

---

## 2013 -2023: Δέκα Χρόνια για την κινεζική πρωτοβουλία Belt and Road Initiative

---

2023/12/27 10:12 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Το 2013, η Κίνα ανακοίνωσε την επενδυτική πρωτοβουλία «Belt and Road Initiative (BRI), με στόχο την ανάπτυξη έργων υποδομών σε όλο τον κόσμο και την προώθηση της συνεργασίας και της συνδεσιμότητας μεταξύ της Κίνας και των συμμετεχουσών χωρών.

Χωρίς αμφιβολία, το BRI αποτελεί κεντρικό στοιχείο της εξωτερικής πολιτικής της Κίνας για τον 21ο αιώνα και διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στη «Σκέψη του Xi Jinping για τη διπλωματία»[1], η οποία εκφράζει την επιθυμία της Κίνας να συμμετέχει πλέον ενεργά στις παγκόσμιες υποθέσεις διαμορφώνοντας ένα πλέγμα διεθνών πρωτοβουλιών οι οποίες αλληλοσυμπληρώνονται και διαδρούν μεταξύ τους.

Το BRI υποστηρίζεται πλέον κι από άλλες πρωτοβουλίες όπως είναι **το Global Development Initiative (GDI), το Global Security Initiative (GSI), και το Global Civilization Initiative (GCI).**

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2023, ήδη 154 από τα 193 κράτη των Ηνωμένων Εθνών, δηλαδή το 80% των κρατών μελών του ΟΗΕ συμμετέχουν στην πρωτοβουλία.

Είναι προφανές ότι υπάρχει ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του εθνικού πλούτου των κρατών και της ιδιότητας μέλους του BRI καθώς το 79% των χωρών με μεσαίο προς υψηλό εισόδημα και το 90% των χωρών με χαμηλό προς μεσαίο και χαμηλό εισόδημα είναι μέλη του BRI, κι αυτό αποδεικνύει ότι στον αναπτυσσόμενο κόσμο υπάρχει επιτακτική ανάγκη για έργα υποδομών.

Χωρίς αμφιβολία, οι υποδομές αποτελούν ιστορικά πηγή ισχύος στη διεθνή πολιτική και είναι απαραίτητες για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) απαιτούνται περίπου 2,6 τρισεκατομμύρια δολάρια ετησίως έως το 2030 για την επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs) ενώ άλλες μελέτες εκτιμούν ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες χρειάζονται περισσότερα από 40 τρισεκατομμύρια δολάρια τις επόμενες δύο δεκαετίες για να γεφυρώσουν τα κενά στις υποδομές τους ώστε να ευημερήσουν.

Όμως από τη δεκαετία του '90, οι δυτικές οικονομίες έχουν μειώσει δραστικά τις επενδύσεις τους σε υποδομές στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Για παράδειγμα, η Παγκόσμια Τράπεζα, η οποία στο παρελθόν διοχέτευε το 70% των χρηματοδοτήσεων της σε υποδομές, τώρα διαθέτει μόνο το 30% και ίσως και λιγότερο. Σύμφωνα με τον David Dollar[2] στη Δύση υπήρχε η γενική αίσθηση ότι έπρεπε να απομακρυνθεί από έργα υποδομών στον αναπτυσσόμενο κόσμο, καθώς θεωρείται ότι σε ένα ασταθές περιβάλλον διακυβέρνησης δεν μπορεί μια επένδυση σε υποδομές να είναι κερδοφόρα.

Επίσης, για τους ιδιώτες επενδυτές δεν είναι καθόλου ελκυστικές οι επενδύσεις αυτές καθώς είναι υψηλό το πολιτικό και το κοινωνικό ρίσκο και ταυτόχρονα χαμηλές οι αποδόσεις.

Από την άλλη, η πρωτοβουλία BRI λόγω της ισχυρής κυβερνητικής υποστήριξης που διαθέτει μπορεί να συνδυάσει διαφορετικές πολιτικές και στρατηγικές προκειμένου να δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες για τις επενδύσεις της και τελικά να τις καταστήσει κερδοφόρες.

Κάθε έργο υποδομής που υλοποιείται υπό την ομπρέλα BRI, λειτουργεί ως «μαγνήτης» και για άλλες κινεζικές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συνθήκες αγοράς στην οποία αυξάνονται η ζήτηση και η προσφορά την ίδια στιγμή. Ένα άλλο πλεονέκτημα που κάνει την πρωτοβουλία πιο ελκυστική για τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, είναι η ευκολότερη χρηματοδότηση σε σύγκριση με τους δυτικούς χρηματοδότες, ενώ παράλληλα οι διαδικασίες είναι συχνά φθηνότερες και ταχύτερες.

Μεγάλο μέρος της κριτικής των δυτικών κυβερνήσεων για την Πρωτοβουλία Belt and Road έχει οικοδομηθεί γύρω από τη «διπλωματία της παγίδας του χρέους».

Σύμφωνα με τον Ryan Hass[3], το επιχείρημα της διπλωματίας της παγίδας του χρέους είναι πειστικό μόνο στους δυτικούς κι όχι στους άλλους και τονίζει το γεγονός ότι η Κίνα, σε αντίθεση με άλλους δανειστές, είναι διατεθειμένη να λάβει πληρωμές με πολλές διαφορετικές μορφές π.χ. προϊόντα ή υπηρεσίες εκτός από μετρητά.

## **Οι εναλλακτικές πρωτοβουλίες**

Η αυξανόμενη επιρροή του BRI σε διάφορες περιοχές του πλανήτη και η αύξηση της κινεζικής ήπιας ισχύος έχει εγείρει μεγάλες ανησυχίες στη Δύση. **Οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κορέα, η ΕΕ δεν παρέμειναν παθητικές τα τελευταία χρόνια κι έχουν προτείνει τις δικές τους πρωτοβουλίες.**

Παρά τις προσπάθειες να δρομολογηθούν εναλλακτικές προτάσεις στο BRI προκειμένου να περιοριστεί η επιρροή του, υπάρχουν αρκετά σημαντικά ζητήματα που δεν έχουν επιλυθεί, όπως οι πηγές χρηματοδότησης, το μακροπρόθεσμο όραμα ή η ανεπαρκής κρατική υποστήριξη.

Ενώ το BRI χρηματοδοτείται σε μεγάλο βαθμό από κινεζικές δημόσιες τράπεζες και προσφέρει ένα πακέτο ενιαίας εξυπηρέτησης χρηματοδότησης έργων, ασφάλισης και κατασκευής, το B3W (πρωτοβουλία των G7) για παράδειγμα, βασίζεται σε ιδιωτικά κεφάλαια κι έχει αρκετές πρακτικές δυσκολίες.

Οι ιδιωτικές επενδυτικές εταιρείες στις χώρες G7 είναι απρόθυμες να επενδύσουν στον αναπτυσσόμενο κόσμο, επειδή οι κίνδυνοι είναι πολύ υψηλοί για επενδύσεις με χαμηλές μακροπρόθεσμες αποδόσεις. Αρκεί να μελετήσει κανείς τα διαθέσιμα κεφάλαια για όλες τις εναλλακτικές πρωτοβουλίες για να διακρίνει τις αδυναμίες τους.

## **Τα πεπραγμένα της δεκαετίας**

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του BRI που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2023 από το Γραφείο Πληροφοριών του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, από το 2013 έως το 2022, η σωρευτική αξία των εισαγωγών και εξαγωγών μεταξύ της Κίνας και των χωρών εταίρων του BRI έφτασε τα 19,1 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 6,4%.

Η σωρευτική αμφίδρομη επένδυση μεταξύ της Κίνας και των χωρών εταίρων έφτασε τα 380 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των 240 δισεκατομμυρίων δολαρίων από την Κίνα.

Το έτος 2022, η αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών μεταξύ της Κίνας και των χωρών εταίρων έφτασε σχεδόν τα 2,9 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αντιπροσωπεύοντας το 45,4% του συνολικού εξωτερικού εμπορίου της Κίνας την ίδια περίοδο, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 6,2 ποσοστιαίων μονάδων σε σύγκριση με το 2013.

Σύμφωνα με άλλη έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας, το BRI αύξησε το εμπόριο των συμμετεχόντων μερών κατά 4,1%, προσέλκυσε 5% περισσότερες ξένες επενδύσεις και αύξησε το ΑΕΠ των χωρών χαμηλού εισοδήματος κατά 3,4%.

Επωφελούμενο από το BRI, το μερίδιο του ΑΕΠ των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων οικονομιών στον κόσμο αυξήθηκε κατά 3,6% από το 2012 έως το 2021.

Η Παγκόσμια Τράπεζα εκτιμά ότι έως το 2030, το BRI θα παράγει 1,6 τρισεκατομμύρια δολάρια σε παγκόσμια έσοδα κάθε χρόνο, αντιπροσωπεύοντας το 1,3% του παγκόσμιου ΑΕΠ. Επιπλέον, από το 2015 έως το 2030, υπολογίζεται ότι το BRI θα συμβάλλει να βγουν από την φτώχεια σχεδόν 40 εκατομμύρια άνθρωποι.

Μέχρι το τέλος του 2022, οι επενδύσεις των κινεζικών επιχειρήσεων στις συνεργαζόμενες χώρες δημιούργησαν 421.000 τοπικές θέσεις εργασίας, με περισσότερα από 3.000 έργα να υλοποιούνται.

## **Οι προκλήσεις για το μέλλον και οι προτεραιότητες για τη νέα δεκαετία**

Μετά από δέκα χρόνια BRI, με πολλά έργα να έχουν ολοκληρωθεί και πολλά περισσότερα σε εξέλιξη, σημαντικά εμπόδια έχουν γίνει εμφανή για την Κίνα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως εμπόδια για τη μελλοντική πρόοδο της πρωτοβουλίας[4].

Αυτά κυρίως είναι: α) Πολιτικές αναταραχές που προκαλούν επιπτώσεις στην ασφάλεια και την οικονομική βιωσιμότητα των επενδύσεων, β) περιβαλλοντικές επιπτώσεις και αυξανόμενη διεθνής κριτική, γ) έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού και εποπτείας, κι άλλα...

Στη Λευκή Βίβλο που δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 2023, η κινεζική κυβέρνηση μεταξύ άλλων παρουσίασε και τις προτεραιότητες της πρωτοβουλίας για την επόμενη δεκαετία δίνοντας μεγάλη έμφαση στη συνεργασία και στη συναίνεση των συμμετεχουσών χωρών για το επόμενο διάστημα.

Είναι σαφές, ότι το BRI λαμβάνει υπόψη τις διεθνείς προκλήσεις, προσαρμόζεται στις τρέχουσες ανάγκες της ανθρωπότητας και των κοινωνιών και αναβαθμίζεται. Έχουν ήδη θεσπιστεί οι κατευθυντήριες αρχές για το νέο «Υψηλής Ποιότητας Belt and Road», οι οποίες περιλαμβάνουν την αρχή του “από κοινού σχεδιασμού-οικοδόμησης-ωφέλειας”, ενώ κυρίαρχη είναι η φιλοσοφία της ανοιχτής, πράσινης και καθαρής συνεργασίας.

## **Η περίπτωση της Ελλάδας**

Μία από τις χώρες που επωφελήθηκαν από τις κινεζικές επενδύσεις στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BRI είναι η Ελλάδα, η οποία αποτελεί την πρώτη «στάση» του Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού στην Ευρώπη. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη ευρωπαϊκή χώρα που τον Αύγουστο του 2018 εντάχθηκε επίσημα στο BRI και ένα χρόνο αργότερα έγινε μέλος της Συνεργασίας μεταξύ Κίνας και χωρών της Κεντρικής και

Ανατολικής Ευρώπης.

Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος από το 2010 έως το 2022, **η Κίνα έχει συνολικά επενδύσει 2,53 δισ. ευρώ στην Ελλάδα, καθιστώντας τη, τη μεγαλύτερη πηγή ξένων επενδύσεων για την Ελλάδα εκτός Ευρώπης.** Παρά τις σημαντικές επενδύσεις, το διμερές εμπόριο ήταν μέτριο αν και με υψηλό ρυθμό ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια.

Το 2021, το εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Κίνας ανήλθε στα 12,1 δισεκατομμύρια δολάρια, σημειώνοντας αύξηση 55,6% σε σχέση με το 2020. Οι εισαγωγές της Κίνας από την Ελλάδα αυξήθηκαν ραγδαία τα τελευταία χρόνια, φθάνοντας σχεδόν το 1 δισεκατομμύριο δολάρια το 2021, αυξημένες σχεδόν κατά 26% σε ετήσια βάση και 244% σε σχέση με πέντε χρόνια πριν.

Σύμφωνα με τα ελληνικά στατιστικά στοιχεία, τους πρώτους επτά μήνες του έτους (2023), η Κίνα έγινε ο τρίτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ελλάδας παγκοσμίως και ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της εκτός των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των κινεζικών αρχών, παρά την ύφεση και τις παγκόσμιες οικονομικές και εμπορικές συνθήκες, από τον Ιανουάριο έως τον Αύγουστο του 2023, ο συνολικός όγκος εμπορίου μεταξύ Κίνας και Ελλάδας ξεπέρασε τα 9,6 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τους πρώτους οκτώ μήνες του τρέχοντος έτους, η Κίνα εισήγαγε προϊόντα άνω των 600 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ από την Ελλάδα, σημειώνοντας αύξηση 17,7% σε ετήσια βάση και αύξηση άνω του 30% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο πριν από την πανδημία.

Η Ελλάδα παραμένει επίσης ο τέταρτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Κίνας μεταξύ των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Το ελληνικό ελαιόλαδο, το κρασί, τα γαλακτοκομικά προϊόντα, ο κρόκος, η μαστίχα Χίου και άλλα ελληνικά προϊόντα γίνονται όλο και πιο δημοφιλή στην κινεζική αγορά και προτιμώνται από τους Κινέζους καταναλωτές.

## **Η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά**

Οι περισσότεροι διεθνείς οικονομικοί αναλυτές συμφωνούν ότι η Ελλάδα έχει ωφεληθεί από τη συμμετοχή της στο BRI καθώς η αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά και η ανάδειξή του στο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης είναι εξαιρετικά σημαντική εξέλιξη για την ελληνική οικονομία και την εμπορική σύνδεση της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο.

Επιπλέον, οι επενδύσεις της COSCO στον Πειραιά ήταν καθοριστικές για τη βελτίωση της σινο-ελληνικής οικονομικής συνεργασίας. Παρόλα αυτά υπάρχουν ορισμένοι αναλυτές και αξιωματούχοι που θεωρούν ότι οι κινεζικές επενδύσεις που έχουν υλοποιηθεί στο λιμάνι είναι μικρότερες από τις αρχικά αναμενόμενες κι επικρίνουν την COSCO τόσο για το μέγεθος όσο και για τη φύση αυτών των επενδύσεων.

Η ελληνική κοινή γνώμη εξακολουθεί να είναι φιλική προς την Κίνα, αλλά υπάρχει επίσης μια τάση διαφοροποίησης τα τελευταία χρόνια, η οποία θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από την κινεζική κυβέρνηση και τα αρμόδια μέρη.

Παράλληλα, οφείλει και η ελληνική πλευρά στα πλαίσια της δημόσιας διπλωματίας να επιδιώξει να παρουσιάζει με αξιόπιστο τρόπο τις θέσεις της Κίνας στην ελληνική κοινωνία. Σε σύγκριση με 5-6 χρόνια πριν, η COSCO έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη και την υποστήριξη ολοένα και περισσότερων Ελλήνων κυρίως λόγω της σταθερής ανάπτυξης των επιχειρηματικών αποδόσεων του Λιμένα του Πειραιά και τη συμβολή του στην τοπική κοινωνία.

Ωστόσο, εξακολουθούν να διατυπώνονται φωνές δυσαρέσκειας από κάποιους τοπικούς φορείς, σε κάποιες περιπτώσεις ίσως δικαιολογημένα, κάτι που απαιτεί να ληφθεί σοβαρά υπόψη από το τμήμα δημοσίων σχέσεων του ΟΛΠ ώστε να κάνει περισσότερη προσπάθεια προκειμένου να δημιουργήσει κανάλια αποτελεσματικής και ουσιαστικής επικοινωνίας με την τοπική κοινωνία και τους φορείς για τη διευθέτηση των προβλημάτων.

---

[1] “Xi Jinping Thought on Diplomacy”

[2] American economist and senior fellow at the Brookings Institution’s John L. Thornton China Center

[3] Ryan Hass is director of the John L. Thornton China Center and the Chen-Fu and Cecilia Yen Koo Chair in Taiwan Studies at Brookings

[4] Pippa Ebel, 2023.

---

***Δρ. Πελαγία Καρπαθιωτάκη,***

***Επικεφαλής ερευνητικών προγραμμάτων και υπεύθυνη διεθνών σχέσεων του ερευνητικού κέντρου Academy of China Open Economy Studies (ACOES) στο Πανεπιστήμιο Διεθνούς Επιχειρηματικότητας και Οικονομίας του Πεκίνου (UIBE), αναδημοσίευση από τη “Ναυτεμπορική”***