo-fonto-tis-protovoylias>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Κινέζοι Αστυνομικοί Θα Περιπολούν Στη Σερβία», Η Καθημερινη, 20/09/2019, <https://www.kathimerini.gr/world/1043441/kinezoi-astynomikoi-tha-peripoloy-n-sti-servia/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Κοινή Ναυτική Άσκηση Ιράν, Κίνας, Ρωσίας Στον Κόλπο Του Ομάν», Ναυτεμπορική, 27/12/2019, <https://m.naftemporiki.gr/story/1546353/koini-nautiki-askisi-iran-kinas-rosias-ston-kolpo-tou-oman>, Accessed 12 Apr. 2021.

«Οι Νέοι «δρόμοι Του Μεταξιού» Στα Βαλκάνια - Ανησυχία Στην ΕΕ», The TOC, 10/04/2019, <https://www.thetoc.gr/diethni/article/oi-neoi-dromoi-tou-metaksiou-sta-balkania--i-eurwpi-anisuxei/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Πλακιωτάκης: Τρίτο Εμπορικό Λιμάνι Της Ευρώπης ο Πειραιάς Με Την Επένδυση Της Cosco», Sofokleousin, 14/11/2019, <https://www.sofokleousin.gr/plakiotakis-trito-emporiko-limani-tis-eyropis-o-peiraias-me-tin-e>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Πρώην Γερμανός Διπλωμάτης Πράκτορας Των Κινέζων - Σε Πανικό Οι Βρυξέλλες», Έθνος, 16/01/2020, https://www.ethnos.gr/kosmos/83035_proin-germanos-diplomatis-praktoras-ton-kinezon-se-paniko-oi-bryxelles, Accessed 9 Apr. 2021.

«Σε Σοβαρό Πρόβλημα Για Την Παγκόσμια Οικονομία Εξελίσσεται ο Προστατευτισμός», Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών, 29/06/2019, <https://www.eea.gr/arthra-eea/se-sovaro-provlima-gia-tin-pagkosmia-ikonomia-exelissete-o-prostateftismos/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Στενό Malacca: Ένα Καντό Σημείο Του Πλανήτη», Euro2Day, 20/07/2016, <https://www.euro2day.gr/news/world/article/1423822/steno-malacca-ena-kafto-shmeio-toy-planhth.html>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Στην Τετραμερή Ελλάδα, Βουλγαρίας, Ρουμανίας Και Σερβίας, ο Πρωθυπουργός», Energypress, 19/05/2020, <https://energypress.gr/news/stin-tetrameri-elladas-voylgarias-roymanias-kai-servias-o-prothypourgos>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Τα «μηνύματα» Της Πρώτης Τριμερούς Ελλάδας - Κύπρου – Σερβίας», CNN.Gr, <https://www.cnn.gr/politiki/story/260949/ta-minymata-tis-protis-trimeroy-elladas-kyproy-servias>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Τετραμερής Ελλάδα - Σερβίας - Ρουμανίας - Βουλγαρίας», Euronews, 21/12/2018, <https://gr.euronews.com/2018/12/21/tetrameris-elladas-serbias-roumanias-boulgarias>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Τετραμερής Ελλάδα, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σερβίας - Τι Συζητήθηκε Για Τουρισμό, Μεταφορές», Το Βήμα, 19/05/2020, <https://www.tovima.gr/2020/05/19/politics/tetrameris-elladas-voulgarias-roumanias-servias-ti-sy Zitithike-gia-tourismo/>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Το Βερολίνο Εξετάζει Δημοσιονομική Χαλάρωση», Η Καθημερινη, 20/07/2019, <https://www.kathimerini.com.cy/gr/oikonomiki/oikonomia/to-berolino-exetazei-dimosionomiki-xalarosi>, Accessed 9 Apr. 2021.

«Το NATO Και Οι Επιδιώξεις Του Στα Βαλκάνια», ΣΚΑΪ, 08/04/2019, <https://www.skai.gr/news/opinions/to-nato-kai-oi-epidiokseis-tou-sta-valkania>, Accessed 12 Apr. 2021.

A. Gabuev, «Γιατί Ρωσία Και Κίνα Ενισχύουν Τους Δεσμούς Ασφαλείας Τους», Foreign Affairs, 25/09/2018, <http://foreignaffairs.gr/articles/71974/alexander-gabuev/giati-rosia-kai-kina-enisxyoyn-toys-desmoys-asfaleias-toys>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. Kendall-Taylor, D. Shullman, «Μια Ρωσο-Κινεζική Συνεργασία Αποτελεί Απειλή Για Τα Συμφέροντα Των ΗΠΑ», Foreign Affairs, 16/05/2019,

<http://foreignaffairs.gr/articles/72301/andrea-kendall-taylor-kai-david-shullman/mia-roso-kineziki-synergasia-apotelei-apeili-gia-ta-symferonta-t>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. Kendall-Taylor, D. Shullman, «Πώς η Ρωσία Και η Κίνα Υπονομεύουν Την Δημοκρατία», Foreign Affairs, 03/10/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71994/andrea-kendall-taylor-kai-david-shullman/pos-i-rosia-kai-i-kina-yponomeyoyn-tin-dimokratia>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. Lepczyk, A. Durkin, «A Breakthrough in Arctic Trade Routes», TradeVistas, 19/07/2018, <https://trdevistas.org/breakthrough-arctic-trade-routes/>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. Manuel, K. Hicks, «Μπορεί ο Στρατός Της Κίνας Να Κερδίσει Τον Τεχνολογικό Πόλεμο;», Foreign Affairs, 31/07/2020, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72851/anja-manuel-kai-kathleen-hicks/mporei-o-stratos-tis-kinas-na-kerdisei-ton-texnologiko-polemo>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. S. Blinder, «Το Παράδοξο Του Ελεύθερου Εμπορίου», Foreign Affairs, <http://foreignaffairs.gr/articles/72522/alan-s-blinder/to-paradokso-toy-eleytheroy-emporioy>, Accessed 9 Apr. 2021.

A. Small, «The Backlash to Belt and Road», Foreign Affairs, 16/02/2018, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-02-16/backlash-belt-and-road>, Accessed 12 Apr. 2021.

A. Solzhenitsyn, «The Problematic Pages», The New Republic, 24/09/2008, <https://newrepublic.com/article/62070/the-problematic-pages>, Accessed 12 Apr. 2021.

B. Bley, «Η Νέα Γεωγραφία Της Παγκόσμιας Διπλωματίας», Foreign Affairs, 28/11/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72548/bonnie-bley/i-nea-geografia-tis-pagkosmias-diplomatias?page=show>, Accessed 9 Apr. 2021.

B. Haas, «Hong Kong Cedes Part of Rail Station to China in Secretive Ceremony», The Guardian, 04/09/2018, <https://www.theguardian.com/world/2018/sep/04/hong-kong-cedes-part-of-west-kowloon-rail-station-to-china-in-secretive-ceremony>, Accessed 12 Apr. 2021.

B. Hioe, «Truckers' Strike The Latest Multi-Province Strike In China?», New Bloom Magazine, 19/06/2018, <https://newbloommag.net/2018/06/19/truckers-strike-china/>, Accessed 12 Apr. 2021.

B. Huszka, «Γιατί η Συμμετοχή Στην ΕΕ Εξακολουθεί Να Ενδιαφέρει Τα Δυτικά Βαλκάνια», Capital, 13/01/2020, <https://www.capital.gr/ecfr-eu/3404201/giati-i-symmetoxi-stin-ee-exakolouthei-na-endiaferai-ta-dutika-balkania>, Accessed 9 Apr. 2021.

B. S. Glaser, O. S. Mastro, «Πώς Αποδυναμώνεται Ένα Σύστημα Συμμαχιών», Foreign Affairs, 10/09/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72448/bonnie-s>

[glaser-kai-oriana-skylar-mastro/pos-apodynamonetai-ena-systima-symmaxion?page=show](https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01?barrier=accesspaylog), Accessed 9 Apr. 2021.

Belt and Road Initiative. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Br. Chellaney, «China's Debt-Trap Diplomacy», Project Syndicate, 23/01/2017, <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01?barrier=accesspaylog>, Accessed 12 Apr. 2021.

C. Balding, «Why Democracies Are Turning Against Belt and Road», Foreign Affairs, 24/10/2018, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>, Accessed 12 Apr. 2021.

C. Balding, «Τι Προκαλεί Την Οικονομική Επιβράδυνση Της Κίνας», Foreign Affairs, 12/03/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72195/christopher-balding/ti-prokalei-tin-oikonomiki-epibradyinsi-tis-kinas>, Accessed 9 Apr. 2021.

C. Barfield, «The China Trade Deal: Death Knell for Chinese High-Tech Structural Reform?», American Enterprise Institute – AEI, 19/12/2019, <https://www.aei.org/economics/the-china-trade-deal-death-knell-for-chinese-high-tech-structural-reform/>, Accessed 9 Apr. 2021.

C. K. Johnson, «Ο Εμπορικός Γρίφος Του Xi Jinping», Foreign Affairs, 24/06/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72351/christopher-k-johnson/o-emporikos-grifos-toy-xi-jinping?page=2>, Accessed 9 Apr. 2021.

D. DeAeth, «South China Sea: US Navy Conducts FONOP near Mischief Reef of Spratly Islands», Taiwan News, 11/02/2019, <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/3635786>, Accessed 12 Apr. 2021.

D. Rohac, «American-European Unity against China Is Indispensable», American Enterprise Institute – AEI, 05/09/2019, <https://www.aei.org/op-eds/american-european-unity-against-china-is-indispensable/>, Accessed 9 Apr. 2021.

D. Rohac, «The Good, the Bad, and the Ugly of the New European Commission», American Enterprise Institute – AEI, 10/09/2019, <https://www.aei.org/foreign-and-defense-policy/the-good-the-bad-and-the-ugly-of-the-new-european-commission/>, Accessed 9 Apr. 2021.

D. X. Huang, «Ο Κινεζικός Διαφωτισμός Έγινε 100 Ετών», Foreign Affairs, 09/05/2019, <http://foreignaffairs.gr/articles/72291/dan-xin-huang/o-kinezikos-diafotismos-egine-100-eton?page=2>, Accessed 9 Apr. 2021.

E. C. Economy, «China's New Revolution: The Reign of Xi Jinping», Foreign Affairs, http://cs.brown.edu/courses/csci1800/sources/2018_MayJune_ForeignAffairs_ChinaNewRevolution.pdf, Accessed 12 Apr. 2021

E. Economy, «Το Πρόβλημα Με Το Μοντέλο Του Xi Για Την Κίνα», Foreign Affairs, 07/03/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72191/elizabeth-economy/to-problima-me-to-montelo-toy-xi-gia-tin-kina>, Accessed 9 Apr. 2021.

F. Zakaria, «Ο Νέος Φόβος Για Την Κίνα», Foreign Affairs, 28/09/2020, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72921/fareed-zakaria/o-neos-fobos-gia-tin-kina>, Accessed 9 Apr. 2021.

G. Allison, «Κίνα Vs Αμερική», Foreign Affairs, 29/04/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71754/graham-allison/kina-vs-ameriki?page=show>, Accessed 9 Apr. 2021.

G. Poling, «Why a South China Sea Diplomatic Breakthrough Is Unlikely», Foreign Affairs, 25/01/2018, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-01-25/why-south-china-sea-diplomatic-breakthrough-unlikely>, Accessed 12 Apr. 2021.

G. Poling, B. S. Glaser, «Πώς Οι ΗΠΑ Μπορούν Να Προωθηθούν Στην Θάλασσα Της Νότιας Κίνας», Foreign Affairs, 18/01/2019, <http://foreignaffairs.gr/articles/72123/gregory-poling-kai-bonnie-s-glaser/pos-oi-ipa-mporoy-n-na-proothithoyn-stin-thalassa-tis-notias-kina>, Accessed 9 Apr. 2021.

Gr. Allison, «China and Russia: A Strategic Alliance in the Making», The National Interest, 14/12/2018, <https://nationalinterest.org/feature/china-and-russia-strategic-alliance-making-38727>, Accessed 12 Apr. 2021.

H. Brands, «Europe Has to Choose a Side in the US-China Rivalry», American Enterprise Institute – AEI, 27/09/2019, <https://www.aei.org/articles/europe-has-to-choose-a-side-in-the-u-s-china-rivalry/>, Accessed 9 Apr. 2021.

H. Ciurtin, «The “16+1” Becomes the “17+1”: Greece Joins China’s Dwindling Cooperation Framework in Central and Eastern Europe», Jamestown, 29/05/2019, <https://jamestown.org/program/the-161-becomes-the-171-greece-joins-chinas-dwindling-cooperation-framework-in-central-and-eastern-europe/>, Accessed 9 Apr. 2021.

H. Feldshuh, «China Debates the Belt and Road», The Diplomat, <https://thediplomat.com/2018/09/china-debates-the-belt-and-road/>, Accessed 12 Apr. 2021.

H. Lin, «Huawei and Managing 5G Risk», Lawfare, 03/04/2019, <https://www.lawfareblog.com/huawei-and-managing-5g-risk>, Accessed 12 Apr. 2021.

H. Scmieding, K. Pickering, «Η Γερμανία Πρέπει Να Αυξήσει Τις Επενδύσεις Σε Βάθος Χρόνου», Η Καθημερινή, 28/09/2019, <https://www.kathimerini.gr/economy/international/1044729/i-germania-prepei-na-ayxisei-tis-ependyseis-se-vathos-chronoy/>, Accessed 9 Apr. 2021.

https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_Vol_15_Issue_6_5_01.pdf?x6851. Accessed 9 Apr. 2021.

J. B. Gewirtz, «Η Μακρά Πορεία Της Κίνας Προς Την Τεχνολογική Υπεροχή», Foreign Affairs, 28/08/2019, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72437/julian->

[baird-gewirtz/i-makra-poreia-tis-kinas-pros-tin-technologiki-yperoxi](#), Accessed 9 Apr. 2021.

J. Bastian, «Η Αναβληθείσα Σύνοδος Κορυφής 17+1 Στο Πεκίνο – Επιπτώσεις Για Την Ελλάδα», Capital, 30/04/2020, <https://www.capital.gr/arthra/3449748/i-anablitheisa-sunodos-korufis-17-1-sto-pekino-epiptoseis-gia-tin-ellada>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Chan, «Shenzhen Jasic Technology: The Birth of a Worker-Student Coalition in China?», Hong Kong Free Press HKFP, 01/09/2018, <https://hongkongfp.com/2018/09/01/shenzhen-jasic-technology-birth-worker-student-coalition-china/>, Accessed 12 Apr. 2021.

J. Ci, «Χωρίς Δημοκρατία, η Κίνα Δεν Θα Ανεβεί Άλλο», Foreign Affairs, 21/05/2020, <http://foreignaffairs.gr/articles/72766/jiwei-ci/xoris-dimokratia-i-kinaden-tha-anebei-allo>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Dempsey, «Η Ευρώπη Και Το Μέλλον Της Γερμανικής Ostpolitik», Capital, 14/11/2014, <https://www.capital.gr/think-tank/2156960/i-europi-kai-to-mellon-tis-germanikis-ostpolitik>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Gruber, S. Johnson, «Για Να Αντισταθμίσετε Την Κίνα, Ξεπεράστε Την Στις Εφευρέσεις», Foreign Affairs, 16/09/2019, <http://foreignaffairs.gr/articles/72457/jonathan-gruber-kai-simon-johnson/gia-na-antistathmisete-tin-kinakseperaste-tin-stis-efeyreseis>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Jiang, «The Belt and Road Initiative: A Domestically-Motivated Program Fueling Global Competition», Jamestown, 29/05/2020, <https://jamestown.org/program/the-belt-and-road-initiative-a-domestically-motivated-program-fueling-global-competition/>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Mischke, A. Umland, «Η Νέα Γερμανική Ostpolitik», Foreign Affairs, 10/04/2014, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/69761/jakob-mischke-kai-andreas-umland/h-nea-germaniki-ostpolitik>, Accessed 9 Apr. 2021.

J. Perlez, «Pence’s China Speech Seen as Portent of ‘New Cold War’», The New York Times, 05/02/2018, <https://www.nytimes.com/2018/10/05/world/asia/pence-china-speech-cold-war.html>, Accessed 12 Apr. 2021.

J. X. Klein, «US Plans to Restrict Foreign Investments in AI and Biotech May Curb China’s Tech Ambitions», South China Morning Post, 21/11/2018, <https://www.scmp.com/news/world/united-states-canada/article/2174229/us-restrict-foreign-investments-ai-biotech-curbing>, Accessed 12 Apr. 2021.

J. Zenn, «Future Scenarios on the New Silk Road: Security, Strategy and the SCO», Jamestown, 19/05/2015, <https://jamestown.org/program/future-scenarios-on-the-new-silk-road-security-strategy-and-the-sco/>, Accessed 9 Apr. 2021.

K. M. Campbell, E. Ratner, «Far Eastern Promises», Foreign Affairs, 05/2014, <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2014-04-18/far-eastern-promises>, Accessed 12 Apr. 2021.

- K. M. Campbell, E. Ratner, «How American Foreign Policy Got China Wrong», Foreign Affairs, 03/2018, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-02-13/china-reckoning>, Accessed 12 Apr. 2021.
- K. Rudd, «Πώς Βλέπει Τον Κόσμο ο Xi Jinping», Foreign Affairs, 21/05/2019, <https://foreignaffairs.gr/articles/71785/kevin-rudd/pos-blepei-ton-kosmo-o-xi-jinping>, Accessed 9 Apr. 2021.
- L. Aron, «Η Ρωσία Και η Κίνα Συνάπτουν Όντως Συμμαχία:», Foreign Affairs, 05/04/2019, <http://foreignaffairs.gr/articles/72230/leon-aron/i-rosia-kai-i-kina-synaptoyn-ontos-symmaxia>, Accessed 9 Apr. 2021.
- L. Laskai, «Why Blacklisting Huawei Could Backfire», Foreign Affairs, 19/06/2019, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-06-19/why-blacklisting-huawei-could-backfire>, Accessed 12 Apr. 2021.
- L. Yuhuan, «Chinese Firms Facing Challenges in Serbia», Global Times, 11/12/2013, <https://www.globaltimes.cn/content/824157.shtml>, Accessed 9 Apr. 2021.
- M. Beckley, «Οι ΗΠΑ Θα Πρέπει Να Φοβούνται Μια Παραπαίουσα Κίνα», Foreign Affairs, 31/10/2019, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72512/michael-beckley/oi-ipa-tha-prepei-na-foboyntai-mia-parapaioussa-kina>, Accessed 9 Apr. 2021.
- M. Bennett, «The Arctic Shipping Route No One’s Talking About», The Maritime Executive Magazine, 05/08/2019, <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-arctic-shipping-route-no-one-s-talking-about>, Accessed 9 Apr. 2021.
- M. Fisher, A. Carlsen, «How China Is Challenging American Dominance in Asia», The New York Times, 09/03/2018, <https://www.nytimes.com/interactive/2018/03/09/world/asia/china-us-asia-rivalry.html>, Accessed 9 Apr. 2021.
- M. Ye, «China’s Silk Road Strategy», Foreign Policy, 10/11/2014, <https://foreignpolicy.com/2014/11/10/chinas-silk-road-strategy/>, Accessed 12 Apr. 2021.
- N. Casarini, M. Cox, H. Hamzah, Y. Jie, S. Jusoh, P. Loong, M. Majid, Th. Pongsudhirak, K. Tay, J. Yan, «China’s Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia», CIMB Asean Research Institute, <https://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf>, Accessed 9 Apr. 2021.
- N. Rolland, «Reports of Belt and Road’s Death Are Greatly Exaggerated», Foreign Affairs, 29/01/2019, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-01-29/reports-belt-and-roads-death-are-greatly-exaggerated>, Accessed 12 Apr. 2021.
- Pointe Bello, «The Digital Silk Road Initiative: Wiring Global IT and Telecommunications to Advance Beijing’s Global Ambitions»,

<https://a.storyblok.com/f/58650/x/0c5c298009/pointe-bello-digital-silk-road-2019.pdf>, Accessed 12 Apr. 2021.

R. A. Tudela, «Fighting Desertification in China», Al Jazeera, 08/12/2012, <https://www.aljazeera.com/features/2012/12/8/fighting-desertification-in-china> Accessed 12 Apr. 2021.

R. D. Martinson, «The Role of the Arctic in Chinese Naval Strategy», Jamestown. <https://jamestown.org/program/the-role-of-the-arctic-in-chinese-naval-strategy/>, Accessed 9 Apr. 2021.

R. D. Mullen, C. Poplin, «Το Νέο Μεγάλο Παιχνίδι», Foreign Affairs, 08/10/2015, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/70525/rani-d-mullen-kai-cody-poplin/to-neo-megalo-paixnidi>, Accessed 9 Apr. 2021.

R. Emmott, «EU's Statement on South China Sea Reflects Divisions», Reuters, 15/07/2016, <https://www.reuters.com/article/southchinasea-ruling-eu-idUSL8N1A130Y>, Accessed 12 Apr. 2021.

S. F. Haider, «A Strategic Seaport», Foreign Affairs, 05/03/2015, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-03-05/strategic-seaport>, Accessed 12 Apr. 2021.

Sh. Jiangtao, C. Wong, «China's Foreign Minister Wang Yi Calls for Cooperation amid Growing World Tensions», South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2189174/chinas-foreign-minister-wang-yi-calls-cooperation-amid-growing>, Accessed 12 Apr. 2021.

T. C. Miller, R. Faturechi, «How the Navy's Top Commander Botched the Highest-Profile Investigation in Years», ProPublica, 11/04/2019, <https://www.propublica.org/article/navy-commander-tainted-investigation>, Accessed 9 Apr. 2021.

V. Rothschild, «China's Gig Economy Is Driving Close to the Edge», Foreign Policy, 07/09/2018, <https://foreignpolicy.com/2018/09/07/chinas-gig-economy-is-driving-close-to-the-edge/>, Accessed 12 Apr. 2021.

W. Shan, «Μια Ευαίσθητη Έκχειρία Στον Αμερικανο-Κινεζικό Εμπορικό Πόλεμο», Foreign Affairs, 14/01/2020, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72589/weijian-shan/mia-eyaisthiti-ekexeiiria-ston-amerikano-kineziko-emporiko-polemo?page=show>, Accessed 9 Apr. 2021.

Y. Liu, «Πώς Οι Πολιτικές Του Trump Βοηθούν Την Κίνα», Foreign Affairs, 01/10/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71986/yadong-liu/pos-oi-politikes-toy-trump-boithoyn-tin-kina>, Accessed 9 Apr. 2021.

Y. Trofimov, «The New Beijing-Moscow Axis», WSJ, 01/02/2019, <https://www.wsj.com/articles/the-new-beijing-moscow-axis-11549036661>, Accessed 12 Apr. 2021.

- Υ. Xuetong, «Η Εποχή Της Ανήσυχης Ειρήνης», Foreign Affairs, 04/10/2019, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/72482/yan-xuetong/i-epoxi-tis-anisyxis-irinis?page=show>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Υ. Υ. Ang, «Το Πραγματικό Κινεζικό Μοντέλο», Foreign Affairs, 02/07/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71850/yuen-yuen-ang/to-pragmatiko-kineziko-montelo>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Υ.Υ. Ang, «How China Escaped the Poverty Trap», Foreign Affairs, 15/12/2017, <https://www.foreignaffairs.com/reviews/capsule-review/2017-12-15/how-china-escaped-poverty-trap>, Accessed 12 Apr. 2021.
- Υ.Υ. Ang, «Απομυθοποιώντας Την Ζώνη Και Οδό», Foreign Affairs, 23/05/2019, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/72310/yuen-yuen-ang/apomythopoiontas-tin-zoni-kai-odo>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Α. Κοσμά, «Νέος Δρόμος Του Μεταξιού: Εκτός Παιχνιδιού Οι Γερμανοί;», DW, 26/04/2019, <https://www.dw.com/el/νέος-δρόμος-του-μεταξιού-εκτός-παιχνιδιού-οι-γερμανοί/a-48490875>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Α. Λιούμπα, «Ο Νέος Δρόμος Του Μεταξιού Ως Αφορμή Παγκόσμιων Γεωπολιτικών Διενέξεων», Liberal.Gr, 07/05/2019, <https://www.liberal.gr/diplomacy/o-neos-dromos-tou-metaxiou-os-aformi-pagkosmion-geopolitikon-dienexeon/250655>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Α. Μπέκερ, Ι. Παπαδημητρίου, «"Παγίδες" Στον Δρόμο Του Μεταξιού», DW, 24/04/2018, <https://www.dw.com/el/παγίδες-στον-δρόμο-του-μεταξιού/a-43502727>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Α. Μπρεδήμα, «Ο Πλωτός Διάδρομος Από Το Αιγαίο Ως Τον Δούναβη», Foreign Affairs, 04/02/2018, <https://www.foreignaffairs.gr/articles/71626/dr-anna-mpredima/o-plotos-diadromos-apo-to-aigaio-os-ton-doynabi>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Α. Πετρίδου, «Η Κασπία Ως Ενεργειακό Σταυροδρόμι Του 21ου Αιώνα», Energypress, 26/06/2017, <https://energypress.gr/news/i-kaspia-os-energeiako-stayrodromi-toy-21oy-aiona>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Β. Νέδος, «Ανάλυση: Η Νέα Αγκελα Μέρκελ Για Μια Νέα Ostpolitik», Η Καθημερινή, 11/01/2019, <https://www.kathimerini.gr/pages/security-bulletin/1004168/analysis-i-nea-agkela-merkel-gia-mia-nea-ostpolitik/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Γ. Ατσαλάκη, «Οι Προοπτικές Του «Δρόμου Του Μεταξιού»», Ναυτεμπορική, 20/06/2019, <https://m.naftemporiki.gr/story/1489528>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Γ. Βαγγέλας, «Shipping Alliances Connectivity and the Growth of Piraeus to Major Hub», PortEconomics, 19/07/2019, <https://www.porteconomics.eu/shipping-alliances-connectivity-and-the-growth-of-piraeus-to-major-hub/>, Accessed 15 Apr. 2021.

Γ. Κανελλόπουλος, «Το Μεγάλο Στοίχημα Της Κίνας», Το Βήμα, 19/10/2017, <https://www.tovima.gr/2017/10/19/finance/to-megalo-stoixima-tis-kinas/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Γ. Σ. Σκορδίλης, «Επενδύσεις 4 Δισ. Ευρώ Της Κίνας Στην Σερβία Για Υποδομές», Liberal.Gr, 16/03/2019, <https://www.liberal.gr/apopsi/ependuseis-4-dis-euro-tis-kinas-stin-serbia-gia-upodomes-metafores/244317>, Accessed 9 Apr. 2021.

Γ. Στάμκος, «Η Γεωπολιτική Σημασία Και ο Νέος Ρόλος Της Ελλάδας Στα Βαλκάνια», TVXS, 02/10/2018, <https://tvxs.gr/news/egrapsan-eipan/i-geopolitiki-simasia-kai-o-neos-rolos-tis-elladas-sta-balkania>, Accessed 9 Apr. 2021.

Γ. Στάμκος, «Η Κίνα «κατακτά» Τα Βαλκάνια», TVXS, 09/10/2019, <https://tvxs.gr/news/kosmos/i-kina-katakta-ta-balkania>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ε. Αναστασοπούλου, «SZ: Η Κίνα, «υστερόβουλος Βοηθός»», DW, 13/11/2019, <https://www.dw.com/el/sz-η-κίνα-υστερόβουλος-βοηθός/a-51223309>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ε. Αναστασοπούλου, «Πειραιάς, η Πύλη Της Κίνας Προς Την Ευρώπη», DW, 21/10/2018, <https://www.dw.com/el/πειραιάς-η-πύλη-της-κίνας-προς-την-ευρώπη/a-45975198>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ε. Κορόβηλα, «Μία Ζώνη - Ένας Δρόμος» Στη Σερβία: Πρώτος Αυτοκινητόδρομος Με Υπογραφή Κίνας | Euronews. <https://gr.euronews.com/2019/08/19/mia-zwnh-enas-dromos-sth-serbia-prwtos-aftokinhtodromos-me-yπογραφη-κίνας>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ι. Αλεξανδρής, «Στον Αστερισμό Του Δρόμου Του Μεταξιού: ο Διάδρομος Της Κεντρικής Ασίας, η Σημασία Του Και η Επίδραση Στις Σινορωσικές Σχέσεις», Power Politics, 27/06/2017, <https://powerpolitics.eu/στον-αστερισμό-του-δρόμου-του-μεταξίω/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Ι. Θ. Μάζης, «Το Αθέατο Γεωπολιτικό Παίγνιο Σε Βαλκάνια Και Ανατολική Μεσόγειο», Slpress, 26/02/2018, <https://slpress.gr/diethni/to-atheato-gewpolitiko-paignio-se-valkania-kai-anatoliki-mesogeio/>, Accessed 9 Apr. 2021.

Κ. Παναγόπουλος, «Κίνα: Η Στρατηγική Αποφυγή Των Malacca Straits», IEllada.Gr, 24/10/2018, <https://iellada.gr/diplomatia/kina-i-stratigiki-apofygi-ton-malacca-straits>, Accessed 9 Apr. 2021.

Κ. Σαρρηκώστας, «Ενεργειακός Κόμβος Τα Βαλκάνια: Ενώνουν Δυνάμεις Ελλάδα- Βουλγαρία- Σερβία- Ρουμανία», News 24/7, 29/03/2019, <https://www.news247.gr/politiki/tetrameris-synantisi-sti-roymania-oi-diloseis-ton-tessaron-igetou.6707788.html>, Accessed 9 Apr. 2021.

Κ. Συμεωνίδης, «Θωρακισμένη η Γερμανία Έναντι Νέας Κρίσης;», DW, 16/11/2019, <https://www.dw.com/el/θωρακισμένη-η-γερμανία-έναντι-νέας-κρίσης/a-51272615>, Accessed 9 Apr. 2021.

- Μ. Ανδρονόπουλος, «Μαίνεται ο Γεωοικονομικός Πόλεμος – Έξι Κινήσεις Για Την Ελλάδα», Slpress.Gr, 22/11/2020, <https://slpress.gr/politiki/mainetai-o-geooikonomikos-polemos-exi-kiniseis-gia-tin-ellada/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Μ. Δημητρίου, «Μεγάλο Το Οικονομικό Κόστος Υλοποίησης Της Πλωτής Διώρυγας Δούναβη – Μοράβα – Αξιού», Metaforespess, 15/02/2018, <https://www.metaforespess.gr/naftilia/μεγάλο-το-οικονομικό-κόστος-υλοποίηση/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Ν. Καραγιάννης, «Το Μεγάλο Στοιχίμα Της Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη», Ypodomes.Com, 08/12/2020, <https://ypodomes.com/to-megalo-stoichima-tis-neas-sidirodromikis-grammis-mpourgkas-alexandroypoli/>, Accessed 12 Apr. 2021.
- Ν. Κονδυλόπουλος «Γιατί η Κίνα Επενδύει Τεράστια Κεφάλαια Στην Αρκτική», Worlsergynews, 24/10/2019, <https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=38860>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Π. Α. Καράμπελας, «Γιατί Θα Αποτύχει η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση», Foreign Affairs, 14/07/2016, <https://foreignaffairs.gr/articles/70889/panagiotis-a-karampelas/giati-tha-apotyxei-i-eyropaiki-oloklirosi?page=show>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Ρ. Σπάθη, «Ο Νέος «δρόμος» Της Κίνας Για Το... Μετάξι», Η Καθημερινη, 25/04/2019, <https://www.kathimerini.gr/world/1021312/o-neos-dromos-tis-kinas-gia-to-metaxi/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Σ. Καμενόπουλος, «Νέος Δρόμος Μεταξιού: Συμφέρει Τελικά Την Ελλάδα;», Energypress, 09/07/2018, <https://energypress.gr/news/neos-dromos-metaxi-oy-symferei-telika-tin-ellada>, Accessed 12 Apr. 2021.
- Σ. Παναγιώτης, «ΕΕ : Η Πρόταση Μισέλ Και Το Χάσμα Βορρά-Νότου Ως Προς Το Ταμείο Ανάκαμψης», Τα Νεα, 12/07/2020, <https://www.tanea.gr/2020/07/12/politics/ee-i-protasi-misel-kai-to-xasma-vorra-notou-os-pros-to-tameio-anakampsis/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Σ. Τζίμας, «Ο «Δρόμος Του Μεταξιού» Θα Συνδεθεί Με Το Δίκτυο Ποταμών Της Ευρώπης», Η Καθημερινη, 17/07/2017, <https://www.kathimerini.gr/economy/local/918577/o-dromos-toy-metaxi-oy-tha-syndethei-me-to-diktyo-potamon-tis-eyropis/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Σ. Τζίμας, «Τα Βαλκάνια Και η Νατοϊκή «ομπρέλα»», Η Καθημερινη, 11/02/2019, <https://www.kathimerini.gr/politics/1009206/ta-valkania-kai-i-natoiki-omprela/>, Accessed 12 Apr. 2021..
- Σ. Φιλόσογλου, «Ο «Κινεζικός Δράκος» Στα Βαλκάνια», Power Politics, 28/12/2018, <https://powerpolitics.eu/στέφανος-φιλόσογλου-βαλ-η-κίνα-στα-βαλ/>, Accessed 9 Apr. 2021.
- Φ. Φωτεινός, «Ελλάδα Και Βουλγαρία Κάνουν Το Αποφασιστικό Βήμα Για Την Αποφυγή Των Στενών Του Βοσπόρου: Συνδέουν Σιδηροδρομικά Αλεξανδρούπολη, Μπουργκάς Και Βάρνα», Metaforespess, 02/11/2018,

<https://www.metaforespess.gr/sidirodromos/ελλάδα-και-βουλγαρία-κάνουν-το-σημαντ/>, Accessed 12 Apr. 2021.

Χ. Ακριβιάδης, «Δένδιας Από Σερβία: Η Τουρκία Επιδιώκει Επιρροή Στα Βαλκάνια Με Οικονομία Και Θρησκεία», CNN.Gr., 05/04/2021, <https://www.cnn.gr/politiki/story/260931/dendias-apo-servia-h-toyrkia-epidiokei-epirroi-sta-valkania-me-oikonomia-kai-thriskeia>, Accessed 9 Apr. 2021.

Χ. Κωνσταντινίδης, «Από Την Κίνα Στη Σερβία Μέσω Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας, Τα Νέα HIGER Καθοδόν Για Βελιγράδι», Newpost, 07/10/2019, <https://newpost.gr/ellada/5d9b7295c20482604da6c29b/apo-tin-kina-sti-servia-meso-ethnikis-odoy-athinon-lamias-ta-nea-higer-kathodon-gia-veligradi-foto>, Accessed 9 Apr. 2021.

Е. Погребняк, «Эрдоган Пытается Прорубить Коридор к Каспийскому Морю», Vzglyad, 22/10/2020, <https://vz.ru/opinions/2020/10/22/1066689.html>, Accessed 9 Apr. 2021