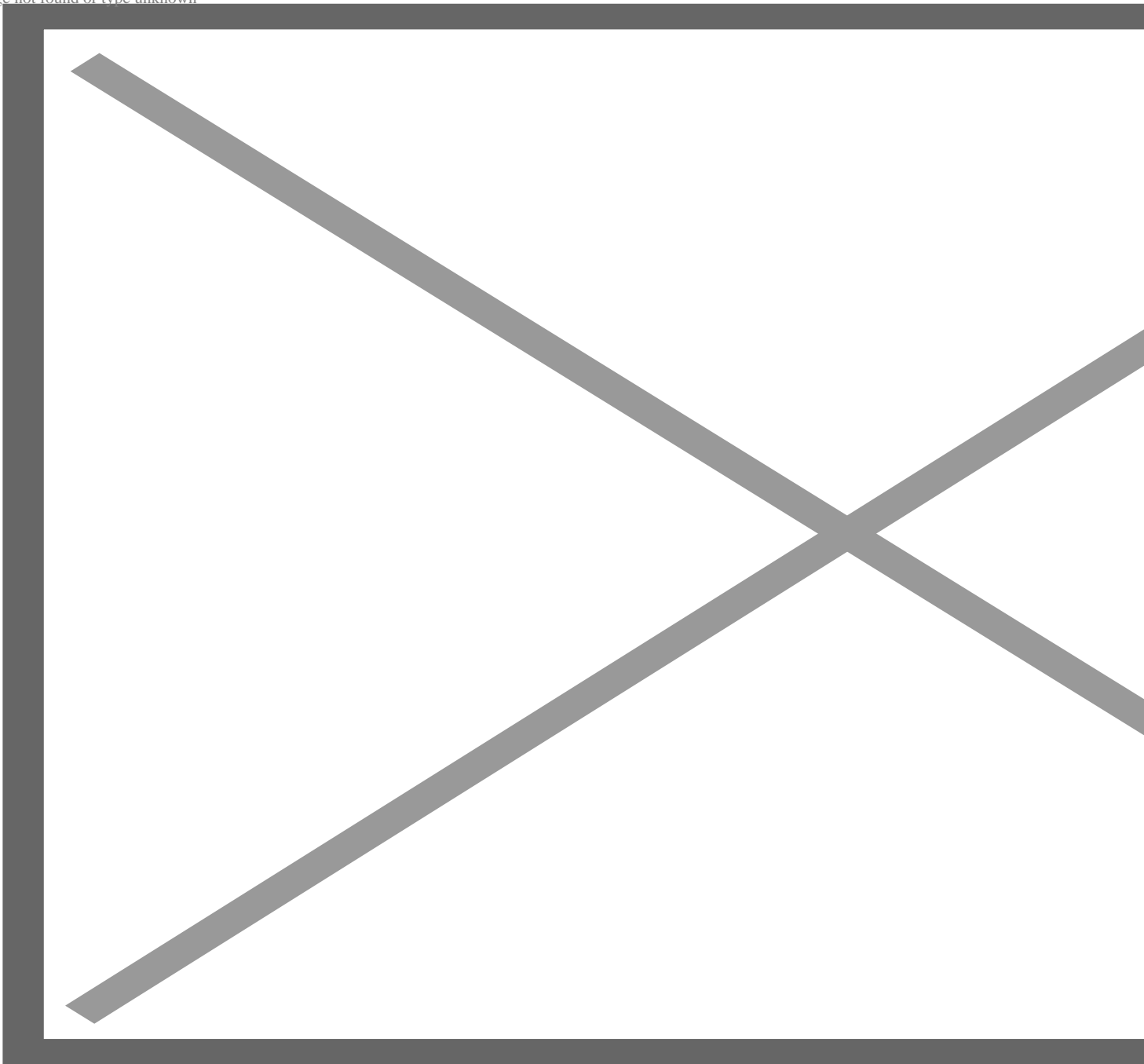

Ο Δρόμος του Μεταξιού αναβιώνει. Ο ρόλος της Ελλάδας

2016/06/04 16:33 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Εξι χιλιάδες αστυνομικοί, δεκάδες αγουροξυπνημένοι δημοσιογράφοι από όλο τον κόσμο, που περίμεναν επί ώρες να λάβουν τη διαπίστευσή τους για το μίνι κινεζικό Νταβός και ένα κατάμεστο συνεδριακό κέντρο υποδέχθηκαν στις 18 Μαΐου στο Χονγκ Κονγκ τον υπ' αριθμόν 3 της κινεζικής ηγεσίας - μετά τον πρόεδρο και τον πρωθυπουργό της χώρας, Ζανγκ Ντεγιάνγκ, επικεφαλής της διαρκούς επιτροπής του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου και μέλος του Π.Γ. της διαρκούς επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Κίνας (ολόκληρος ο τίτλος του αναγνώστηκε δεκάδες φορές στη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου για την πρωτοβουλία «Μια ζώνη-ένας δρόμος»).

Πολλοί παρατηρητές περίμεναν ότι στην ομιλία του, που μοιράστηκε μετά το πέρας της σε δεμένο φυλλάδιο με σκληρό εξώφυλλο που έφερε το κοκκινόχρυσο έμβλημα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, ο Ζανγκ θα έδινε μια σαφή ημερομηνία για την έναρξη της πρωτοβουλίας, **η οποία προαναγγέλθηκε για πρώτη φορά το 2013** από τον Κινέζο πρόεδρο Σι Τζινπίνγκ και έχει στόχο την ανασύσταση του ιστορικού δρόμου του Μεταξιού. Εις μάτην.



Σκαρφαλωμένες σε κασόνια για τις ανάγκες των stand up τους, παρουσιάστριες μεγάλων τηλεοπτικών δικτύων εξέφραζαν την απογοήτευσή τους για το γεγονός ότι η εντυπωσιακή πρωτοβουλία, που θα μπορούσε να ενισχύσει περαιτέρω τη θέση της Κίνας στην παγκόσμια οικονομική σκακιέρα, παραμένει ακόμη αόριστη, χωρίς ένα σαφές χρονοδιάγραμμα.

Οι πρώτες συμφωνίες αφορούν τη συνεργασία Κίνας-Μογγολίας και Κίνας-Πακιστάν, καθώς όπως εξήγησε στην «Κ» ο δρ Τόμας Τσαν, επικεφαλής του Κινεζικού Επιχειρηματικού Κέντρου και καθηγητής στο Πολυτεχνείο του Χονγκ Κονγκ, «η έμφαση της πρωτοβουλίας δεν είναι στην Ευρώπη, η οποία θεωρείται ότι βρίσκεται σε παρακμή».

Ο ρόλος της Ελλάδας

Απαντώντας, πάντως, σε ερώτηση της «Κ» ανέφερε πως θεωρεί τον ρόλο της Ελλάδας καίριο, αφού πέρα από τη δεδομένη σημασία του Πειραιά και της κινεζικής επένδυσης στους προβλήτες 2 και 3, είναι **πιθανή η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Βουδαπέστης-Βελιγραδίου στην Αθήνα (μέσω Σκοπίων).**

Υπενθύμισε ότι στη διάρκεια της κρίσης χρέους η Κίνα αγόρασε ελληνικά ομόλογα για να στηρίξει την οικονομία της και πρότεινε στη χώρα μας να αυξήσει τις εξαγωγές βιολογικών αγροτικών προϊόντων, καθώς η διεύρυνση των μεσαίων στρωμάτων στην Κίνα αυξάνει σταδιακά το ενδιαφέρον για υγιεινή διατροφή.

Ο Σιντ Λιν εργάζεται στην PwC στην Κίνα και στο Χονγκ Κονγκ από το 2001. Κληθείς από την «Κ» να προσδιορίσει πόσες πιθανότητες δίνει να υλοποιηθεί αυτό το κινεζικό μεγάλο όραμα ως, επί παραδείγματι, το 2050, απάντησε: «Δεν μπορώ να προβλέψω το μέλλον. **Αν όμως υπάρχει μια χώρα που έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει ένα τέτοιου είδους μεγαλόπνοο σχέδιο, τότε αυτή είναι η Κίνα.**»

Η παρουσία του στελέχους του ΚΚΚ προκάλεσε ιδιαίτερο εκνευρισμό στο Χονγκ Κονγκ. Τα δρακόντεια μέτρα ασφαλείας είχαν στόχο την αποφυγή αντικινεζικών διαδηλώσεων, οι λιγοστές αντιδράσεις περιορίστηκαν σε σημεία μακριά από το συνεδριακό κέντρο και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Την επόμενη μέρα σχολιάστηκε το γεγονός ότι μια ντόπια πολιτικός δεν χειροκρότησε μετά την ομιλία του Ζανγκ και μάλιστα επέλεξε να φορέσει κίτρινα ρούχα, που αποτέλεσαν το σύμβολο των εκδηλώσεων ανυπακοής στην «επανάσταση της ομπρέλας» κατά της ανάμειξης του Πεκίνου στην εσωτερική πολιτική σκηνή πριν από δύο χρόνια.

Χρήστες του Τουίτερ επισήμαναν ότι ο Ζανγκ, ο οποίος είναι και ο αρμόδιος πολιτικός για τις σχέσεις της Κίνας με το Χονγκ Κονγκ και το Μακάο, χρειάστηκε πάνω από 20 λεπτά για να αναφερθεί στο Χονγκ Κονγκ, το οποίο, όπως θύμισε χαρακτηριστικά, «είναι μια ειδική διοικητική περιοχή της Κίνας».

Οι αξιωματούχοι του Χονγκ Κονγκ αντίθετα δεν σταμάτησαν να απαριθμούν τα πλεονεκτήματα της πρώην βρετανικής αποικίας που απορρέουν από το καθεστώς «μία χώρα, δύο συστήματα».

Το γεγονός ότι **αποτελεί μια πύλη για την κινεζική ενδοχώρα, έχει αναδειχθεί η πλέον ελεύθερη οικονομία του κόσμου,** έχει εξαιρετικά χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές, τόσο για τις επιχειρήσεις, όσο και για το εισόδημα των πολιτών του (16,5% και 15% αντίστοιχα), ο δυναμισμός του χρηματιστηρίου του, η

προσέλκυση επενδύσεων που άγγιξε τα 104 δισ. δολάρια το 2014 (πίσω από την Κίνα με 129 δισ. και μπροστά από τις ΗΠΑ με 92 δισ. δολάρια), η αποτελεσματικότητα του αεροδρομίου του στον τομέα των εμπορικών φορτίων, ότι είναι το μεγαλύτερο κέντρο συναλλαγών σε γιουάν πέραν της κινεζικής ενδοχώρας, **οι τεράστιες εξαγωγικές του επιδόσεις παρά το μικρό μέγεθός του**, αλλά και η χρήση του βρετανικού δικαίου σε συνδυασμό με τον κυρίαρχο ρόλο του στον τομέα της διαιτησίας καθιστούν το Χονγκ Κονγκ ιδανικό εφελτήριο για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας «Ένας δρόμος-μία ζώνη».

Τα υπέρ του Χονγκ Κονγκ

«Το Χονγκ Κονγκ διαθέτει μια στρατηγική θέση εν μέσω των εμπορικών δρόμων της πρωτοβουλίας. Οι διεθνούς επιπέδου υπηρεσίες στον τομέα των υποδομών, των χρηματοπιστωτικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών μπορούν να βοηθήσουν μεγάλες εταιρείες να αδράξουν τις ευκαιρίες, που γεννά το σχέδιο.

Σε συνδυασμό με ένα χαμηλό και απλό φορολογικό σύστημα, ευνοούμενο κράτος δικαίου, την ελεύθερη ροή πληροφοριών, κεφαλαίου και ταλέντων, καθώς και ένα ελεύθερο εμπορικό καθεστώς, είναι το ιδανικό κέντρο για όσες επιχειρήσεις επιθυμούν να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες που ανοίγονται από την πρωτοβουλία», επισημαίνει το Συμβούλιο Εμπορικής Ανάπτυξης του Χονγκ Κονγκ, ένα θεσμοθετημένο σώμα για την προώθηση του εμπορίου της πρώην βρετανικής αποικίας.

Image not found or type unknown



Την περασμένη εβδομάδα αποκαθλώθηκε από το ψηλότερο κτίριο της πόλης μια εγκατάσταση με φως που μετρούσε ανάποδα τα δευτερόλεπτα ως την 1η Ιουλίου 2047. Τότε εκπνέει η συμφωνία για το ημιαυτόνομο καθεστώς της πρώην βρετανικής αποικίας, που παραδόθηκε το 1997 στην Κίνα.

Οι καλλιτέχνες θέλησαν με αυτόν τον τρόπο να εκφράσουν την αγωνία τους για το μέλλον της περιοχής και τη σχέση της με την Κίνα. Το έργο παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στις 17 Μαΐου, τη μέρα που έφτασε στο Χονγκ Κονγκ ο Ζανγκ.

Τρεις ήπειροι, έξι διάδρομοι

Η πρωτοβουλία «**Μια ζώνη-ένας δρόμος**» έχει στόχο την ανασύσταση ενός **θαλάσσιου δρόμου του μεταξιάου στον 21ο αιώνα**, μια αναπτυξιακή στρατηγική της κινεζικής κυβέρνησης, με στόχο την προώθηση της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών που βρίσκονται κατά μήκος της συγκεκριμένης ζώνης.

Σχεδιάστηκε για να ενισχύσει την ελεύθερη ροή πρώτων υλών και κεφαλαίων, την ενοποίηση διαφορετικών αγορών και τη δημιουργία ενός πλαισίου οικονομικής περιφερειακής συνεργασίας που θα ευνοήσει όλες τις χώρες.

Η πρωτοβουλία σκοπεύει να συνδέσει την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική, μέσω **πέντε ξεχωριστών διαδρόμων**. Πρώτον, εκείνου που συνδέει την Κίνα με την Ευρώπη, μέσω της Κεντρικής Ασίας και της Ρωσίας.

Δεύτερον, εκείνου που συνδέει την Κίνα με τη Μέση Ανατολή μέσω της Κεντρικής και Δυτικής Ασίας. Τρίτον, εκείνου που ενισχύει τη σύνδεση Κίνας και χερσονήσου της Ινδοκίνας. Τέταρτον, της νέας Ευρασιατικής Γέφυρας. Πέμπτον, της σύνδεσης της Κίνας με το Πακιστάν και, τέλος, έκτον, αυτόν που συνδέει την ενδοχώρα με την Ινδία, το Μπανγκλαντές και τη Μιανμάρ.

Τον Σεπτέμβριο του 2014, κατά τη συνάντηση των ηγετών Κίνας, Μογγολίας και Ρωσίας στη σύνοδο κορυφής του Ντουςάμπε, συνήφθη συμφωνία για τριμερή συνεργασία στη βάση των διμερών σχέσεων Κίνας-Ρωσίας, Κίνας-Μογγολίας και Ρωσίας-Μογγολίας.

Στην ίδια συνάντηση καθορίστηκαν οι αρχές, οι κατευθύνσεις και οι καίριοι τομείς αυτής της τριμερούς συνεργασίας. Οι τρεις ηγέτες συμφώνησαν εξάλλου να συνδυάσουν την κινεζική οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού, την ανανέωση της Ευρασιατικής Γέφυρας και την προτεινόμενη ανάπτυξη του δρόμου της στέπας στη Μογγολία.

Image not found or type unknown



Οι δεσμεύσεις αυτές εκτιμάται ότι θα ενισχύσουν τη συγκοινωνιακή συνδεσιμότητα, τις κατασκευές και θα οδηγήσουν στην κατάργηση των τελωνειακών ελέγχων και στην απλοποίηση των μεταφορών, προκειμένου να εγκαθιδρυθεί ένας οικονομικός διάδρομος Κίνας-Ρωσίας-Μογγολίας.

Ο δεύτερος διάδρομος, Κίνας-Κεντρικής και Δυτικής Ασίας, ξεκινάει από την επαρχία Σινγιάνγκ της Κίνας και συνδέεται με τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Κεντρικής και Δυτικής Ασίας προτού φτάσει στη Μεσόγειο και στην αραβική χερσόνησο.

Ο διάδρομος καλύπτει κυρίως **πέντε χώρες της Κεντρικής Ασίας (Καζαχστάν, Κιργιζιστάν, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν και Τουρκμενιστάν), καθώς και το Ιράν και την Τουρκία στη Δυτική Ασία.**

Στο τρίτο Φόρουμ Συνεργασίας Κίνας-Κεντρικής Ασίας στη Σαντόνγκ τον Ιούνιο του 2015, είχε ενσωματωθεί στην κοινή διακήρυξη μια δέσμευση για «κοινή οικοδόμηση

μιας οικονομικής ζώνης στα χνάρια του Δρόμου του Μεταξιού» και υπεγράφη τόσο από την Κίνα όσο και από τις πέντε χώρες. Διμερείς συμφωνίες έχουν άλλωστε υπογραφεί με τρεις από τις χώρες αυτές, το Τατζικιστάν, το Καζαχστάν και το Κιργιζιστάν.

Στο πλαίσιο του τρίτου διαδρόμου σύνδεσης της Κίνας με τη χερσόνησο της Ινδοκίνας, ο Κινέζος πρωθυπουργός Λι Κετσιάνγκ είχε το 2014 στην Μπανγκόκ προτείνει τρία σημεία για την εμβάθυνση των σχέσεων μεταξύ Κίνας και των πέντε χωρών της περιοχής:

α) κοινό σχεδιασμό και οικοδόμηση ενός εκτεταμένου δικτύου μεταφορών καθώς και μιας σειράς σχεδίων βιομηχανικής συνεργασίας,

β) δημιουργία ενός νέου είδους συνεργασίας για τη συγκέντρωση πόρων και

γ) την προώθηση βιώσιμης και συντονισμένης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης.

Αυτή τη στιγμή οι χώρες κατά μήκος του ποταμού Μεκόνγκ και της ευρύτερης περιοχής έχουν δεσμευτεί για την κατασκευή εννέα διασυνοριακών αυτοκινητόδρομων, που συνδέουν Ανατολή και Δύση, Βορρά με Νότο.

Ενας αριθμός εξ αυτών έχει ήδη ολοκληρωθεί: για παράδειγμα η Γκουανγκσί έχει ήδη ολοκληρώσει έναν αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας που οδηγεί στην Πύλη της Φιλίας και στο λιμάνι Ντονγκσίνκ στα σύνορα Κίνας-Βιετνάμ.

Επιπλέον, η επαρχία έχει ήδη ανοίξει μια διεθνή σιδηροδρομική γραμμή, που ξεκινάει από τη Νανίνγκ και καταλήγει στο Ανόι.

«Σχέδιο Μάρσαλ» made in China

Στην πραγματικότητα, το φιλόδοξο σχέδιο του Πεκίνου, στο οποίο έχουν προσδεθεί πάνω από 65 χώρες, είχε διατυπωθεί ήδη από το 2009 με τη μορφή ενός κινεζικού «Σχεδίου Μάρσαλ» με στόχο τη δημιουργία ζήτησης.

Η στρατηγική ήταν η εξής: **η διάθεση των ξένων συναλλαγματικών αποθεμάτων της Κίνας** για την παροχή δανείων σε αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες στη συνέχεια θα αναθέσουν σε κινεζικές επιχειρήσεις μεγάλα έργα υποδομής και κατασκευών.

Εν συντομία, το σχέδιο αυτό θα συνιστούσε μια έμμεση επιδότηση της κινεζικής οικονομίας, αφού θα διατηρούσε κραταιά την κινεζική βιομηχανία και παραγωγή, αλλά και ένα υψηλό ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ, ενώ ταυτόχρονα θα άνοιγε νέες αγορές για τα κινεζικά προϊόντα και τις υπηρεσίες. Το όραμα επανήλθε με πεισχυρισμένους όρους το 2013 από τον Σι και μάλιστα με ιστορικές αναφορές στο δρόμο του μεταξιού.

Ωστόσο στην καρδιά της πρωτοβουλίας βρίσκεται η ανάγκη για τη δημιουργία ζήτησης, όπως επισημαίνουν αναλυτές που έχουν ερευνήσει ενδελεχώς τα προβλήματα και τις ανεπάρκειες της κινεζικής στρατηγικής.

Επιφυλάξεις εκφράζονται κυρίως για το κατά πόσον είναι εφικτή η προώθηση τέτοιων έργων υποδομής, σε χώρες με έντονη γεωπολιτική αστάθεια, όπως π.χ το Πακιστάν. Ο οικονομικός διάδρομος Κασγκάρ - Γκουαντάρ, που συνδέει τη Δυτική Κίνα με το Πακιστάν, περνάει μέσα από μια από τις πιο ευάλωτες, δοκιμαζόμενες από συγκρούσεις, περιοχές του κόσμου.

Παράλληλα, πολλές από τις εμπλεκόμενες χώρες έχουν μικρή πιστοληπτική ικανότητα και τα έργα υποδομής δύσκολα θα υλοποιηθούν. Θα απαιτηθούν εγγυήσεις από την Παγκόσμια Τράπεζα ή την Επενδυτική Τράπεζα Ασιατικών Υποδομών (AIIB). Επιπλέον προϋπόθεση είναι η συναίνεση, που έχει ήδη επιτευχθεί σε ηγετικό επίπεδο, να περάσει και σε επίπεδο τοπικών κυβερνήσεων, κάτι που δεν είναι καθόλου βέβαιο.

Image not found or type unknown



Η κίνηση κεφαλαίων από πολλές, αν όχι τις περισσότερες, τράπεζες κατά μήκος της «Μίας ζώνης, ένας δρόμος» είναι τουλάχιστον δύσκολη. Πολλοί θεωρούν εξόχως ταιριαστό ότι το μίνι ασιατικό Νταβός συνέπεσε με την 50ή επέτειο της Πολιτιστικής Επανάστασης, που θύμισε, ειδικά στους κατοίκους του Χονγκ Κονγκ, ότι εκείνα που τους χωρίζουν από την ενδοχώρα είναι περισσότερα από όσα τους ενώνουν.

Εστω και απρόθυμα όμως το Χονγκ Κονγκ διαπιστώνει ότι ο ρόλος που μπορεί να παίξει στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας είναι καίριος, **χάρη κυρίως στο ειδικό καθεστώς του και την προνομιακή σχέση του με την Κίνα.**

Ενα τελευταίο πρόβλημα είναι αυτό του κόστους και κατά πόσον η κατασκευή, τόσο δαπανηρών έργων υποδομής, αξίζει όντως τον κόπο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η απροθυμία των Ισπανών ελαιοπαραγωγών να χρησιμοποιήσουν τον σιδηρόδρομο που κατασκευάστηκε στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας, επειδή η μεταφορά του λαδιού από την Ισπανία έχει διπλάσιο κόστος σε σχέση με την εξαγωγή

του διά θαλάσσης, με δεδομένη τη μείωση της τιμής του πετρελαίου.

Μόνο οκτώ συρμοί έχουν ταξιδέψει από τη Μαδρίτη προς την Ανατολή, **από όταν εγκαινιάστηκε η γραμμή τον Μάρτιο του 2016, ενώ αντίστοιχα 39 τρένα έφτασαν στον ισπανικό σταθμό από την Κίνα.**

Προσεκτικά αντιμετωπίζει το κινεζικό οικονομικό και γεωστρατηγικό όραμα η Ουάσιγκτον. Παρόλο που αρχικά η στρατηγική της Κίνας είχε θορυβήσει τα μάλα τις ΗΠΑ, μελέτες από έγκυρα think tanks, όπως το Brookings, εκτιμούν ότι η ΤΤΡ και οι αντίστοιχες προσπάθειες δημιουργίας ενιαίων εμπορικών διαδρόμων από το Πεκίνο θα μπορούσαν να είναι συμπληρωματικές και όχι ανταγωνιστικές.

Αλλωστε παρά τις ήπιες πιέσεις των ΗΠΑ να αποθαρρύνουν συμμάχους τους να συμμετάσχουν στην κινεζική πρωτοβουλία, πολλές από αυτές τις χώρες σε Ευρώπη και Ασία τις αφήφησαν.

Ο κίνδυνος να δημιουργηθούν ανταγωνιστικά εμπορικά μπλοκ μάλλον απομακρύνεται με βάση την αποτίμηση του Brookings και η Ουάσιγκτον «οφείλει να είναι ικανοποιημένη που η Κίνα αποφάσισε να αναλάβει έναν παγκόσμια ηγετικό ρόλο».

Μια γέφυρα, ένας νέος κόσμος

Η Νέα Ευρασιατική Γέφυρα, γνωστή και ως **δεύτερη Ευρασιατική Γέφυρα**, είναι μια διεθνής σιδηροδρομική γραμμή που ξεκινάει από την επαρχία Ζιανγκσού της Κίνας μέσω Σινγιάνγκ και καταλήγει στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας. Μετά την έξοδό της από την κινεζική επικράτεια διατρέχει το Καζαχστάν, τη Ρωσία, τη Λευκορωσία, την Πολωνία και καταλήγει σε διάφορα λιμάνια της Ευρώπης.

Κεφαλαιοποιώντας τα πλεονεκτήματα από τη γέφυρα, η Κίνα έχει δημιουργήσει μια σειρά από διεθνείς σιδηροδρομικούς διαδρόμους μεταφοράς φορτίων, από την Τσονκίγκ ως το Ντούισμπουργκ στη Γερμανία, μια σύνδεση μεταξύ Βουχάν και Μελνίκ και Παρντουμπίτσε στην Τσεχία, από την Τσενγκντού στο Λοτς της Πολωνίας και από το Ζενγκζού στο Αμβούργο της Γερμανίας.

Image not found or type unknown



Όσον αφορά τον οικονομικό διάδρομο Κίνας-Πακιστάν, η υλοποίησή του είναι στο πιο προχωρημένο στάδιο σε σχέση με τους υπόλοιπους πέντε. Το όραμα του συγκεκριμένου διαδρόμου περιγράφηκε για πρώτη φορά από τον πρωθυπουργό Λι το 2013 στη διάρκεια επίσκεψής του στο Πακιστάν.

Στην παρούσα φάση οι δύο κυβερνήσεις έχουν συντάξει έναν οδικό χάρτη μακράς πνοής για την **κατασκευή σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων, αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου**

καθώς και δικτύων οπτικών ινών που εκτείνονται από την Κασγκάρ στη Σινγιάνγκ στο λιμάνι Γκουαντάρ του Πακιστάν.

Τέλος, στον άξονα Κίνας-Ινδίας-Μπανγκλαντές-Μιανμάρ η συνεργασία βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο καθώς οι εκπρόσωποι των τεσσάρων χωρών έχουν καταλήξει από το 2013 σε συμφωνία για συνεργασία σε τομείς όπως υποδομές στον τομέα των συγκοινωνιών, επενδύσεις και διακίνηση εμπορευμάτων αλλά και συνδεσιμότητα μεταξύ των εκάστοτε λαών.

Ξένια Κουναλάκη, «Καθημερινή»