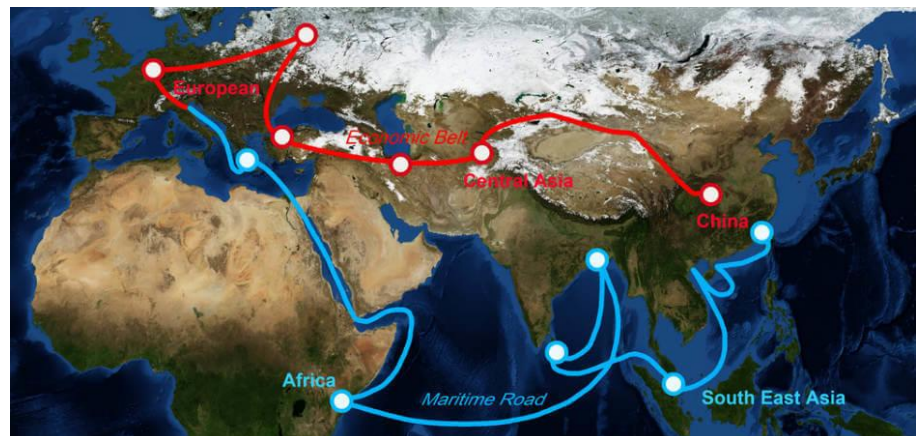




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»
Δ΄ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ο ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΕΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ



«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

Καζάζη Μαρία

Αθήνα, ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

Επιβλέπουσα: Αναπλ. Καθηγήτρια ΠΑΠΕΙ, Μαρία Μποϊλέ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τη Μαρία Μποϊλέ, αναπληρώτρια καθηγήτρια στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για την αμέριστη επιστημονική της συνδρομή και καθοδήγηση, τις ουσιαστικές συμβουλές, την άμεση ανταπόκριση και φιλική της διάθεση, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας μου.

Πολλές ευχαριστίες επίσης οφείλω σε όλο το διδακτικό προσωπικό της Κατεύθυνσης Δ' «ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ» του μεταπτυχιακού προγράμματος που παρακολούθησα, για την συμβολή του στην εξέλιξη μου ως επιστήμονα και ιδιαίτερα στον καθηγητή Κ. Μουτζούρη ο οποίος αποτέλεσε πηγή έμπνευσης και κινητήριο δύναμη, καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος. Επίσης ευχαριστώ την γραμματέα του μεταπτυχιακού προγράμματος, Σοφία Ζγκαμπή, για την βοήθεια, εξυπηρέτηση και διευκόλυνσή της σε όλα τα διοικητικά θέματα.

Σημαντική αναμφίβολα, υπήρξε η συμβολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπου εργάζομαι, στην διεξαγωγή των μεταπτυχιακών μου σπουδών, διότι μου επέτρεψε να τις πραγματοποιήσω.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς την οικογένειά μου και ιδιαίτερα τον σύζυγό μου και συνάδελφο, Χριστάκη Βαλανίδη Πολιτικό Μηχανικό, για την καθοριστικής σημασίας, ενθάρρυνση και υποστήριξή του.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ</u>	4
<u>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</u>	6
<u>Abstract</u>	7
<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	
1. Αντικείμενο και Στόχος εργασίας	8
2. Μέθοδος προσέγγισης / Μεθοδολογία	8
<u>A. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ</u>	
1. Ορισμός	9
2. Ο Παλιός Δρόμος του Μεταξιού	9
3. Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού	11
<u>B. Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΜΙΑ ΖΩΝΗ ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ (ONE BELT ONE ROAD/OBOR)</u>	
<u>THE BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)</u>	
1. Το αναπτυξιακό σχέδιο OBOR	13
2. Η διπλή φύση του αναπτυξιακού σχεδίου OBOR	15
3. Η τραπεζική διάσταση του εγχειρήματος	18
4. Οι νέες ευκαιρίες για την Κίνα	19
5. Οι νέες ευκαιρίες για χώρες πέρα από τα όρια της Κίνας	21
6. Κίνδυνοι – Προκλήσεις – Αντιδράσεις	24
<u>Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ – THE BELT).</u>	
1. Η έννοια του οικονομικών διαδρόμων και η εφαρμογή τους στο Νέο Δρόμο του Μεταξιού	25
2. Ο οικονομικός διάδρομος της γέφυρας της νέας Ευρασίας	27
3. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Μογγολίας – Ρωσίας	28
4. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρικής Ασίας - Δυτικής Ασίας	29
5. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας	30
6. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Πακιστάν	31

7. Οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας - Μιανμάρ	32
<u>Δ. ΦΘΑΝΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ</u>	
1. Ευρασιατικές διαδρομές σιδηροδρομικής εμπορευματικής επικοινωνίας	33
2. Επιδόσεις του σιδηροδρομικού εμπορευματικού δικτύου Κίνας – Ευρώπης	36
<u>Ε. Ο ΝΕΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ</u>	
<u>(MARITIME SILK ROAD / THE ROAD)</u>	
1. Τι αφορά η θαλάσσια συνιστώσα της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας OBOR	37
2. Επενδύσεις στο πλαίσιο ανάπτυξης του νέου θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού	38
<u>ΣΤ. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ</u>	
1. Πολιτική - στρατηγικές κινήσεις της Κίνας για «είσοδο» στη Μεσόγειο	40
2. Το λιμάνι του Πειραιά	
α. Γενικά	42
β. Οργανισμός Λιμένα Πειραιά Α.Ε. / ΟΛΠ Α.Ε.	
i. Ιστορική Αναδρομή	45
ii. Σταθμοί Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) Λιμένα Πειραιά	45
iii. Επενδύσεις στο πλαίσιο του αναπτυξιακού προγράμματος του Λιμένα Πειραιά	48
3. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης	
α. Γενικά	53
β. Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης Α.Ε./ ΟΛΘ Α.Ε	54
γ. Προοπτικές Ανάπτυξης Λιμένα Θεσσαλονίκης	55
4. Προβληματισμός στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Νέο Δρόμο του Μεταξιού	56
5. Ο ρόλος των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στη πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	57
<u>Ζ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	59
<u>Η. ΠΗΓΕΣ</u>	61

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Ο Παλιός Δρόμος του Μεταξιού

Εικόνα 2: Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού, Χερσαίο και Θαλάσσιο σκέλος

Εικόνα 3: Η διπλή φύση του σχεδίου OBOR

Εικόνα 4: Οι 68 χώρες που εμπλέκονται στο σχέδιο OBOR

Εικόνα 5: Η προσέγγιση της Κίνας στη νοτιοδυτική Ευρώπη και την Αφρική

Εικόνα 6: Η χρηματοδότηση έργων στο πλαίσιο του σχεδίου OBOR

Εικόνα 7: Οι περιοχές της Κίνας που επηρεάζονται από το σχέδιο OBOR

Εικόνα 8: Ευκαιρίες ανάπτυξης ανά τομέα και περιοχή στην Κίνα

Εικόνα 9: Οι 6 διάδρομοι οικονομικής συνεργασίας μεταξύ Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής

Εικόνα 10: Σύνδεση της Κίνας με τις αναπτυσσόμενες χώρες

Εικόνα 11: Ο Οικονομικός διάδρομος της νέας Ευρασίας

Εικόνα 12: Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Μογγολίας - Ρωσίας

Εικόνα 13: Οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρικής Ασίας - Δυτικής Ασίας

Εικόνα 14: Οικονομικός διάδρομος της Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας

Εικόνα 15: Οικονομικός διάδρομος Κίνας - Πακιστάν

Εικόνα 16: Οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας - Μιανμάρ

Εικόνα 17: Οι σιδηροδρομικές διαδρομές

Εικόνα 18: Ο θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21ου Αιώνα

Εικόνα 19: Λιμάνι GWADAR (εναέρια άποψη)

Εικόνα 20: Το λιμάνι του Πειραιά ενταγμένο στο σχέδιο OBOR

Εικόνα 21: «Είσοδος» της Κίνας στη Μεσόγειο

Εικόνα 22: Το λιμάνι του Πειραιά στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων

Εικόνα 23: Το λιμάνι του Πειραιά και η πλεονεκτική του θέση για εμπορευματικές μεταφορές

Εικόνα 24: Χάρτης Πειραιά – Λιμενικές εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών

Εικόνα 25: Άποψη Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) λιμένα Πειραιά

Εικόνα 26: Τα πρώτα 15, σε κατάταξη, λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2017

Εικόνα 27: Container Terminals Financial Results – (Pier II&III)

Εικόνα 28: Container Terminals Financial Results – (Pier I)

Εικόνα 29: Άποψη της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή κρουαζιέρας

Εικόνα 30: Διάταξη των νέων έργων Α΄ Φάσης στην περιοχή κρουαζιέρας.

Εικόνα 31: Άποψη του υφιστάμενου σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων

Εικόνα 32: Άποψη της περιοχής του προβλήτα Ηρακλέους όπου θα κατασκευαστεί του έργο.

Εικόνα 33: Διάταξη των νέων έργων στην περιοχή του τερματικού σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων – Προβλήτας Ηρακλέους

Εικόνα 34: Άποψη περιοχής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης

Εικόνα 35: Η νέα πλωτή δεξαμενή «Πειραιάς III».

Εικόνα 36: Άποψη του επιβατικού λιμένα με τις θέσεις για την δημιουργία νέων ξενοδοχειακών μονάδων

Εικόνα 37: Λιμένας Θεσσαλονίκης - Έξι προβλήτες με αρίθμηση από δεξιά και κυματοθραύστης

Εικόνα 38: TENT – T Core Network Corridors

Περίληψη

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία πραγματεύεται την προσπάθεια αναβίωσης του ΔΡΟΜΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ του 21^{ου} αιώνα, μέσα από την υλοποίηση του μεγαλεπήβολου αναπτυξιακού σχεδίου της Κίνας «ΜΙΑ ΖΩΝΗ ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ» (ONE BELT ONE ROAD / OBOR) – σήμερα η πρωτοβουλία αναφέρεται πλέον ως BELT AND ROAD INITIATIVE / BRI - που περιλαμβάνει επενδύσεις αρκετών τρις δολαρίων σε έργα και δραστηριότητες (συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου και σχέδια για την κατασκευή υποδομών), σε περισσότερες από 68 χώρες σε Ασία, Αφρική και Ευρώπη (12).

Παρουσιάζονται τα γενικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την αναπτυξιακή πρωτοβουλία της Κίνας OBOR (μεταξύ άλλων η οικονομική διάσταση των επενδύσεων – τα οφέλη / ευκαιρίες των εμπλεκόμενων χωρών – οι προκλήσεις / κίνδυνοι που συνεπάγεται το εγχείρημα), περιγράφονται τα δύο σκέλη της, το χερσαίο (Η Ζώνη / THE BELT) με επιμέρους ανάλυση στους οικονομικούς διαδρόμους συνεργασίας και το θαλάσσιο (Ο Δρόμος / THE ROAD) και παρουσιάζεται η πολιτική «εισόδου» της Κίνας στη Μεσόγειο, μέσω δημιουργίας στρατηγικών ερεισμάτων στις μεταφορικές υποδομές, με ιδιαίτερη ανάλυση της αναπτυξιακής πορείας του λιμανιού του Πειραιά μετά την έλευση της Cosco και των προοπτικών του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Abstract

This post-graduate thesis, deals with the revitalization of the 21st Century SILK ROAD, through the implementation of China's grand development program "ONE BELT ONE ROAD / OBOR" – nowadays it is known as BELT AND ROAD INITIATIVE / BRI - which comprises investments amounting to several trillion dollars in projects and activities (free trade agreements and infrastructure projects), in more than 68 countries in Asia, Africa and Europe.

The general elements characterizing China's development initiative OBOR (including the economic dimension of investment - the benefits / opportunities of the countries involved - the challenges / risks involved in the project) are presented and its two main components are described, the Overland Silk Road – OSR (THE BELT) with a partial analysis of the economic cooperation corridors and the Maritime Silk Road - MSR (THE ROAD).

China's "entry into the Mediterranean" policy, through the creation of strategic bases in transport infrastructure, with a special analysis of the development of the port of Piraeus after the arrival of Cosco - is also presented, along with the potential of the port of Thessaloniki.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Αντικείμενο και Στόχος της εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας «**Ο ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ**», αποτέλεσε η περιγραφή της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας της Κίνας «Μία Ζώνη Ένας Δρόμος» (One Belt One Road / OBOR), ή Belt and Road Initiative (BRI) όπως πλέον αναφέρεται, ήτοι ενός προγράμματος «μαμούθ» ύψους 3 τρισ. δολαρίων σε επενδύσεις στο εξωτερικό, σε πάνω από 68 χώρες, δώδεκα φορές μεγαλύτερου από το σχέδιο Μάρσαλ (του προγράμματος που άλλαξε την ιστορία βοηθώντας στην ανοικοδόμηση της Δυτικής Ευρώπης από τα συντρίμια του Β' Παγκοσμίου πολέμου), με παρουσίαση των στρατηγικών ενεργειών της Κίνας για την «είσοδό» της στην Μεσόγειο.

Στο φιλόδοξο αυτό σχέδιο, που εμπνέεται από τον Παλαιό Δρόμο του Μεταξιού και αναγνωρίζεται ως **ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού**, εμπλέκεται και η χώρα μας, ως σημαντικός περιφερειακός κόμβος λόγω της γεωπολιτικής και γεωστρατηγικής της θέσης, οπότε μου κέντρισε το ενδιαφέρον να ασχοληθώ, να αναζητήσω στοιχεία και να παρουσιάσω τα βασικά σημεία της εν λόγω στρατηγικής.

Στόχος του πονήματος ήταν να δοθεί και να γίνει αντιληπτό το πλαίσιο της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας της Κίνας «Μία Ζώνη Ένας Δρόμος» (One Belt One Road / OBOR), με τις υλοποιούμενες ή δρομολογούμενες συνεργασίες, τα πιθανά προβλήματα, τις προκλήσεις και τα αναμενόμενα οφέλη των εμπλεκόμενων μερών.

2. Μέθοδος Προσέγγισης / Μεθοδολογία

Η μέθοδος προσέγγισης που ακολουθήθηκε κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, βασίστηκε πρωτίστως σε σύνθεση της υφιστάμενης βιβλιογραφίας - πληροφοριών από αξιόπιστες πηγές του διαδικτύου και σχετικών με την εργασία άρθρων (δίδονται αναφορές στο τέλος της εργασίας).

Η δομή - διαμορφώθηκε με κατάτμηση του αντικειμένου - σε χαρακτηριστικές Ενότητες (Α-Ζ), στις οποίες παρασχέθηκαν γενικές σχετικές πληροφορίες και παρουσιάστηκε τόσο το γενικό περίγραμμα του Στρατηγικού Σχεδίου OBOR της Κίνας (Ο ΝΕΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ) με τα δύο σκέλη του, το χερσαίο (Overland Silk Road - OSR) και το θαλάσσιο (Maritime Silk Road - MSR), όσο και οι στρατηγικές κομβικές κινήσεις της Κίνας για την «είσοδό» της στην Μεσόγειο, με ανάλυση αυτής της πολιτικής για τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Τα κείμενα προέκυψαν κατόπιν ενδελεχούς μελέτης πληθώρας δημοσιευμάτων, άρθρων και μελετών, ελληνικών και ξένων, ώστε να καταστεί δυνατόν να εξαχθούν τα κυριότερα στοιχεία που χαρακτηρίζουν το αντικείμενο και να συντεθούν για να διαμορφώσουν το περιεχόμενο της εργασίας ανά ενότητα.

A. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ

1. Ορισμός

Ως Δρόμος του Μεταξιού είναι γνωστό το δίκτυο των εμπορικών δρόμων μεταξύ της Κίνας και των κρατών που βρίσκονται στα δυτικά και στα νότια αυτής.

Το όνομα προέρχεται από ένα από τα πιο προσοδοφόρα προϊόντα που διακινούσε η Κίνα, το κινέζικο μετάξι, η εμπορική εκμετάλλευση του οποίου ξεκίνησε σε εντατική μορφή την περίοδο της Δυναστείας των Χαν, οι οποίοι δημιούργησαν τις πρώτες επαφές με την Κεντρική Ασία μετά τις εξερευνησεις του Τσανγκ Τσιάν.

Η ονομασία «Δρόμος του Μεταξιού» (στα γερμανικά: Seidenstraße) χρησιμοποιήθηκε επίσημα για πρώτη φορά από τον Γερμανό περιηγητή και γεωγράφο Φερδινάνδο φον Ριχτχόφεν, τον 19ο αιώνα για να δείξει με τον τρόπο αυτό ότι το Κινέζικο μετάξι ήταν το πλέον πολύτιμο προϊόν κατά μήκος των διαδρομών που συνέδεαν την Ανατολή με τη Δύση, διασχίζοντας το κέντρο του Ασιατικού οροπεδίου και καλύπτοντας πάνω από 8.000 χιλιόμετρα. (1), (2), (3), (4)

2. Ο Παλιός Δρόμος του Μεταξιού

Το δίκτυο των διαδρομών του παλαιού Δρόμου του Μεταξιού, εκτεινόταν σε ολόκληρη την Ασιατική ήπειρο, με αφετηρία την Κίνα και προορισμό την Ινδία, την Περσία και τις περιοχές της Μεσογείου, ενώ παράλληλα, μέσω του Ινδικού Ωκεανού, τα προϊόντα μεταφέρονταν μέσω των θαλάσσιων διαδρομών προς την Ινδοκίνα, την Ινδία, την Αραβική χερσόνησο και τις χώρες της ανατολικής Αφρικής. Ο Δρόμος του μεταξιού υπήρξε το σημαντικότερο εμπορικό δίκτυο από την Αρχαιότητα μέχρι την σταδιακή εγκατάλειψή του μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης το 1453 και ίσως δεν είναι αδόκιμο να πει κανείς ότι ο Αρχαίος Δρόμος του Μεταξιού αποτέλεσε την πρώτη παγκοσμιοποιημένη αγορά.

Για 1.600 χρόνια, ο δρόμος του μεταξιού βοήθησε σημαντικά στην ανταλλαγή ιδεών, τεχνολογιών, επιστημών και γνώσεων, συνδέοντας λαούς και πολιτισμούς.

Μέσω του Δρόμου του Μεταξιού ταξίδευαν εμπορικά αγαθά όπως μετάξι, μπαχαρικά, γυαλί, πορσελάνη, πολύτιμοι λίθοι και πολλά άλλα είδη πολυτελείας. Αξίζει να σημειωθεί ότι μέσω αυτών των διαδρομών έφτασε στους Ευρωπαίους η γνώση του χαρτιού και της πυρίτιδας από την Κίνα. (1), (2), (3), (4)

Πέραν όμως των θετικών στοιχείων για την διακίνηση προϊόντων και αγαθών κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού, υπήρχαν συχνοί και υπαρκτοί κίνδυνοι για τους ταξιδιώτες. Εκτός από τις κακουχίες, τις ακραίες κλιματολογικές συνθήκες και τις εδαφικές ιδιαιτερότητες του ταξιδιού που καλούσαν να αντιμετωπίσουν οι ταξιδιώτες, συχνά έρχονταν αντιμέτωποι με επίδοξους ληστές και κακοποιούς, ενώ πολλά παράξενα φαγητά αλλά και το νερό απειλούσαν την υγεία τους με ασθένειες ακόμα και με πιθανό θάνατο. (2), (3)

Σοβαρά προβλήματα δημιουργούνταν επίσης από δύσκολες ασθένειες και επικίνδυνους μικροοργανισμούς, οι οποίοι δεν επιδέχονταν θεραπείας για τα δεδομένα της εποχής τους και μεταφέρονταν στις ακολουθούμενες πορείες μαζί με τα εμπορεύματα και τις ιδέες, απειλώντας με εξόντωση εμπόρους και ταξιδιώτες. Μέσα από το εμπορικό δίκτυο του Δρόμου του Μεταξιού μεταδόθηκε στην Ευρώπη ο Μαύρος Θάνατος ή Μαύρη Πανώλη, ασθένεια από την οποία νόσησαν και έχασαν την ζωή τους εκατομμύρια άνθρωποι. (2), (3), (4), (5)



Εικόνα 1: Ο Παλιός Δρόμος του Μεταξίου [Πηγή: theancientwebgreece.wordpress.com/]

Οι συνθήκες βελτιώθηκαν αισθητά και τα ταξίδια κατέστησαν δυνατά με τη δημιουργία πανδοχείων, των αποκαλούμενων караβανσεραγιών, που επέτρεπαν στους ταξιδιώτες να αναπαύονται και να ανακάμπτουν από την κόυραση της ημέρας σε ένα ασφαλές καταφύγιο, μετά από ταξίδι 20 έως 25 μιλίων την ημέρα (σαράντα περίπου χιλιομέτρων), με τη βοήθεια των χρησιμοποιούμενων για τη διεκπεραίωση των μετακινήσεων ζώων, όπως καμήλες Βακτριανής, βόδια, βουβάλια, άλογα, αραβικές καμήλες, γαϊδούρια, ακόμη και ελέφαντες. Η ασφάλεια των ταξιδιωτών ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο, όταν ήρθαν στην επιφάνεια τα ιερά προσκυνήματα, όπου μπορούσαν οι συγκεκριμένοι πιστοί να εξασφαλίσουν ψυχική ανάταση και παρηγοριά σε θρησκευτικά συγκροτήματα (όπως τα σημερινά ησυχαστήρια), μερικές φορές μάλιστα και καταφύγιο έναντι σοβαρών κινδύνων. (2), (3), (6)

Ο Δρόμος του Μεταξιού εκτός από εμπορική, οικονομική και πολιτική έχει και τεράστια πολιτιστική χροιά. Κατά μήκος του Δρόμου αναπτύχθηκαν σημαντικοί πολιτισμοί και άνθισε η επικοινωνία Δύσης και Ανατολής. Η εμπορική δραστηριότητα σε συνδυασμό με την ανάγκη για γνώση και περιπέτεια, αποτέλεσαν κινητήριες δυνάμεις που γκρέμισαν τα φράγματα μεταξύ διαφορετικών κοινωνιών για την προαγωγή ιδεών, επιστήμης, τεχνολογίας, γλωσσών και λογοτεχνίας. (1), (2), (3), (4)

3. Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού

Στις μέρες μας έχουν τεθεί σχέδια αναβίωσης του Δρόμου του Μεταξιού που έχουν ως στόχο να δώσουν νέα πνοή στους αρχαίους Δρόμους του Μεταξιού μέσα από σημαντικές επενδύσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, δημιουργώντας ισχυρούς διπλωματικούς και οικονομικούς δεσμούς, αμοιβαίας επωφελούς συνεργασίας μεταξύ των λαών κατά μήκος και πέρα από τον αρχαίο Δρόμο του Μεταξιού.

Η συγκοινωνιακή διασύνδεση (οδική, θαλάσσια και αεροπορική) για την διευκόλυνση των εμπορευματικών μεταφορών, οι αγωγοί πετρελαίου και φυσικού αερίου δημιουργούν σταθερά και αλληλοεξαρτώμενα οικονομικά συμφέροντα μεταξύ των χωρών του Δρόμου του Μεταξιού.

Ένα μέρος του Δρόμου του Μεταξιού αφορά στην ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου προς την Ευρώπη, όπου ένα κοντέινερ θα χρειαστεί να διανύσει 12.000 χλμ. αντί των 24.000χλμ. δια θαλάσσης μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Αμαξοστοιχίες μήκους 700 μέτρων και άνω, ταξιδεύουν από την Κίνα με προορισμό την Γερμανία, μεταφέροντας προϊόντα όπως υπολογιστές, ρούχα, παπούτσια κ.λπ. και επιστρέφουν με αγαθά όπως ανταλλακτικά αυτοκινήτων, ηλεκτρονικά, ιατρικό εξοπλισμό κ.λπ. Δημιουργούνται νέες σιδηροδρομικές γραμμές για την διασύνδεση της Κίνας με το Ιράν, τα Βαλκάνια, τη Σιβηρία, τη Μόσχα, το Βερολίνο, το Παρίσι, το Πακιστάν το Καζακστάν και την Ινδία.

Επίσης, ήδη σχεδιάζεται υποθαλάσσια σήραγγα μέσω του Βερίγγειου Πορθμού μήκους πάνω από 300 χιλιόμετρα που θα φθάνει στην Αλάσκα.

Στην πόλη Khorghos στα σύνορα Καζακστάν με Κίνα έχει αναπτυχθεί το μεγαλύτερο «λιμάνι» μεταφόρτωσης ξηρού φορτίου, απ' όπου περίπου 65 τρένα περνούν κάθε μήνα.

Εκεί μεταφορτώνονται τα κοντέινερ από τις κινεζικές σιδηροδρομικές ράγες, ευρωπαϊκών προδιαγραφών πλάτους 1,435 μ., στις σιδηροδρομικές γραμμές ρωσικών προδιαγραφών πλάτους 1,524 μ. Η ίδια μεταφόρτωση πρέπει να γίνει στα σύνορα Μπελαρούζ - Πολωνίας και πάλι στις στενές ευρωπαϊκών προδιαγραφών σιδηροδρομικές γραμμές.

Είναι εμφανές ότι μέχρι να αποτελέσει ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου, έχει σημαντικά τεχνικά προβλήματα να υπερκεράσει. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί ενιαίο πλάτος γραμμών στα τρένα, όπως επίσης θα πρέπει να τυποποιηθούν οι διαδικασίες εκτελωνισμού κατά μήκος των συνόρων των εμπλεκόμενων στο OBOR χωρών. (7)

Κάποια από τα χερσαία επενδυτικά σχέδια του Δρόμου του Μεταξιού που προωθήθηκαν κατά προτεραιότητα είναι τα ακόλουθα:

- 1) Σιδηροδρομική γραμμή Κίνας – Μεγάλης Βρετανίας, μέσω Καζακστάν, Ρωσίας και Γερμανίας. Η γραμμή ξεκινά από το Υίβυ της Κίνας, περνά από την Almaty του Καζακστάν, από την Yekaterinburg της Ρωσίας, από τη Μόσχα, από το Βερολίνο και καταλήγει στο Λονδίνο διανύοντας 12.120 χιλιόμετρα σε 18 μέρες. Το πλοίο χρειάζεται 40 μέρες για το ταξίδι αυτό.
- 2) Δρόμος που συνδέει την πόλη Kashgar της Βορειοδυτικής Κίνας με το λιμάνι Gwadar του Πακιστάν.
- 3) Σιδηροδρομική γραμμή Κίνας – Ιράν, μέσω Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν και Τουρκμενιστάν. Η γραμμή ξεκινά από την Βορειοδυτική Κίνα, περνά από το Khorghos, από το Almaty του Καζακστάν, από Taskent, Samarkand και Bukhara του Ουζμπεκιστάν, από Tutkmenabat και Bayramaly του Τουρκμενιστάν και φθάνει στο Mashhad, στη Shahrud και στην Τεχεράνη του Ιράν. Διανύει 10.400 χιλιόμετρα σε 14 μέρες.
- 4) Τέσσερις αγωγοί φυσικού αερίου μεταξύ χωρών της Κεντρικής Ασίας (Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Καζακστάν, Κιργιστάν και Τατζικιστάν) και Κίνας. Οι τρεις ολοκληρώθηκαν (ο πρώτος αγωγός περαιώθηκε το 2009, ο δεύτερος το 2010 και ο τρίτος το 2014) και μεταφέρουν 55 δισ. κυβικά μέτρα αέριο. Η κατασκευή του τέταρτου αγωγού - ο οποίος θα συνδέει το Beyneu της Ανατολικής Κασπίας Θάλασσας, με το Shymkent του Καζακστάν και το Turpan της Κίνας μεταφέροντας 15 δισ. κυβικά μέτρα αέριο - βρίσκεται σε εξέλιξη. (8)

B. Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΜΙΑ ΖΩΝΗ ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ **(ONE BELT ONE ROAD) Ή BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)**

1. Το αναπτυξιακό σχέδιο OBOR

Η Κινεζική πρωτοβουλία «Μία ζώνη ένας δρόμος», που ξεκίνησε από τον Κινέζο Πρόεδρο Σι Τζιπίνγκ το 2013, αποτελεί το μεγαλόπνοο σχέδιο της Κινεζικής ηγεσίας για «ανασύσταση» των αρχαίων ιστορικών εμπορικών δρόμων - που συνέδεαν την Ασία, την Μέση Ανατολή και την Ευρώπη - μέσω της ανάπτυξης ενός πολυεθνικού δικτύου υποδομών και επενδύσεων. (9), (10), (11).

Σχεδιάστηκε για να ενισχύσει την ελεύθερη ροή πρώτων υλών και κεφαλαίων, την διασύνδεση διαφορετικών αγορών και τη δημιουργία ενός πλαισίου οικονομικής ανάπτυξης και συνεργασίας επωφελούς για όλες τις εμπλεκόμενες χώρες. (9)

Πρόκειται για ένα πρόγραμμα «μαμούθ» 3 τρισ. δολαρίων σε επενδύσεις και είναι δώδεκα φορές μεγαλύτερο από το Σχέδιο Μάρσαλ. (12)

Όπως διατυπώθηκε από τον ίδιο τον Κινέζο Πρόεδρο Σι Τζιπίνγκ το 2013, η πρωτοβουλία «Μία ζώνη ένας δρόμος» στοχεύει στην ανάκτηση της εθνικής υπερηφάνειας και στην ενίσχυση της προσωπικής ευημερίας, μέσω της ανάπτυξης ανοικτών προγραμμάτων, χωρίς αποκλεισμούς. (13)

Η Κινεζική ηγεσία χρησιμοποιεί τον όρο «Μία Ζώνη Ένας Δρόμος» (one belt one road) για να περιγράψει τη διπλή φύση της στρατηγικής που στοχεύει αφενός στην καθιέρωση του νέου θαλάσσιου δρόμου (Maritime Silk Road) και αφετέρου στην υλοποίηση χερσαίων σιδηροδρομικών διαδρόμων (Overland Silk Road) που θα εξυπηρετούν την Ευρασιατική Ζώνη (Εικόνα 2). (11)



Εικόνα 2: Ο Νέος Δρόμος του Μεταξίου, Χερσαίο και Θαλάσσιο σκέλος [Πηγή: Economist.com]

Στο κείμενο του σχεδίου δράσης σχετικά με την προτεινόμενη από την Κίνα Πρωτοβουλία OBOR που εκδόθηκε από την Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων, το Υπουργείο Εξωτερικών και το

Υπουργείο Εμπορίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας με εξουσιοδότηση του Συμβουλίου, 28 Μαρτίου 2015, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι:

«Όσον αφορά την κατασκευή υποδομών για τις μεταφορές, θα πρέπει να εστιάσει η προσπάθεια στις βασικές διελεύσεις, τις διασταυρώσεις και τα έργα και να δοθεί προτεραιότητα στη διασύνδεση μη συνδεδεμένων οδικών τμημάτων, στην αποσυμφόρηση των μεταφορών, στην προώθηση των εγκαταστάσεων οδικής ασφάλειας και των εγκαταστάσεων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την διασύνδεση του εκτελωνισμού, την αύξηση της επαναφόρτωσης και των πολυτροπικών μεταφορών μεταξύ των χωρών και να διαμορφωθούν σταδιακά συμβατοί και τυποποιημένοι κανόνες μεταφοράς, ώστε να υλοποιηθεί η διεθνής διευκόλυνση των μεταφορών. Πρέπει να προωθηθεί η κατασκευή λιμενικών υποδομών και να προωθηθεί η συνεργασία των λιμένων. Να αυξηθούν οι θαλάσσιες διαδρομές και ο αριθμός των ταξιδιών και να ενισχυθεί η συνεργασία στον τομέα της τεχνολογίας των πληροφοριών στον τομέα της ναυτιλίας» (14).

Πέντε είναι οι βασικοί πυλώνες της πρωτοβουλίας One Belt One Road : ο συντονισμός των πολιτικών, η διασύνδεση των εγκαταστάσεων, το απρόσκοπτο εμπόριο, η χρηματοπιστωτική ολοκλήρωση και η σύσφιξη των δεσμών των ανθρώπων.

Με τον συντονισμό των πολιτικών, οι εμπλεκόμενες χώρες στο αναπτυξιακό σχέδιο OBOR, συνδιαμορφώνουν σχέδια ανάπτυξης και λαμβάνουν μέτρα για την προώθηση των διακρατικών ή διαπεριφερειακών συνεργειών, επιλύουν τα προβλήματα που ανακύπτουν από τη συνεργασία μέσω διαβουλεύσεων και παρέχουν από κοινού πολιτική στήριξη για την υλοποίηση των μεγάλων έργων.

Η διασύνδεση των εγκαταστάσεων αναφέρεται στην ιεράρχηση των έργων κατά μήκος του νέου δρόμου του μεταξίου. Δίδεται προτεραιότητα στην άρση φραγμών και εμποδίων, όπου απαιτείται και στην αποσυμφόρηση των βασικών διαδρόμων μεταφοράς, ενισχύοντας την κατασκευή εγκαταστάσεων λιμενικής υποδομής. Προωθείται επίσης η συνδεσιμότητα των έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων, των εθνικών οδών, των αεροπορικών γραμμών, των τηλεπικοινωνιών, των αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου και των λιμένων, στο πλαίσιο μιας προσπάθειας για τη δημιουργία ενός πολυεθνικού δικτύου υποδομών που θα συνδέει διάφορες ασιατικές περιφέρειες με άλλα μέρη της Ασίας, της Ευρώπης και της Αφρικής.

Προκειμένου να διευκολυνθεί το ελεύθερο εμπόριο, λαμβάνονται μέτρα για την επιτυχή αντιμετώπιση ζητημάτων επενδύσεων και διευκόλυνσης του εμπορίου, τη μείωση του εμπορικού και επενδυτικού κόστους, καθώς και την προώθηση της διαπεριφερειακής οικονομικής ανάπτυξης.

Όσον αφορά την οικονομική ολοκλήρωση, αναλαμβάνεται δράση για την ενίσχυση του συντονισμού της νομισματικής πολιτικής, την εμβάθυνση διμερών και πολυμερών οικονομικών συνεργασιών και την ενίσχυση της συνεργασίας για τη παρακολούθηση και διαχείριση των χρηματοοικονομικών κινδύνων μέσω διαπεριφερειακών ρυθμίσεων.

Τέλος σε σχέση με τους δεσμούς μεταξύ ανθρώπων και λαών, καταβάλλονται προσπάθειες για την προώθηση διαπολιτισμικού διαλόγου, την ενίσχυση των φιλικών δεσμών μεταξύ των λαών διαφορετικών χωρών και την ενίσχυση της αμοιβαίας κατανόησης και των παραδοσιακών φιλικών σχέσεων. (15), (16)

2. Η διττή φύση του αναπτυξιακού σχεδίου OBOR



Εικόνα 3: Η διττή φύση του σχεδίου OBOR [Πηγή: Xinhua News Agency]

Η πρωτοβουλία (One belt one road) συντίθεται από δύο κύρια μέρη:

- Την ζώνη των χερσαίων σιδηροδρομικών διαδρόμων στην Ευρασιατική ζώνη, περιλαμβάνοντας μια σειρά εμπορικών συναλλαγών και έργων υποδομής (Overland Silk Road-OSR) και
- Το δίκτυο των θαλάσσιων διαδρόμων και αναπτυξιακών προγραμμάτων λιμένων στην Ασία και στον Ειρηνικό Ωκεανό (Maritime Silk Road - MSR) (Εικόνα 3).

Η πρωτοβουλία της Κίνας «Μία ζώνη ένας δρόμος» είναι τεράστια και εξελισσόμενη.

Περιλαμβάνει 68 χώρες, όπως φαίνεται στην παρακάτω Εικόνα 4. (17)



Εικόνα 4: Οι 68 χώρες που εμπλέκονται στο σχέδιο OBOR [Πηγή: Belt and Road Forum]

Και ανά περιοχή, οι εμπλεκόμενες χώρες στην πρωτοβουλία OBOR, σύμφωνα με καταγραφή του Ιουλίου 2015 (18):

Νοτιοανατολική Ασία	Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βιετνάμ, Λάος, Μπρουνέι, Μιανμάρ, Καμπότζη, Τιμόρ-Λέστε
Νότια Ασία	Νεπάλ, Μπουτάν, Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Σρι Λάνκα, Μαλδίβες
Κεντρική Ασία	Καζακστάν, Τουρκμενιστάν, Κιργκιστάν, Ουζμπεκιστάν, Τατζικιστάν, Αφγανιστάν
Δυτική Ασία	Ιράν, Ιράκ, Γεωργία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Τουρκία, Συρία, Ιορδανία, Ισραήλ, Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Κατάρ, Υεμένη, Ομάν, Κουβέιτ, κλπ.

Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη	Αλβανία, Βοσνία, Κροατία, Βουλγαρία, Τσεχία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μακεδονία, Ρουμανία, Πολωνία, Σερβία, κλπ.
Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών	Ρωσία, Λευκορωσία, Ουκρανία, Μολδαβία
Άλλες	Μογγολία, Αίγυπτος

Τα επενδυτικά σχέδια του Πεκίνου επηρεάζουν πάνω από το 60% του παγκόσμιου πληθυσμού, ήτοι 4,5 δισεκατομμύρια άτομα. (19)

Η πρωτοβουλία One Belt One Road έχει ως στόχο την διασύνδεση Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής μέσω πέντε διαδρομών. Η Χερσαία Οικονομική Ζώνη εστιάζει: (1) στη διασύνδεση της Κίνας με την Ευρώπη μέσω της Κεντρικής Ασίας και της Ρωσίας, (2) στη σύνδεση της Κίνας με τη Μέση Ανατολή μέσω της Κεντρικής Ασίας και (3) στη διασύνδεση της Κίνας και της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Νότιας Ασίας και του Ινδικού Ωκεανού. Ο νέος θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού, απ' την άλλη, επικεντρώνεται στη χρήση κινεζικών παράκτιων λιμένων για: (4) σύνδεση της Κίνας με την Ευρώπη μέσω της Θάλασσας της Νότιας Κίνας και του Ινδικού Ωκεανού, και (5) σύνδεση της Κίνας με τον Νότιο Ειρηνικό Ωκεανό μέσω της Θάλασσας της Νότιας Κίνας.

Με την οικονομική ενεργοποίηση των πέντε παραπάνω ροών, αναμένεται η ανάπτυξη και ενίσχυση της συνεργασίας βασικών πόλεων και λιμένων κατά μήκος συγκεκριμένων ζωνών – των δημιουργούμενων έξι διεθνών διαδρόμων οικονομικής συνεργασίας, που έχουν αναγνωριστεί ως Γέφυρα Γης της Νέας Ευρασίας, Κίνα-Μογγολία-Ρωσία, Κίνα-Κεντρική Ασία-Δυτική Ασία, Χιλή-Ινδοκίνα, Κίνα-Πακιστάν και Μπαγκλαντές-Κίνα-Ινδία-Μιανμάρ (Εικόνα 5) (αναλυτικότερα στο τμήμα Γ' της παρούσας «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ – THE BELT)». (20), (15), (21), (22)

One Belt One Road reaches southwestward into Europe and Africa

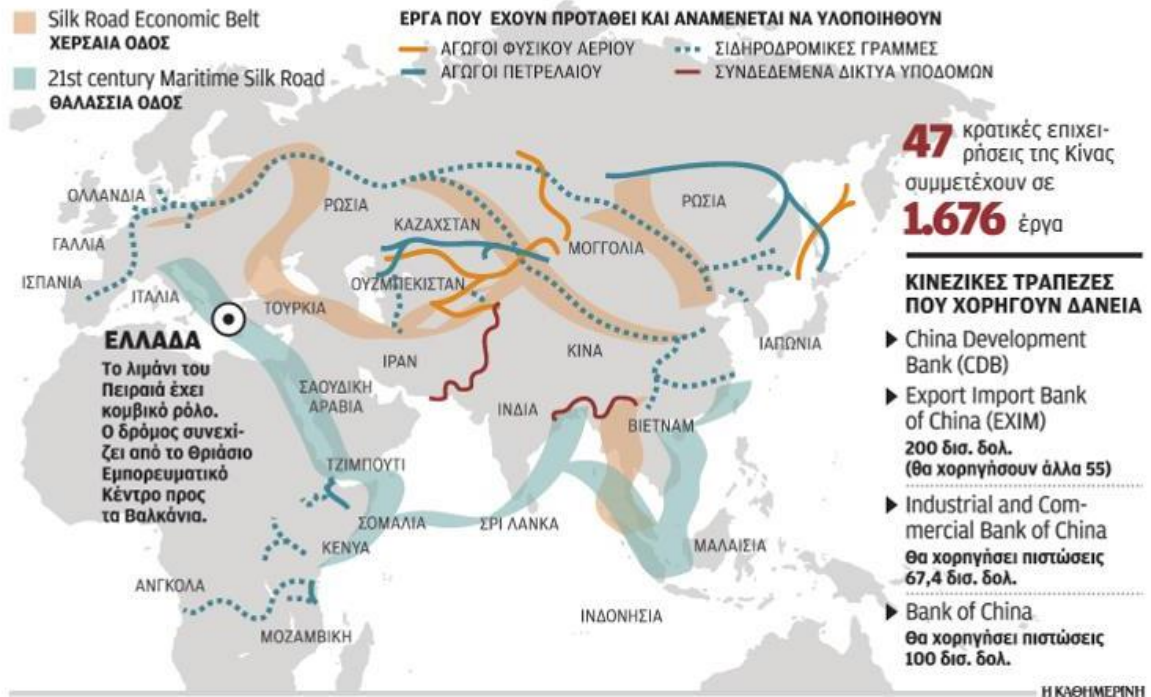


Εικόνα 5: Η προσέγγιση της Κίνας στη νοτιοδυτική Ευρώπη και την Αφρική [Πηγή: Xinhua, MOFCOM, Credit Suisse]

3. Η τραπεζική διάσταση του εγχειρήματος

Μεγάλα έργα και υψηλές δαπάνες στον νέο Δρόμο του Μεταξιού

Το σχέδιο που ανακοίνωσε ο Κινέζος πρόεδρος Σι Τζινπίνγκ το 2013 προβλέπει επενδύσεις πολλών δισ. δολ. για έργα υποδομής, σιδηροδρομικές συνδέσεις, οδικά δίκτυα, μονάδες παραγωγής ενέργειας στην κεντρική και νότια Ασία καθώς και στην Αφρική και την Ευρώπη.



Εικόνα 6: Η χρηματοδότηση έργων στο πλαίσιο του σχεδίου OBOR [Πηγή: Η Εφημερίδα Καθημερινή]

Η χρηματοδότηση της πρωτοβουλίας του Νέου Δρόμου του Μεταξιού βασίζεται σε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα δανεισμού (Εικόνα 6), που θα παράσχει τις αναγκαίες πιστώσεις για την υλοποίηση έργων υποδομής, όπως λιμάνια, οδικές αρτηρίες και σιδηροδρομικά δίκτυα για την μεταφορά φορτίων και αγαθών.

Με το μεγαλύτερο βάρος αυτού του δανεισμού επιφορτίζονται δύο κινεζικές τράπεζες: η Αναπτυξιακή Τράπεζα της Κίνας ή China Development Bank (CDB) και η κινεζική τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών ή Export-Import Bank of China (EXIM), οι οποίες έχουν ήδη χορηγήσει δάνεια – κατόπιν διαπραγματεύσεως και συμφωνίας μεταξύ των κυβερνήσεων - ύψους 200 δισ. δολαρίων σε ενδιαφερόμενες χώρες της Ασίας, της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής και πρόκειται να διαθέσουν για τον ίδιο σκοπό τουλάχιστον άλλα 55 δισ. δολάρια σύμφωνα με ανακοίνωση που εκδόθηκε κατά την πρώτη σύνοδο κορυφής του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, που έλαβε χώρα στο Πεκίνο τον Μάιο του 2017.

Οι συνθήκες δανεισμού είναι πολύ ευνοϊκές για τις επιχορηγούμενες χώρες, χάρη στη διαμεσολάβηση της Κινεζικής ηγεσίας. Τα δάνεια είναι χαμηλότοκα – και μάλιστα τα επιτόκια είναι κατά πολύ χαμηλότερα από εκείνα που χρεώνουν συνήθως οι τράπεζες - ενώ ο χρόνος αποπληρωμής τους επιμηκύνεται πάρα πολύ. Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση του δανείου που ενέκρινε και χορήγησε η China Development Bank στην Ινδονησία για την χρηματοδότηση κατά 75%, του έργου κατασκευής ταχείας σιδηροδρομικής γραμμής, της πρώτης του είδους στη χώρα. Σύμφωνα με στοιχεία της Bank of China International, το δάνειο αυτό έχει χρόνο αποπληρωμής 40 έτη και περίοδο χάριτος 10 έτη. Το 60% του δανείου είναι σε δολάρια, με επιτόκιο 2%, και το υπόλοιπο 40% σε γουάν, με επιτόκιο 3,4%.

Το κόστος χρηματοδότησης των δύο τραπεζών παραμένει σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα κι αυτό διότι αφενός φροντίζει η Κινεζική κυβέρνηση να τις ενισχύει με ενέσεις ρευστότητας, και αφετέρου οι δύο τράπεζες έχουν πρόσβαση στο συμπληρωματικό πρόγραμμα δανείων της κεντρικής τράπεζας.

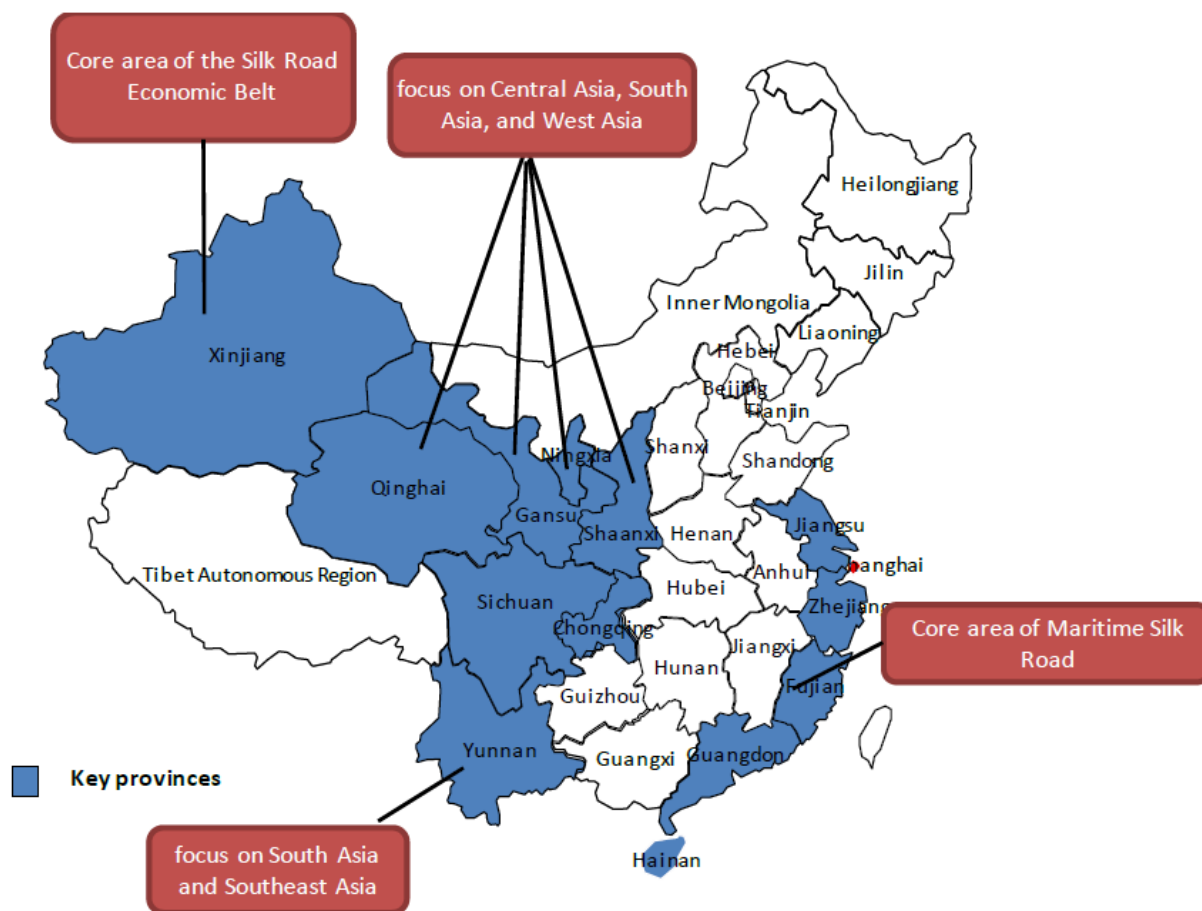
Προς άγραν επενδυτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση του εγχειρήματος, επιδίδονται επίσης κρατικοί τραπεζικοί οργανισμοί της Κίνας, όπως η China Construction Bank (CCB), η Industrial and Commercial Bank και η Agricultural Bank of China.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι εκφράζεται έντονος προβληματισμός και ανησυχία από οικονομικούς αναλυτές και από στελέχη των τραπεζών που θα χορηγήσουν τις αναγκαίες πιστώσεις, όχι μόνο για το πόσο διαχειρίσιμο θα είναι το χρέος όσων χωρών εμπλακούν σε αυτήν τη δανειοληψία για την υλοποίηση των έργων τους αλλά και για την οικονομική βιωσιμότητα των ίδιων των έργων. (23), (24), (21)

4. Οι νέες ευκαιρίες για τη Κίνα

Η αναπτυξιακή πρωτοβουλία OBOR, θα συμβάλλει τα μέγιστα στην ενδυνάμωση της εγχώριας οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας, καθώς θα χρησιμοποιηθεί για την υποστήριξη και ενίσχυση όλων των περιοχών και επαρχιών της και κυρίως των πιο υποβαθμισμένων. Στόχος είναι η άμβλυση των ανισοτήτων ανάμεσα στα ανεπτυγμένα αστικά κέντρα και στις επαρχιακές, αγροτικές κυρίως, περιοχές της Κινεζικής ενδοχώρας.

Στην παρακάτω Εικόνα 7, παρουσιάζονται οι περιοχές που θα επηρεαστούν, καθώς το OBOR θα αναπτύσσεται.



Εικόνα 7: Οι περιοχές της Κίνας που επηρεάζονται από το σχέδιο OBOR [Πηγή: cbbc.org]

Όπως επισημαίνεται με μπλε χρωματισμό αποτυπώνονται τα γεωγραφικά διαμερίσματα που θα επηρεαστούν εμφανώς κατά την εξέλιξη του σχεδίου. Δύο εξ' αυτών όμως, η Xinjiang και η Fujian,

λόγω γεωγραφικής θέσης θα μπορούσαμε να πούμε ότι βρίσκονται πραγματικά στην καρδιά του σχεδίου OBOR και αποτελούν κόμβους οικονομικής διασύνδεσης:

- Η διοικητική περιοχή **Xinjiang**, ευρισκόμενη βορειοδυτικά, αποτελεί τον κεντρικό τομέα του χερσαίου δρόμου του μεταξιού, κύρια πύλη του οικονομικού διαδρόμου προς την Κεντρική Ασία και Ευρώπη – ήδη σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Κίνας, σημειώνει τα τελευταία χρόνια ανοδική αναπτυξιακή πορεία. (25), (26)
- Αντίστοιχα η παράκτια επαρχία **Fujian** είναι η κεντρική περιοχή για το θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού. (26), (27)

Αναλυτικότερα στη Εικόνα 8 που παρατίθεται, παρουσιάζονται οι ευκαιρίες ανάπτυξης, ανά τομέα και ανά περιοχή της Κίνας, στο προσεχές μέλλον. Είναι εμφανές το προβάδισμα σε επίπεδο ευκαιριών ανάπτυξης, για τις διοικητικές περιοχές Xinjiang και Fujian.

Opportunities: By Sector and By Province

Sector	Primary Opportunities						Secondary Opportunities		
	Infrastructure	Financial and Professional Services	Agriculture and Environment	Advanced Manufacturing and Transport	Energy and Resources	E-Commerce and logistics	Healthcare and Life Science	Tourism	Creative and Culture
Xinjiang									
Fujian									
Shaanxi									
Gansu									
Qinghai									
Ningxia									
Sichuan									
Chongqing									
Yunnan									
Jiangsu									
Zhejiang									
Guangdong									
Hainan									

Small icons mean opportunities less clear at this stage.

Εικόνα 8: Ευκαιρίες ανάπτυξης ανά τομέα και περιοχή στην Κίνα [Πηγή: cbbc.org]

Πέρα από τα εσωτερικά οφέλη, με την υλοποίηση του οικονομικού σχεδίου OBOR, η Κίνα αποσκοπεί στη δημιουργία ζήτησης για τα κινεζικά αγαθά με το άνοιγμα νέων αγορών για κινεζικά προϊόντα και υπηρεσίες, ενώ αποβλέπει επίσης και στην εξαγωγή της πλεονάζουσας παραγωγής τσιμέντου και χάλυβα προς το εξωτερικό και στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες. (26), (28), (29), (30), (31)

5. Οι νέες ευκαιρίες πέρα από τα όρια της Κίνας

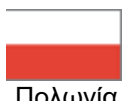
Θετικές προοπτικές αναμένεται να ανοιχθούν και για άλλες χώρες, πέρα απ τη Κίνα, κατά μήκος του νέου δρόμου του μεταξίου. Με την εφαρμογή του συνολικού σχεδίου, είναι πολύ πιθανόν να απελευθερωθούν και να αποκτήσουν ποικιλομορφία οι αγορές πολλών αναπτυσσομένων χωρών, κατά μήκος των οικονομικών διαδρόμων συνεργασίας. Επίσης οι εμπορικοί φραγμοί και τα εμπόδια αναμένεται να μειωθούν και να τονωθεί το επενδυτικό περιβάλλον, με συνεπακόλουθη την αύξηση των επενδύσεων και των εξαγωγών σε αγαθά και υπηρεσίες.

Βασικές χώρες, κατά μήκος της διαδρομής, που θα επωφεληθούν, είναι οι ακόλουθες: (26)



Ρωσία

Πληθυσμός περίπου 144 εκατ.
Συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών περίπου 61 δις. λίρες.



Πολωνία

Πληθυσμός περίπου 38 εκατ. Η Κίνα είναι ο τρίτος μεγαλύτερος εταίρος εισαγωγών της Πολωνίας. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 10 δις. λίρες.



Λευκορωσία

Πληθυσμός περίπου 10 εκατ. Η Κίνα αποτελεί έναν από τους κύριους εμπορικούς εταίρους της Λευκορωσίας. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών είναι 1.2 δις. λίρες.



Τουρκία

Πληθυσμός περίπου 78 εκατ. Η Κίνα έχει γίνει ο τρίτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Τουρκίας. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 18 δις. λίρες.



Σαουδική Αραβία

Πληθυσμός περίπου 31 εκ. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Σαουδικής Αραβίας. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 44 δις. λίρες.



Σρι Λάνκα

Πληθυσμός περίπου 20 εκ. Η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εταίρος εισαγωγών της Σρι Λάνκα. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 2.3 δις. λίρες.



Ινδία

Πληθυσμός περίπου 1.2 δις. Η Ινδία ήταν ο 15ος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Κίνας με μερίδιο 1,72% στο συνολικό εμπόριο της Κίνας. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 45 δις. λίρες.



Μιανμάρ

Πληθυσμός περίπου 51 εκ. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Μιανμάρ. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 16 δις. λίρες.



Μαλαισία

Πληθυσμός περίπου 31 εκ. Ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Μαλαισίας είναι η Κίνα. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 41 δισ. λίρες.



Μογγολία

Πληθυσμός περίπου 3 εκ. Από τη δεκαετία του 1990, η Κίνα έχει γίνει ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Μογγολίας και αρκετές κινεζικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στη Μογγολία. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 4.66 δισ. λίρες.



Καζακστάν

Πληθυσμός περίπου 17 εκ. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος του Καζακστάν, με συνολικό όγκο συναλλαγών 14 δισ. λίρες



Κιργκιστάν

Πληθυσμός περίπου 6 εκ. Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εταίρος εισαγωγών και ένας από τους πέντε πρώτους εταίρους εξαγωγών του Κιργκιστάν. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών ήταν περίπου 890 εκ. λίρες



Πακιστάν

Πληθυσμός περίπου 200 εκ. Η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος του Πακιστάν. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 16 δισ. λίρες.



Βιετνάμ

Πληθυσμός περίπου 91 εκ. Η Κίνα έγινε ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος του Βιετνάμ και η μεγαλύτερη πηγή εισαγωγής. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 53,3 δισ. λίρες.



Ταϊλάνδη

Πληθυσμός περίπου 67 εκ. Η Κίνα είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά εξαγωγών της Ταϊλάνδης. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 46,3 δισ. λίρες.



Ινδονησία

Πληθυσμός περίπου 252 εκ. Η Κίνα υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους της Ινδονησίας τα τελευταία χρόνια, παρέχοντας την μεγαλύτερη αγορά εξαγωγών και εισαγωγών για την χώρα. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 41 δισ. λίρες.



Λάος

Πληθυσμός περίπου 7 εκ. Η Κίνα είναι ένας από τους τρεις κύριους εμπορικούς εταίρους του Λάος. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 2.3 δισ. λίρες.



Φιλιππίνες

Πληθυσμός περίπου 101 εκ. Η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εταίρος των Φιλιππίνων. Ο συνολικός όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 28,3 δισ. λίρες.



Σιγκαπούρη

Πληθυσμός περίπου 5.5 εκ. Η Σιγκαπούρη είναι ο 9ος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Κίνας, ενώ η Κίνα είναι ο τρίτος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Σιγκαπούρης. Σύνολο ο όγκος συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών το 2014 ήταν 62,4 εκατ. λίρες.

Συνολικά θα απαιτηθούν 3.2 τρισ. λίρες για επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. (26)

Παρακάτω παρατίθενται ορισμένα από τα οφέλη εμπλεκόμενων μερών από την υλοποίηση της πρωτοβουλίας της Κίνας «ONE BELT ONE ROAD/OBOR» που απορρέουν από την υπογραφή σχετικών μνημονίων συνεργασίας:

1. Ενίσχυση συνεργασιών στους τομείς υποδομών, μεταφορών (χερσαίων και θαλάσσιων), υδάτινων πόρων, κλπ. καθώς και αναπτυξιακών στρατηγικών για τα εμπλεκόμενα μέρη, που επιτυγχάνεται με την υπογραφή σχετικών μνημονίων συνεργασίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η κινεζική κυβέρνηση, έχει επίσης υπογράψει:
 - συμφωνίες για τις διεθνείς μεταφορές και τον στρατηγικό συντονισμό με τις κυβερνήσεις του Ουζμπεκιστάν, της Τουρκίας και της Λευκορωσίας.
 - σύμφωνο συνεργασίας με την Ελλάδα σε βασικούς τομείς για το 2017-2019
 - μνημόνιο συμφωνίας στον τομέα των υδάτινων πόρων με την κυβέρνηση της Μαλαισίας.
 - μνημόνιο συμφωνίας για την ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των υποδομών με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών της Καμπότζης.
 - μνημόνια συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών με αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες της Καμπότζης, του Πακιστάν και της Μιανμάρ.
2. Διεύρυνση-χρηματοδότηση των επενδύσεων και διευκόλυνση στις συναλλαγές για τα συμμετέχοντα μέρη. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει υπογράψει:
 - συμφωνίες οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας με τις κυβερνήσεις χωρών, όπως το Πακιστάν, το Βιετνάμ, η Καμπότζη, το ΛΔΚ του Λάος, τις Φιλιππίνες, η Ινδονησία, το Ουζμπεκιστάν, η Λευκορωσία, η Μογγολία, η Κένυα, η Αιθιοπία, η Σρι Λάνκα, η Μιανμάρ, οι Μαλδίβες, το Αζερμπαϊτζάν, η Γεωργία, η Αρμενία, το Αφγανιστάν, η Αλβανία, το Ιράκ, η Παλαιστίνη, ο Λίβανος, η Βοσνία και Ερζεγοβίνη, το Μαυροβούνιο, η Συρία, το Τατζικιστάν, το Νεπάλ και η Σερβία.
 - συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών με την κυβέρνηση της Γεωργίας.
 - συμφωνία συνεργασίας και αμοιβαίας συνδρομής σε τελωνειακά θέματα με την κυβέρνηση του Αφγανιστάν.
 - την κοινή πρωτοβουλία για την ενίσχυση των προτύπων συνεργασίας και την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδίου OBOR – με χώρες όπως η Ρωσία, η Λευκορωσία, η Σερβία, η Μογγολία, η Καμπότζη, η Μαλαισία, το Καζακιστάν, η Αιθιοπία, η Ελλάδα, η Ελβετία, η Τουρκία κλπ.
3. Παροχή χρηματοδοτικής στήριξης στις εμπλεκόμενες χώρες από Κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Το Υπουργείο Οικονομικών της Κίνας έχει υπογράψει μνημόνια συμφωνίας, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Belt and Road, με την Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης, την Τράπεζα Επενδύσεων Ασίας, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τη Νέα Τράπεζα Ανάπτυξης και τον Όμιλο της Παγκόσμιας Τράπεζας. Ήδη η Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Κίνας υπέγραψε συμφωνίες-πλαίσια με την Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Μαλαισίας και την Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Ταϊλάνδης και θα αναπτύξει πρακτική συνεργασία στους τομείς της δανειοδότησης και χρηματοδότηση του εμπορίου.
4. Προώθηση της οικονομικής ευημερίας των εμπλεκόμενων μερών αλλά και ενίσχυση του βιοτικού επιπέδου των λαών των αναπτυσσόμενων χωρών κατά μήκος του νέου δρόμου του μεταξιού. Η Κινεζική κυβέρνηση σκοπεύει να παράσχει επισιτιστική βοήθεια και χρηματοδότηση έργων/σχεδίων κατά της φτώχειας, υπέρ της ανάκτησης υγείας και υποστήριξης προσφύγων σε χώρες κατά μήκος της ζώνης One Belt One Road που έχουν ανάγκη.

Προεξάρχουσας σημασίας για τη χώρα μας, είναι η επένδυση κινεζικών κεφαλαίων στο λιμάνι του Πειραιά (αναλυτικότερα στο Κεφ. ΣΤ) καθώς και η γενικότερη ανάπτυξη δράσεων, μέσω της σύναψης συμφωνιών με την κινεζική πλευρά, για την προώθηση διμερών οικονομικών συνεργειών σε βασικούς τομείς δραστηριοτήτων, στο πλαίσιο υλοποίησης του σχεδίου του νέου δρόμου του μεταξίου. (32), (33)

6. Κίνδυνοι – Προκλήσεις - Αντιδράσεις

Πέρα από τον οικονομικό χαρακτήρα του αναπτυξιακού σχεδίου Μία ζώνη Ένας Δρόμος - One Belt One Road (OBOR), υπάρχει σαφώς και η γεωπολιτική του διάσταση. Η ποικιλομορφία και διαφορετικότητα στο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον των χωρών κατά μήκος των οικονομικών διαδρόμων συνεργασίας, αποτελούν στοιχεία ικανά να προκαλέσουν σωρεία ζητημάτων – από ήσσονος σημασίας νομικά ή οικονομικά προβλήματα κατά τις συναλλαγές έως πολύ σοβαρά θέματα λόγω κοινωνικοπολιτικής αστάθειας ορισμένων χωρών - στις διακρατικές συνέργειες και να δυναμιτίσουν την προσπάθεια ανάπτυξης επενδύσεων, διευκόλυνσης του εμπορίου και οικονομικής ολοκλήρωσης.

Επιπλέον οι κατασκευαστικές εταιρείες των υλοποιούμενων έργων στο Νέο Δρόμο του Μεταξίου, είναι πολύ πιθανόν να έρθουν αντιμέτωπες με δύσκολες καταστάσεις και προβλήματα, σε ζώνες που μαστίζονται από εδαφικές διαμάχες και διεκδικήσεις, όπως αυτή της Θάλασσας της Νότιας Κίνας, όπου οι απαιτήσεις πάνω στην εδαφική κυριαρχία δεν έχουν ακόμη επιλυθεί. (26)

Αξίζει να αναφερθούν στο σημείο αυτό κάποια επιπλέον στοιχεία :

Η θάλασσα της Νότιας Κίνας ή Νότια Σινική Θάλασσα, είναι μια τεράστια θάλασσα – η έκτασή της υπερβαίνει τα 3 εκατ. τετραγ. χιλιόμετρα - μεγάλης ζωτικής σημασίας καθώς ο βυθός της είναι πλούσιος σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Υπολογίζεται ότι, περίπου το ένα τρίτο του στόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας διασχίζει τα νερά της. Διάσπαρτα στη θάλασσα βρίσκονται μικρά υποθαλάσσια κομμάτια εδάφους, ορισμένα από τα οποία αποτελούν αντικείμενο διεκδίκησης από κράτη με ακτογραμμή στη θάλασσα αυτή, όπως η Κίνα, η Ταιβάν, οι Φιλιππίνες το Βιετνάμ, το Μπρουνέι και η Μαλαισία. Οι διακρατικές αμφισβητήσεις για την κυριαρχία σε εδάφη και ύδατα, οδηγούν αναπόφευκτα σε συγκρούσεις που μερικές φορές παίρνουν μεγάλη διάσταση. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις 12.7.2016 το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο της Χάγης εξέδωσε την - 501 σελίδων - απόφασή του, για την αντιδικία μεταξύ Κίνας και Φιλιππίνων στην Θάλασσα της Νότιας Κίνας, η οποία ήταν ομόφωνη υπέρ των Φιλιππίνων και κατέδειξε τις Κινεζικές παραβιάσεις του Δικαίου της θάλασσας στην Θάλασσα της Νότιας Κίνας. (34), (35), (36)

Επίσης η πολιτική αβεβαιότητα και ο θρησκευτικός εξτρεμισμός σε μια σειρά από χώρες, θα μπορούσαν να προκαλέσουν ισχυρούς οικονομικούς κλυδωνισμούς στις ασκούμενες επιχειρηματικές δραστηριότητες. (26)

Ο μεγαλύτερος πολέμιος του σχεδίου θεωρείται η Ινδία, η οποία αμφισβητώντας τις καλές προθέσεις της Κίνας, θεωρεί ότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος, κατά την εφαρμογή του σχεδίου OBOR, να δημιουργηθεί ένα μη βιώσιμο χρέος σε πολλές χώρες, να πληγεί το περιβάλλον ή να καταπατηθεί η εθνική κυριαρχία άλλων χωρών. Σε αυτό το πλαίσιο η Ινδία επισημαίνει, ότι τέτοιες πρωτοβουλίες διακρατικών οικονομικών συνεργασιών, πρέπει να βασίζονται σε αρχές οικονομικής ευθύνης, υπεύθυνες πρακτικές χρηματοδότησης, σεβασμό στο περιβάλλον, διαφάνεια, κράτος δικαίου, κλπ. (37), (38)

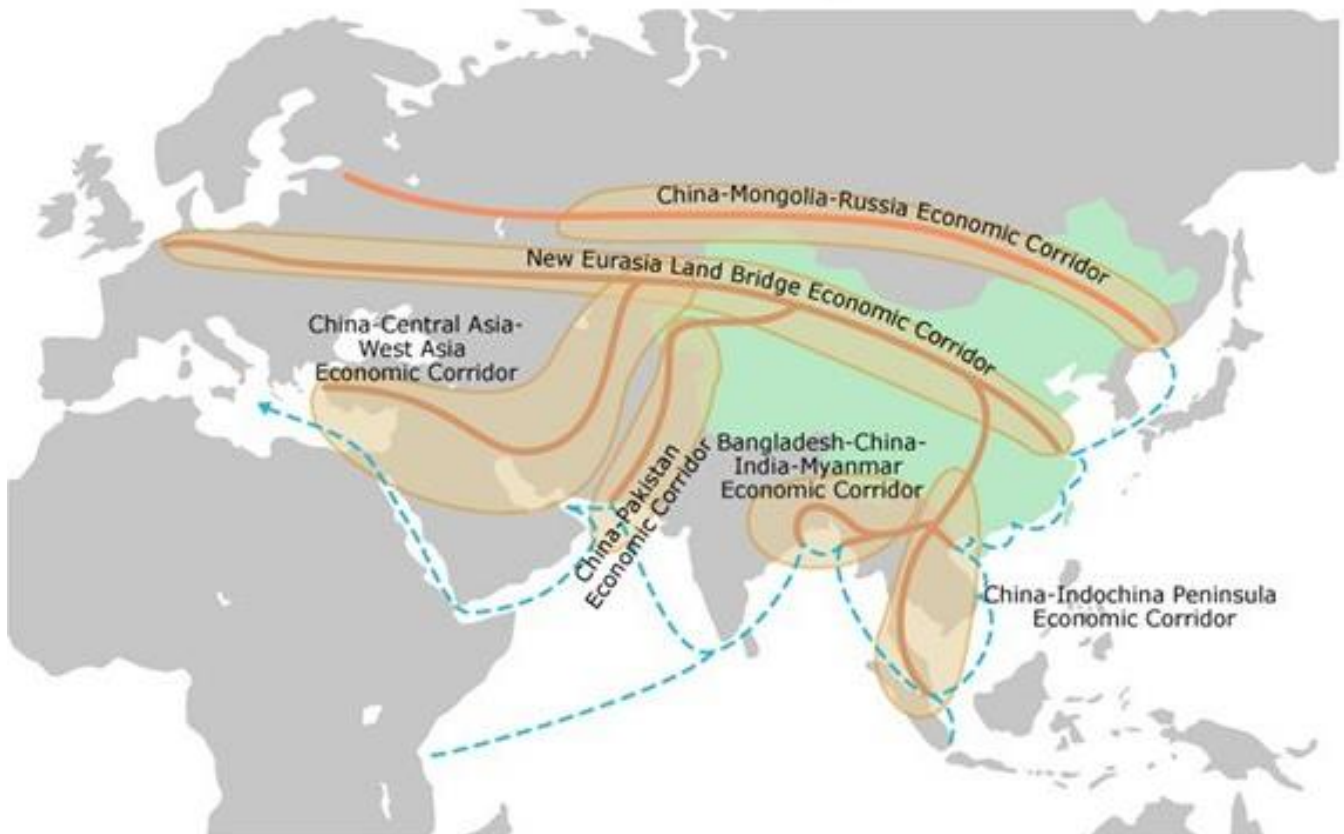
Σκεπτικισμό για την πορεία και έκβαση του σχεδίου, εκφράζουν και άλλα έθνη των οποίων τα πολιτικά συμφέροντα δεν συμπλέουν με αυτά της Κίνας, επικεντρώνοντας τις ανησυχίες τους στην επιρροή που ενδεχομένως ασκηθεί από την Κίνα στα πιο αδύναμα κράτη. (39)

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ – THE BELT).

1. Η έννοια των οικονομικών διαδρόμων και η εφαρμογή τους στο Νέο Δρόμο του Μεταξιού

Οι οικονομικοί διάδρομοι είναι ολοκληρωμένα δίκτυα υποδομής, που αποσκοπούν στο να τονώσουν την οικονομική δραστηριότητα και να προσελκύσουν επενδύσεις, σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική ζώνη. Οι οικονομικοί διάδρομοι συχνά διαθέτουν ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, με αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρόμους και λιμάνια και προσφέρουν σημαντικές συνδέσεις μεταξύ πόλεων ή χωρών. Στην ουσία διασυνδέουν τους οικονομικούς παράγοντες μιας καθορισμένης χωρικής έκτασης. Για την επιτυχή εφαρμογή ανάπτυξης οικονομικών διαδρόμων, απαιτείται η λήψη δέσμης μέτρων για την ανάπτυξη των υποδομών, την διευκόλυνση των μεταφορών και την εγκαθίδρυση τυποποίησης. (40), (41), (42)

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Εικόνα 9: Οι 6 διάδρομοι οικονομικής συνεργασίας μεταξύ Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής [Πηγή: economists-pick-research.hktdc.com]

Στο πλαίσιο εφαρμογής της πρωτοβουλίας «One Belt One Road/OBOR ή Belt and Road Initiative/BRI», υλοποιούνται έξι διεθνείς διάδρομοι οικονομικής συνεργασίας:

- Ο οικονομικός διάδρομος της γέφυρας της Νέας Ευρασίας,
- Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Μογγολίας - Ρωσίας,
- Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρικής Ασίας - Δυτικής Ασίας,
- Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας,
- Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Πακιστάν, και
- Ο οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές - Κίνας - Ινδίας- Μιανμάρ (Εικόνα 9).

οι οποίοι αποδίδονται σχηματικά στην Εικόνα 10.



Εικόνα 10: Σύνδεση της Κίνας με τις αναπτυσσόμενες χώρες [Πηγή:cbbc.org]

Για την ανάπτυξη των οικονομικών διαδρόμων της πρωτοβουλίας η Αναπτυξιακή Τράπεζα της Κίνας έχει εξασφαλίσει 571 δις δολάρια για την ανάπτυξή τους. (26)

2. Ο οικονομικός διάδρομος της γέφυρας της νέας Ευρασίας



Εικόνα 11: Ο Οικονομικός διάδρομος της νέας Ευρασίας [Πηγή:cbbc.org]

Ο οικονομικός διάδρομος της γέφυρας της νέας Ευρασίας, είναι μια διεθνής σιδηροδρομική γραμμή, μήκους 10.800 χλμ, που συνδέει ουσιαστικά τον Ειρηνικό με τον Ατλαντικό Ωκεανό. Ξεκινά από το λιμάνι του Lianyungang στην επαρχία Jiangsu της Κίνας διασχίζει επτά επαρχίες στην κινεζική επικράτεια, στη συνέχεια διέρχεται από το Καζακστάν, τη Ρωσία, τη Λευκορωσία, την Πολωνία και καταλήγει στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας. Στο πλαίσιο ανάπτυξης αυτού του διαδρόμου, η Κίνα έχει δημιουργήσει:

- ο μια διεθνή σιδηροδρομική γραμμή εμπορευματικών μεταφορών που συνδέει το Chongqing (Κίνα) με το Duisburg (Γερμανία),
- ο μια σιδηροδρομική γραμμή μεταφοράς εμπορευμάτων που συνδέει απευθείας το Wuhan (Κίνα) με το Μέλνικ (Βουλγαρία) και το Pardubice (Τσεχία),
- ο μια σιδηροδρομική γραμμή μεταφοράς εμπορευμάτων που συνδέει το Chengdu (Κίνα) με το Lodz (Πολωνία) και
- ο μια σιδηροδρομική γραμμή μεταφοράς εμπορευμάτων που συνδέει το Zhengzhou (Κίνα) με το Hamburg (Γερμανία).

Στόχος ανάπτυξης αυτού του διαδρόμου είναι η αύξηση της συχνότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ Κίνας και Ευρώπης. Επίσης αποτελεί εναλλακτική της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων από την Ασία με προορισμό τα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας και της Βαλτικής. Η αξιοποίηση αυτού του οικονομικού διαδρόμου συνδυάζεται με μια προσπάθεια απλούστευσης των τελωνειακών διαδικασιών μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών, με σκοπό την επιτάχυνση των εμπορικών συναλλαγών κατά μήκος αυτής της διαδρομής και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας ως προς τη θαλάσσια μεταφορά.

Ο εν λόγω άξονας σύνδεσης, αναμένεται να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές κατά μήκος αυτού, θα είναι ταχύτερες από τις θαλάσσιες και φθηνότερες από τις αεροπορικές. (26), (43), (44), (45)

3. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Μογγολίας - Ρωσίας



Εικόνα 12: Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Μογγολίας – Ρωσίας [Πηγή:cbbc.org]

Η Κίνα, Μογγολία και Ρωσία είναι τρία όμορα κράτη τα οποία συνδέονται με οικονομικούς δεσμούς διασυνοριακής συνεργασίας. Η ιδέα του Οικονομικού Διαδρόμου Κίνας – Μογγολίας - Ρωσίας (CMREC) προτάθηκε από την Κίνα το Σεπτέμβριο του 2014 κατά την πρώτη τριμερή συνάντηση των αρχηγών κρατών των τριών χωρών στην πρωτεύουσα του Τατζικιστάν Dushanbe. Στη συνάντηση αυτή αποφασίσθηκε να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες των τριών μερών για την προώθηση της συλλογικής οικονομικής ολοκλήρωσής τους και ετέθησαν οι αρχές, οι κατευθύνσεις και οι βασικοί τομείς για την τριμερή συνεργασία.

Στόχος ήταν να αναπτυχθεί το εμπόριο μεταξύ της Κίνας και της Μογγολίας μέσω του εκσυγχρονισμού των μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και δικτύων ενέργειας και να γίνει η Μογγολία ένα κομβικό σημείο μεταξύ της Κίνας και Ρωσίας.

Αυτή η διαδρομή περιλαμβάνει οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις, αναπτύσσεται δε σε δύο βασικές κυκλοφοριακές αρτηρίες:

- Πεκίνο -Tianjin -Hebei (Κίνα) - Hohhot (Εσωτερική Μογγολία)- Ρωσία
- Dalian – Shenyang – Changchun – Harbin (Κίνα) - Manzhouli (Εσωτερική Μογγολία) - Chita (Ρωσία)

Ήδη πραγματοποιούν δρομολόγια σε αυτή τη διαδρομή διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, συνδέοντας πόλεις στην επικράτεια της Κίνας, όπως τις Guangzhou, Shenyang, Suzhou και Tianjin, με άλλους διεθνείς προορισμούς. (26), (43), (44), (45), (46)

4. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρικής Ασίας - Δυτικής Ασίας



Εικόνα 13: Οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρικής Ασίας - Δυτικής Ασίας [cbbc.org]

Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Κεντρική Ασίας - Δυτικής Ασίας συνδέει την κινεζική επαρχία του Χιτζιανγκ με τις ακτές της Μεσογείου, διατρέχοντας πέντε χώρες της Κεντρικής Ασίας (Καζακιστάν, Κιργιζιστάν, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν και Τουρκμενιστάν) καθώς και το Ιράν και την Τουρκία στη Δυτική Ασία.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης αυτού του οικονομικού διαδρόμου θα μπορέσει η Κίνα να εκμεταλλευτεί τους πόρους της Κεντρικής και Δυτικής Ασίας. Θα μπορέσει να τροφοδοτηθεί με πετρέλαιο από την από την Αραβική Χερσόνησο, την Τουρκία και το Ιράν και με φυσικό αέριο από χώρες της Κεντρικής Ασίας. Έχει ήδη υλοποιηθεί ο αγωγός φυσικού αερίου που ξεκινάει από τα σύνορα Τουρκμενιστάν και Ουζμπεκιστάν, διασχίζει το Ουζμπεκιστάν και το νότιο Καζακιστάν και καταλήγει στο Khorghos της επαρχίας Χιτζιανγκ. Απομένει να ενωθεί στη συνέχεια με το υπό κατασκευή τμήμα.

Αλλά και οι περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Ασίας θα επωφεληθούν από την οικοδόμηση αυτού του άξονα, καθώς θα διευκολυνθεί σε αυτές η ροή κεφαλαίων και θα τονωθεί η τοπική ανάπτυξη.

Για την οικονομική ενεργοποίηση αυτού του άξονα η Κίνα έχει συνάψει διμερείς συμφωνίες συνεργασίας με το Τατζικιστάν, το Καζακιστάν και το Κιργιζιστάν και έγγραφο συνεργασίας με το Ουζμπεκιστάν. Στόχος είναι η δημιουργία συνεργειών στους τομείς του εμπορίου των επενδύσεων των μεταφορών και της επικοινωνίας. (26), (43), (44), (45), (47)

5. Ο οικονομικός διάδρομος της Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας



Εικόνα 14: Οικονομικός διάδρομος της Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας [Πηγή:cbbc.org]

Ο συγκεκριμένος χερσαίος διάδρομος συνδέει την οικονομική περιφέρεια των περιοχών Guangzhou, Hong Kong και Shenzhen της Κίνας με χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας - που ανήκουν στον διεθνή πολιτικό και οικονομικό οργανισμό χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας ASEAN/ Association of Southeast Asian Nations - το Βιετνάμ, το Λάος, τη Καμπότζη, τη Ταϊλάνδη, τη Μιανμάρ και τη Μαλαισία.

Η πρωτοβουλία αυτή στοχεύει στη δημιουργία ισχυρών οικονομικών δεσμών ανάμεσα στις εμπλεκόμενες χώρες, μέσω της ανάπτυξης ενός πλέγματος συγκοινωνιακών υποδομών - αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων και αεροπορικών συνδέσεων - που θα διευκολύνει τις διακρατικές εμπορευματικές μεταφορές και θα προάγει το εμπόριο και τις επενδύσεις.

Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια από τα υλοποιούμενα έργα:

- Οι τρεις νέοι αυτοκινητόδρομοι που συνδέουν Kunming (Κίνα) με Hanoi (Βιετνάμ), Kunming (Κίνα) με Bangkok και Κίνα με Myanmar και ήδη έχουν δοθεί σε χρήση,
- το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Dian (Κίνα) - Vientam που βρίσκεται στο κινεζικό έδαφος και έχει ολοκληρωθεί
- η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Κίνας και Λάος που εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς και εκτιμώμενο χρόνο περαίωσης το 2021.

Από την ανάπτυξη του οικονομικού διαδρόμου Κίνας - Ινδοκίνας οι πιο ωφελημένες επαρχίες της Κίνας θα είναι οι Yunnan και Guangxi, καθώς λόγω της γεωγραφικής θέσης βρίσκονται στο πέρασμα από τις περιοχές του οικονομικού κύκλου Guangzhou, Hong Kong και Shenzhen της Κίνας προς τις χώρες της χερσονήσου της Ινδοκίνας. (26), (43), (44), (45), (48), (49)

6. Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας - Πακιστάν



Εικόνα 15: Οικονομικός διάδρομος Κίνας - Πακιστάν [Πηγή: oboreurope.com]

Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Πακιστάν, μήκους περίπου 3.000 χλμ, συνδέει το Kashgar στην κινεζική επαρχία Xinjiang, με το λιμάνι του Gwadar στο Πακιστάν. Η υλοποίηση της συγκεκριμένης οικονομικής ζώνης προτάθηκε για πρώτη φορά από τον πρωθυπουργό της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Li Keqiang, κατά την επίσκεψή του στο Πακιστάν τον Μάιο του 2013. (26), (43), (44), (45)

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση των υποδομών του Πακιστάν και η σύσφιξη των εμπορικών δεσμών του με τη Κίνα. Μεταξύ των δύο χωρών έχουν υπογραφεί διμερείς συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας αξίας 46 δις. δολαρίων. (50)

Το πρόγραμμα συνεργασίας περιλαμβάνει την κατασκευή έργων υποδομής για την ενίσχυση των εμπορευματικών μεταφορών (αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρόμους), δικτύων οπτικών ινών, αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου, λιμενικά έργα για την βελτίωση και αναβάθμιση του λιμένα στο Gwadar, τη δημιουργία διεθνούς αεροδρομίου στο Gwadar και τη δημιουργία ειδικών οικονομικών ζωνών. (26), (43), (44), (45), (51), (52)

Μεταξύ των έργων υποδομής του οικονομικού διαδρόμου περιλαμβάνονται:

- Η οδική σύνδεση Thakot (Πακιστάν) - Havelian (Πακιστάν) μήκους 120χλμ, με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2020.
- Ο Αυτοκινητόδρομος Peshawar (Πακιστάν) – Karachi (Πακιστάν), συνολικού μήκους 1100 χλμ, με χρονικό ορίζοντα περαίωσης το 2019.

- Αποκατάσταση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Karachi -Lahore Peshawar μήκους 1.872 χλμ.
- Κατασκευή του ξηρού λιμένα Havelian, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων χειρισμού φορτίου. (52), (53), (54)

Επίσης όσον αφορά τα έργα στο λιμάνι του Gwadar, προβλέπεται κατασκευή κυματοθραύστη δαπάνης 130 εκατ. δολαρίων, καθώς και την κατασκευή μιας πλωτής εγκατάστασης υδροπιοημένου φυσικού αερίου χωρητικότητας 500 εκατ. κυβικών ποδιών την ημέρα. Το λιμάνι βρίσκεται κοντά σε μια περιοχή ελεύθερου εμπορίου έκτασης 2.282 στρεμμάτων στο Gwadar, στην οποία προβλέπεται να διαμορφωθούν ειδικές οικονομικές ζώνες. (51), (55)

Αναμένεται να ωφεληθούν όχι μόνο η Κίνα και το Πακιστάν αλλά και οι γείτονες χώρες από τις θετικές επιπτώσεις του επ' αυτών. (53)

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι καθώς ο οικονομικός διάδρομος διασχίζει το διαφιλονικούμενο Κασμίρ, περιοχή που παραμένει αιμορραγούσα πληγή στα σύνορα Ινδίας – Πακιστάν, η κυβέρνηση της Ινδίας έχει εκδηλώσει την έντονη αντίθεσή της προς αυτόν. (56), (57)

7. Ο οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας - Μιανμάρ



Εικόνα 16: Οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας – Μιανμάρ [Πηγή: cbbc.org]

Ο οικονομικός διάδρομος Μπαγκλαντές – Κίνας – Ινδίας - Μιανμάρ συνδέει την Κίνα με την Νότια Ασία. Πιο συγκεκριμένα συνδέει το Kunming (Κίνα) με Kolkata/Calcutta (Ινδία) μέσω Mandalay (Μιανμάρ) και Dhaka (Μπαγκλαντές).

Ο οδικός άξονας Kunming – Calcutta καλύπτει απόσταση 2.800χλμ.

Ο σκοπός υλοποίησης αυτού του εμπορικού διαύλου, είναι η διασύνδεση των διαπεριφερειακών αγορών, η τόνωση του εμπορίου, η ενίσχυση των υποδομών για τις εμπορευματικές μεταφορές και γενικά η καταπολέμηση της φτώχειας και ανέχειας των υποβαθμισμένων περιοχών. (26), (43), (44)

Η Μιανμάρ συμμετέχει σε δύο από τους έξι οικονομικούς διαδρόμους – τον παρόντα και τον οικονομικό διάδρομο Κίνας - Χερσονήσου Ινδοκίνας – και αυτό δηλώνει το γεωγραφικό της πλεονέκτημα στην οικονομική διασύνδεση των εμπλεκόμενων στο OBOR χωρών. (58)

Δ. ΦΘΑΝΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

1. Ευρασιατικές διαδρομές σιδηροδρομικής εμπορευματικής επικοινωνίας

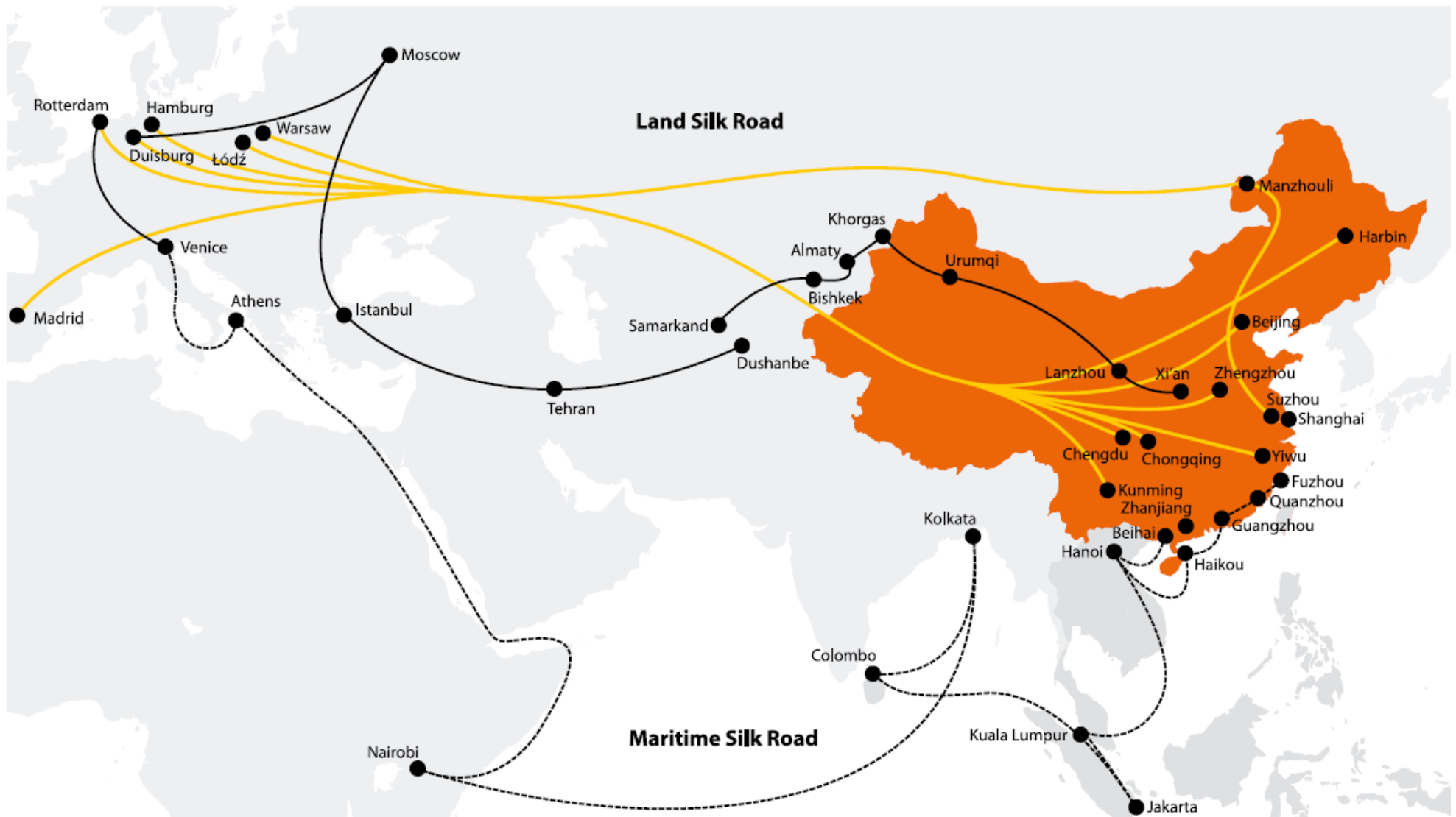
Η οικοδόμηση του νέου χερσαίου δρόμου του μεταξιού έχει ήδη αρχίσει σε μερικά υποβαθμισμένα μέρη της Ασίας. (13)

Η Κίνα στο πλαίσιο της στρατηγικής OBOR και εφαρμόζοντας την λογική «επεκτείνουμε την εμπορική δραστηριότητα και την μεταφορά προϊόντων και αγαθών προς Δυσμάς» ενεργοποιείται προς την ανάπτυξη σιδηροδρομικών συνδέσεων για την ενίσχυση των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, με πακέτα επενδύσεων, χρηματοδότηση έργων υποδομής, λήψη μέτρων για τη διευκόλυνση του εμπορίου, ανάπτυξη της βιομηχανίας logistics, πρωτοβουλίες για την υπογραφή μνημονίων συνεργασίας κλπ. Πράγματι σε περίπτωση που επιτευχθούν βιώσιμες και αιεφόρες διαδρομές, η χερσαία μεταφορά αγαθών θα μπορέσει να ανταγωνιστεί επάξια την θαλάσσια και ίσως να την ξεπεράσει. (59)

Εκτιμάται ότι μεταφορικός όγκος που αντιστοιχεί σε περίπου 2,5 εκ. TEUs – ένα TEU αντιστοιχεί σε όγκο φορτίου που μεταφέρεται από ένα εμπορευματοκιβώτιο μήκους είκοσι ποδών - μπορεί δυνητικά να στραφεί από θαλάσσια σε σιδηροδρομική εξυπηρέτηση ως το 2040, λόγω των σιδηροδρομικών υποδομών που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο εφαρμογής του νέου δρόμου του μεταξιού. (60)

Σε αυτό το πλαίσιο υλοποιούνται προγράμματα επενδύσεων σε Ευρασιατικούς σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαύλους (Εικόνα 17), όπως:

- η σιδηροδρομική γραμμή Suzhou (**Κίνα**) - Manzhouli (Μογγολία) – Πολωνία (**Ευρώπη**), που καλύπτει απόσταση 11.200 χλμ. περίπου. Η γραμμή ξεκίνησε δρομολόγια ο 2012. Οι εξαγωγές προϊόντων μέσω της διαδρομής αυτής από το Suzhou της Κίνας προς την Ευρώπη, ανήλθαν σε 37,6 δισεκατομμύρια δολάρια το 2012. (13), (61)
- η σιδηροδρομική γραμμή Chengdu (**Κίνα**) – Λódź/Πολωνία (**Ευρώπη**), που καλύπτει απόσταση 9.826 χλμ. Η γραμμή ξεκίνησε τη λειτουργία της το 2013 και αποτελεί την γρηγορότερη άμεση διαδρομή μεταξύ των δύο περιοχών και συνακόλουθα πολύ δημοφιλή εμπορικό δίαυλο για τις εταιρείες logistics. (13), (62), (63)
- η σιδηροδρομική γραμμή Zhengzhou (**Κίνα**) – Hamburg/Γερμανία (**Ευρώπη**). Η γραμμή αυτή που συνδέει την κινεζική ενδοχώρα με την καρδιά της Ευρώπης, ξεκίνησε την λειτουργία της το 2013, σημειώνοντας πραγματικά κατακόρυφη αύξηση δρομολογίων μετά την ανάπτυξη του αναπτυξιακού σχεδίου OBOR. - Η συχνότητα αυξήθηκε από μία φορά το μήνα σε οκτώ δρομολόγια μετ' επιστροφής την εβδομάδα. Σύμφωνα με την Zhengzhou International Hub Development and Construction Co, πάνω από 234.000 τόνοι φορτίου αξίας 2.44 δις. δολαρίων μεταφέρθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ Ιανουαρίου και Νοεμβρίου 2017. (13), (64), (65)
- η σιδηροδρομική γραμμή Kunming (Κίνα) – Rotterdam/Ολλανδία (**Ευρώπη**). Η γραμμή ξεκίνησε την λειτουργία της το 2015, μεταφέροντας φορτία από την ενδοχώρα της Κίνας στο λιμάνι του Ρότερνταμ. Στη συνέχεια τα φορτία μπορούν να προωθηθούν σε αγορές της Πορτογαλίας, Σκανδιναβίας και Ηνωμένου Βασιλείου. Από την σιδηροδρομική αυτή διασύνδεση, το Ρότερνταμ προσδοκά την οικονομική του ισχυροποίηση ως εμπορικού κόμβου, αναμένοντας στο προσεχές μέλλον σημαντική αύξηση στα διακινούμενα μέσω αυτού φορτία. (13), (66), (67)



Εικόνα 17: Οι σιδηροδρομικές διαδρομές – Σχηματική αποτύπωση με κίτρινο χρώμα [πηγή: Xinhua news agency].

- η σιδηροδρομική γραμμή Harbin (**Κίνα**) – Ρωσία – Πολωνία - Hamburg/Γερμανία (**Ευρώπη**), μήκους 9.820 χλμ. Η εν λόγω διαδρομή ετέθη σε λειτουργία το 2015 και σύμφωνα με την κινεζική ιστοσελίδα CRI , μέσω αυτής θα διακινούνται εμπορεύματα αξίας άνω των 650 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως. Ήδη έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον εκ μέρους των γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών Mercedes Benz και Audi να χρησιμοποιήσουν την συγκεκριμένη διαδρομή για την μεταφορά των προϊόντων τους. (13), (68), (69), (70)
- η σιδηροδρομική γραμμή Yiwu (**Κίνα**) – Madrid (**Ισπανία**) μήκους 13.000 χλμ. περίπου, αποτελεί τη μακρύτερη σιδηροδρομική σύνδεση εμπορευματικών μεταφορών στο κόσμο. Η εκτέλεση του δρομολογίου εγκαινιάστηκε το 2014 και αποτελεί μια θαυμάσια ευκαιρία για την επέκταση της ισπανικής επιχειρηματικής δραστηριότητας σε νέες αγορές της Ανατολής. (13), (71)

Για την βιωσιμότητα και αειφορία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μετακινήσεων μεταξύ Κίνας – Ευρώπης, θα πρέπει να εξασφαλισθούν ενιαίες συνθήκες διαφάνειας και αξιοπιστίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, όπως:

- εγκαθίδρυση συστήματος εποπτείας της συνολικής διαδικασίας μεταφοράς, με ηλεκτρονική παρακολούθηση των δρομολογίων, της κατάστασης των εμπορευμάτων και των συνθηκών μεταφοράς,
- εγκαθίδρυση απλοποιημένου συστήματος τελωνιακών ελέγχων για παροχή βελτιωμένων τελωνιακών υπηρεσιών (στοιχείο με πολύ σημαντική επίδραση στη μείωση του χρόνου που δαπανάται από την εφοδιαστική)
- επιβολή χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων για μείωση της γραφειοκρατίας κλπ. (72)

Σημειώνεται ότι σε πρόσφατη έρευνα/μελέτη (2018) – που εκπονήθηκε κατόπιν απαίτησης της αρμόδιας για τις Μεταφορές και τον Τουρισμό, Επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου– με τίτλο: The New Silk Route – Opportunities and Challenges for Eu Transport (Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού – Ευκαιρίες και Προκλήσεις για τις Ευρωπαϊκές Μεταφορές), παρουσιάστηκαν, μεταξύ άλλων, ενδιαφέρουσες απόψεις σχετικά με τις ευκαιρίες και προκλήσεις που διανοίγονται για τις εμπορευματικές μεταφορές στον Ευρωπαϊκό χώρο στο πλαίσιο εφαρμογής της κινεζικής αναπτυξιακής πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη Ένας Δρόμος».

Σύμφωνα με την μελέτη, στοιχεία της πρωτοβουλίας του Νέου Δρόμου του Μεταξιού – στον τομέα των μεταφορών - που μπορούν να αξιοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή πλευρά είναι μεταξύ άλλων:

- «η άμεση ανάληψη του τομέα της κατασκευής και των κινδύνων που συνεπάγεται, από κινεζικές κατασκευαστικές εταιρείες, ιδίως σε μείζονος σημασίας έργα
- η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς ως εναλλακτικής της μεταφοράς φορτίων δια θαλάσσης και από αέρος
- η δημιουργία εμπορικά βιώσιμων σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ Κίνας και Ευρωπαϊκών χωρών
- η βελτίωση τελωνιακών διαδικασιών κλπ.

ενώ ενδεχόμενες προκλήσεις:

- άσκοπες επενδύσεις
- απόκτηση κυριαρχίας της κινεζικής πλευράς στις σιδηροδρομικές μεταφορές
- δυσχέρεια στην εναρμόνιση με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα
- δημιουργία επενδύσεων για την επέκταση παραγωγής κινεζικών προϊόντων σε transit χώρες (Ρωσία, Καζακστάν), με ότι αυτό συνεπάγεται για τους Ευρωπαίους καταναλωτές κλπ.» (60)

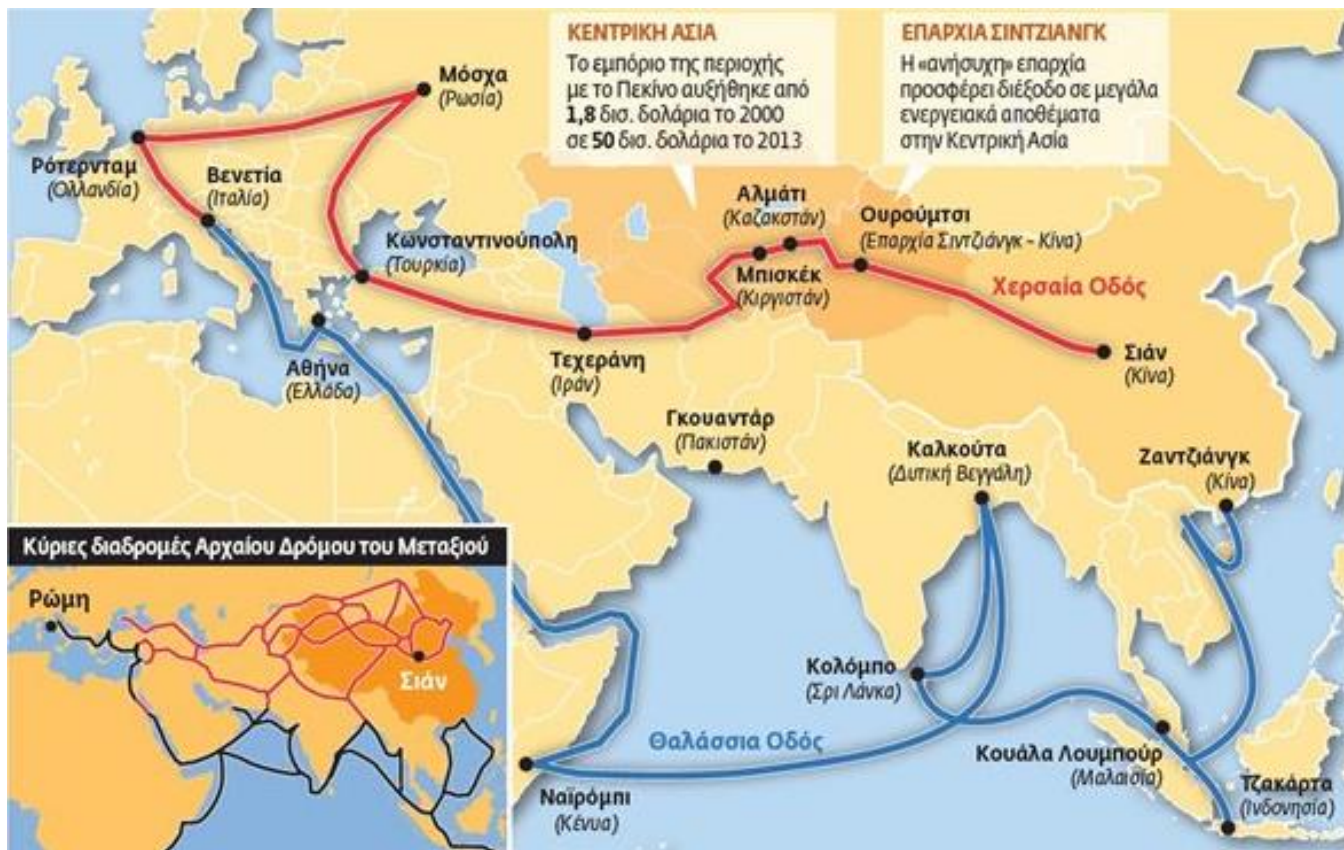
2. Επίδοσεις του σιδηροδρομικού εμπορευματικού δικτύου Κίνας – Ευρώπης

Η εφαρμογή του αναπτυξιακού σχεδίου υλοποίησης του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, φαίνεται να αποδίδει καρπούς, όσον αφορά τις εμπορευματικές μετακινήσεις του Ευρασιατικού πλέγματος. Σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες μεταφοράς φορτίων πραγματοποίησαν 6.235 ταξίδια σε 57 δρομολόγια μεταξύ Κίνας Ευρώπης, από το 2011 (έναρξη δρομολογίων) μέχρι το τέλος του 2017. Σε αυτό το διάστημα συνδέθηκαν μέσω του διεθνούς σιδηροδρομικού εμπορευματικού δικτύου Κίνας – Ευρώπης, 35 κινεζικές πόλεις με 34 ευρωπαϊκές πόλεις σε 12 χώρες.

Μόνο το 2017 καταγράφηκαν πάνω από 3.270 διαδρομές ανάμεσα σε πόλεις των δύο ηπείρων, σύμφωνα με στοιχεία της επιτροπής συντονισμού των σιδηροδρομικών μεταφορών της Κίνας-Ευρώπης. Ο αριθμός αυτός, αναμένεται να ξεπεραστεί και να προσεγγίσει τις 4.000 διαδρομές το 2018, σύμφωνα με τον Zhao Jun, επικεφαλής του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της China Railway Corporation. (73), (74)

E. Ο ΝΕΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ (MARITIME SILK ROAD/THE ROAD)

1. Τι αφορά η θαλάσσια συνιστώσα της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας OBOR



Εικόνα 18: Ο θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21ου Αιώνα [Πηγή: metaforespress.gr]

Η ιδέα του θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού του 21^{ου} αιώνα (MARITIME SILK ROAD/MSR), εκφράστηκε επισήμως για πρώτη φορά από τον Πρόεδρο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Χι Jīnpíng, στην Τζακάρτα το 2013, ένα μήνα μετά την ανακοίνωση - στην Αστάνα του Καζακστάν - της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας Belt and Road, που στη συνέχεια ονομάστηκε One Belt, One Road/Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος και στις μέρες μας πλέον αναγνωρίζεται ως Belt and Road Initiative (BRI). Το έναυσμα για την ενέργεια αυτή, έδωσε η έντονη επιθυμία της Κίνας για την οικονομική σύνδεσή της με χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας - του ASEAN group (Μπρουνέι, Καμπότζη, Ινδονησία, Λάος, Μαλαισία, Μιανμάρ, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βιετνάμ) - της Αφρικής και της Ευρώπης, μέσω θαλάσσιων εμπορικών διαύλων, με στόχο την ενδυνάμωση του εμπορίου, την τόνωση της ανάπτυξης και συνακόλουθα την προαγωγή της ευημερίας όλων των εμπλεκόμενων κοινοτήτων. (75), (76)

Ο νέος θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού, ουσιαστικά συνιστά ένα γεωπολιτικό σχέδιο που αποσκοπεί στη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών για την απρόσκοπτη ροή συναλλαγών και επενδύσεων. Για την εφαρμογή του, αναμφίβολα, σπουδαίο ρόλο παίζουν οι ομαλές εμπορικές σχέσεις συνεργασίας που πρέπει να «οικοδομηθούν» μεταξύ των συμμετεχόντων μερών – λαμβανομένης υπόψη της διαφορετικότητας των χωρών, όσον αφορά την γεωγραφική τους θέση και την κοινωνικοπολιτική τους κατάσταση - ώστε να υπάρξει ένα επιτυχημένο τελικό οικονομικό αποτέλεσμα. (77)

Εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση, για την επίτευξη του εγχειρήματος, αποτελεί η επένδυση μεγάλου μεγέθους κεφαλαίων για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών κατά μήκος του νέου θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού.

Η Κίνα, ενεργοποιούμενη οικονομικά προς αυτή την κατεύθυνση και στη προσπάθειά της να ενδυναμώσει τις εμπορικές της δραστηριότητες, εντός και πέρα από την επικράτειά της, έχει αγοράσει τα δικαιώματα ανάπτυξης και διαχείρισης μίας σειράς λιμένων σε περιοχές της νοτιοανατολικής Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης, αποκτώντας σαφές γεωπολιτικό πλεονέκτημα.

Με το να κατέχει, λοιπόν η Κίνα, την οικονομική κυριαρχία σε ένα διηπειρωτικό δίκτυο κομβικών λιμένων (Ασία, Αφρική, Ευρώπη), μπορεί ουσιαστικά να ελέγχει τη διακίνηση των εμπορευμάτων μεγάλου τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας και να διαμορφώνει τις βέλτιστες συνθήκες για την προώθηση των συναλλαγών της. Η επενδυτική στρατηγική για την επιλογή των θαλάσσιων κόμβων εμπορικού δικτύου που ακολουθείται φαίνεται στοχευμένη και δείχνει να υπακούει σε συγκεκριμένους κανόνες εμπορικής ευελιξίας - οι λιμένες όχι μόνο συνδέονται μεταξύ τους «αλυσιδωτά» - αλλά διασταυρώνονται με βασικούς κόμβους του χερσαίου δρόμου του Μεταξιού - παρέχοντας στη Κίνα τη δυνατότητα αν μια διαδρομή, για κάποιο αστάθμητο παράγοντα, καταστεί ανενεργή να μπορεί να διοχετεύσει τη ροή των προϊόντων της σε κάποια άλλη. (75)

2. Επενδύσεις στο πλαίσιο ανάπτυξης του νέου Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού

Σημαντικές και άκρως ενδιαφέρουσες είναι οι επενδύσεις της Κίνας σε λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις σε διάφορες περιοχές του σύγχρονου θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού. Αξίζει να αναφερθεί η επένδυση που αφορά σε έργα ανάπτυξης του λιμένα βαθέν υδάτων του Gwadar στο Πακιστάν (Εικόνα 19). Η στρατηγικής σημασίας θέση του εν λόγω λιμένα – καταληκτικός κόμβος του χερσαίου οικονομικού διαδρόμου Κίνας – Πακιστάν, επιτρέπει στην Κίνα την απευθείας μεταφορά των εμπορευμάτων της μέσω της αραβικής θάλασσας, παρακάμπτοντας τις διαδρομές του Ινδικού Ωκεανού ή της Θάλασσας της Νότιας Κίνας, εξοικονομώντας χρόνο και χρήμα. (78)
Οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν κατασκευαστεί από την China Harbour Engineering Company και τελούν υπό την διαχείριση της China Overseas Port Holdings. (79)



Εικόνα 19: Λιμάνι GWADAR (εναέρια άποψη) [Πηγή: hellenicshippingnews.com]

Άλλο παράδειγμα αποτελεί το εγχείρημα στη Μυανμάρ (Βιρμανία) όπου, στα τέλη του 2015, υπογράφηκε συμφωνία με Κινέζικη κοινοπραξία στην οποία συμμετείχε και η CHEC (China Harbour Engineering Company) και υπό την ηγεσία της CITIC Group Corporation, η οποία θα κατασκευάσει ένα λιμάνι “βαθέν υδάτων”, προϋπολογισμού 7,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων, στο Κυαυκρhyu στον κόλπο της Βεγγάλης. (79), (80)

Επίσης ένα νέο λιμάνι «βαθέν υδάτων» κατασκευάζεται στο νησί Sonadia, Bangladesh με Κινεζική συμμετοχή.

Δύο ακόμα έργα στα οποία εμπλέκεται επίσης η Κίνα είναι το Colombo container Terminal και το νέο λιμάνι Hambantota στην Σρί Λάνκα. Το τελευταίο που έχει κατασκευαστεί για να αποσυμφορήσει το λιμάνι του Colombo, αναπτύσσεται σε μια έκταση 4.000 στρεμμάτων και με την ολοκλήρωσή του θα μπορεί να εξυπηρετήσει περίπου 20 εκατομμύρια TEU ετησίως. (79), (81)

Το Hambantota δεν προορίζεται μόνο να γίνει η τοποθεσία ενός λιμανιού βαθών υδάτων, αλλά μια πλήρης οικονομική ζώνη, με επιχειρηματικά κέντρα, γήπεδα, αναπλάσεις χώρων για τουριστική ανάπτυξη κλπ. (75)

Επίσης η Κίνα έχει αποκτήσει το λιμάνι του Τζιμπουτί στο Κέρασ της Αφρικής, που μαζί με το λιμάνι στη Hambantota της επιτρέπουν να εδραιώσει την παρουσία της στον Ινδικό Ωκεανό. (82)



Εικόνα 20: Το λιμάνι του Πειραιά ενταγμένο στο σχέδιο OBOR [Πηγή:halalfocus.net]

Στο άλλο άκρο του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού, ένα μεγαλεπήβολο επενδυτικό έργο έχει μπει σε εφαρμογή και αφορά στο λιμάνι του Πειραιά (Εικόνα 20). Στόχος της Κίνας είναι να γίνει το λιμάνι του Πειραιά το μεγαλύτερο της Μεσογείου - ευρωπαϊκή πύλη για την οικονομική και εμπορική διασύνδεση των δύο ηπείρων. (79)

ΣΤ. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ- ΚΟΜΒΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΓΙΑ «ΕΙΣΟΔΟ» ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.



The Red - Med Corridor



Land – Sea Rail Express Line

Εικόνα 21: «Είσοδος» της Κίνας στη Μεσόγειο [Πηγές: Supply Chain and Logistics, Τεύχος 77 & zeroledge.com]

Ο νέος θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού εγκαινιάζει μια νέα μορφή οικονομικής ανάπτυξης, βασισμένη στην διασύνδεση λιμένων της Νοτιοανατολικής Ασίας, με ζωτικούς λιμένες της Ινδίας και της Σρι Λάνκα, θαλάσσια διαδρομή που προσεγγίζει στο λιμάνι της Μομπάσα στην Κένυα (Ανατολική Αφρική) – και είσοδο στην Ανατολική Μεσόγειο από τη διώρυγα του Σουέζ. (Εικόνα 21) (11)

Η Κινεζική πλευρά φαίνεται να εκδηλώνει πολύπλευρα το ενδιαφέρον της για την αφρικανική ήπειρο, με την εμπλοκή της στη δημιουργία εμπορικών υποδομών, τόσο σε θαλάσσιο όσο και σε χερσαίο

επίπεδο. Παράδειγμα στρατηγικής επενδυτικής κίνησης στο τομέα των χερσαίων εμπορευματικών μετακινήσεων, αποτελεί η χρηματοδότηση – κατά 85% - και κατασκευή διπλής σιδηροδρομικής γραμμής πρότυπου εύρους, μεταξύ της πόλης Μομπάσα και της πρωτεύουσας της Κένυας Ναϊρόμπι, με προοπτική την διείσδυση και διάχυση των προϊόντων της κινεζικής οικονομίας στις διανοιγόμενες νέες αγορές της εν λόγω ηπείρου. (11)

Στη Μεσόγειο, η Κίνα εφαρμόζει μια τακτική έμμεσης εγκαθίδρυσης της οικονομικής της κυριαρχίας - με την ενεργό συμμετοχή της σε καίρια έργα μεταφορικών υποδομών - χαρακτηριστικά γνωρίσματα της οποίας είναι:

- συμμετοχή με μειοψηφικό πακέτο - 20% των μετοχών - στο Suez Canal Container Terminal – SCCT. Πρόκειται για - την μέσω παραχώρησης - κατασκευή, λειτουργία και διαχείριση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Port Said της Αιγύπτου, ο οποίος από το 2004 λειτουργεί ως διαμετακομιστικό κέντρο εμπορίου για την Ανατολική Μεσόγειο. (11), (83)
- συμμετοχή στην κατασκευή της διαπλάτυνσης της Διώρυγας του Σουέζ (έργο ιδιαίτερης σημασίας για την Κίνα, αφού το 60% των προϊόντων της προς την Ευρώπη διέρχεται από εκεί) και στα αντίστοιχα έργα των Port Said East Port και Al Adabiya Port. (11), (84)
- Χρηματοδότηση και κατασκευή του νέου λιμένα στο Ashdod του Ισραήλ, το οποίο αναμένεται να λειτουργήσει το 2021. (11), (85)
- Λειτουργία του νέου λιμένα της Haifa, που αναμένεται να ξεκινήσει το 2021, από την κινεζική εταιρεία Shanghai International Port Group, η οποία διαχειρίζεται και το λιμάνι της Σαγκάης. (11), (85)
- Κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής σύνδεσης του λιμένα Eilat της Ερυθράς Θάλασσας και των λιμένων Ashdod και Haifa του Ισραήλ - που είναι γνωστή ως “Red Med Railway”. Η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή εμπορευματικών μεταφορών, θεωρείται έργο στρατηγικής σημασίας καθώς αποτελεί εναλλακτική λύση για την μεταφορά εμπορευμάτων από Ασία σε Ευρώπη, παρακάμπτοντας τη διώρυγα του Σουέζ. (86)

Επίσης κινεζικές εταιρίες έχουν επενδύσει σε λιμάνια της Μεσογείου, όπως της Αλγερίας (Port Cherchell), της Τουρκίας (τερματικό Kumport στο λιμένα Ambarli της Κωνσταντινούπολης), της Ισπανίας (στα λιμάνια της Βαλένθια και του Μπιλμπάο), της Γαλλίας (στο λιμάνι της Μασσαλίας), και της Ιταλίας (το λιμάνι της Γένοβας και το λιμάνι της Νάπολης).

Ενδιαφέρον έχει εκδηλώσει η Κίνα και για ορισμένα λιμάνια της Πορτογαλίας. (60), (87), (88), (89)

Η πολιτική «διείσδυσης» στη Μεσόγειο, διατηρεί το στοιχείο της ύπαρξης πολλαπλών εναλλακτικών επιλογών, στοιχείο που χαρακτηρίζει γενικότερα την ακολουθούμενη στρατηγική του αναπτυξιακού σχεδίου. (11)

Κορυφαία επενδυτική κίνηση «εισόδου στη Μεσόγειο» της Κινεζικής πρωτοβουλίας, αποτελεί η απόκτηση αρχικά του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του λιμένα Πειραιά, μέσω σύμβασης παραχώρησης το 2008 και η εξαγορά, στην συνέχεια το 2016, του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της εισηγμένης στο ΧΑ εταιρείας ΟΛΠ Α.Ε. (11), (90)

Η κίνηση αυτή δεν απηχεί απλά την πρόθεση της κινεζικής πλευράς να προσθέσει άλλον ένα κρίκο στην αλυσίδα του σύγχρονου θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού, αλλά αποτελεί κομβική κίνηση, αφού συνδυάζεται και με άλλες επενδυτικές πρωτοβουλίες κυρίως δε με την δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιά - Κεντρικής Ευρώπης. (11)

Ήδη το Νοέμβριο του 2017 ξεκίνησε η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής, κόστους 3,8 δις δολαρίων, για την σύνδεση Βουδαπέστης (Ουγγαρία) - Βελιγραδίου (Σερβία), στο πλαίσιο υλοποίησης της σιδηροδρομικής διασύνδεσης με κωδικό τίτλο Land Sea Express Line.

Μέσω αυτής της διαδρομής αναμένεται να διοχετεύεται η ροή των εμπορευμάτων, που εκφορτώνονται στο λιμάνι του Πειραιά, προς την Ευρώπη. (11), (91)

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι σε έργα που υλοποιούνται μεταξύ χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μη, όπως το προαναφερθέν – η Ουγγαρία είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ η Σερβία όχι - είναι ενδεχόμενο να υπάρξουν δυσκολίες ή προβλήματα κατά την εφαρμογή των συμφωνιών, δεδομένου ότι οι χώρες της Ε.Ε. απαιτείται να συμμορφώνονται με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι εξετάζεται σχέδιο δημιουργίας υδάτινου διαύλου που θα συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με την Κεντρική Ευρώπη, μέσω διασύνδεσης των ποταμών Αξιού, Μοράβα και Δούναβη. Το έργο – του οποίου το κόστος εκτιμάται σε 17 δις. δολάρια - προβλέπει τη δημιουργία κάθετου πλωτού καναλιού, που θα ξεκινά από τον Θερμαϊκό κόλπο, θα συνεχίζει μέσω του Αξιού ποταμού που διασχίζει την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (Βαρδάρης), θα διασυνδέεται με τον Μοράβα στη Σερβία και θα καταλήγει στο Δούναβη. Η υλοποίηση αυτού του ποτάμιου διαδρόμου, θα προσφέρει την δυνατότητα προσέγγισης των κινεζικών αγαθών σε χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, παρακάμπτοντας τον διάπλου των Στενών του Βοσπόρου - όπου συχνά παρατηρούνται καθυστερήσεις κατά τις θαλάσσιες μεταφορές - με προφανές κέρδος σε χρόνο και χρήμα. (92), (93)

2. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

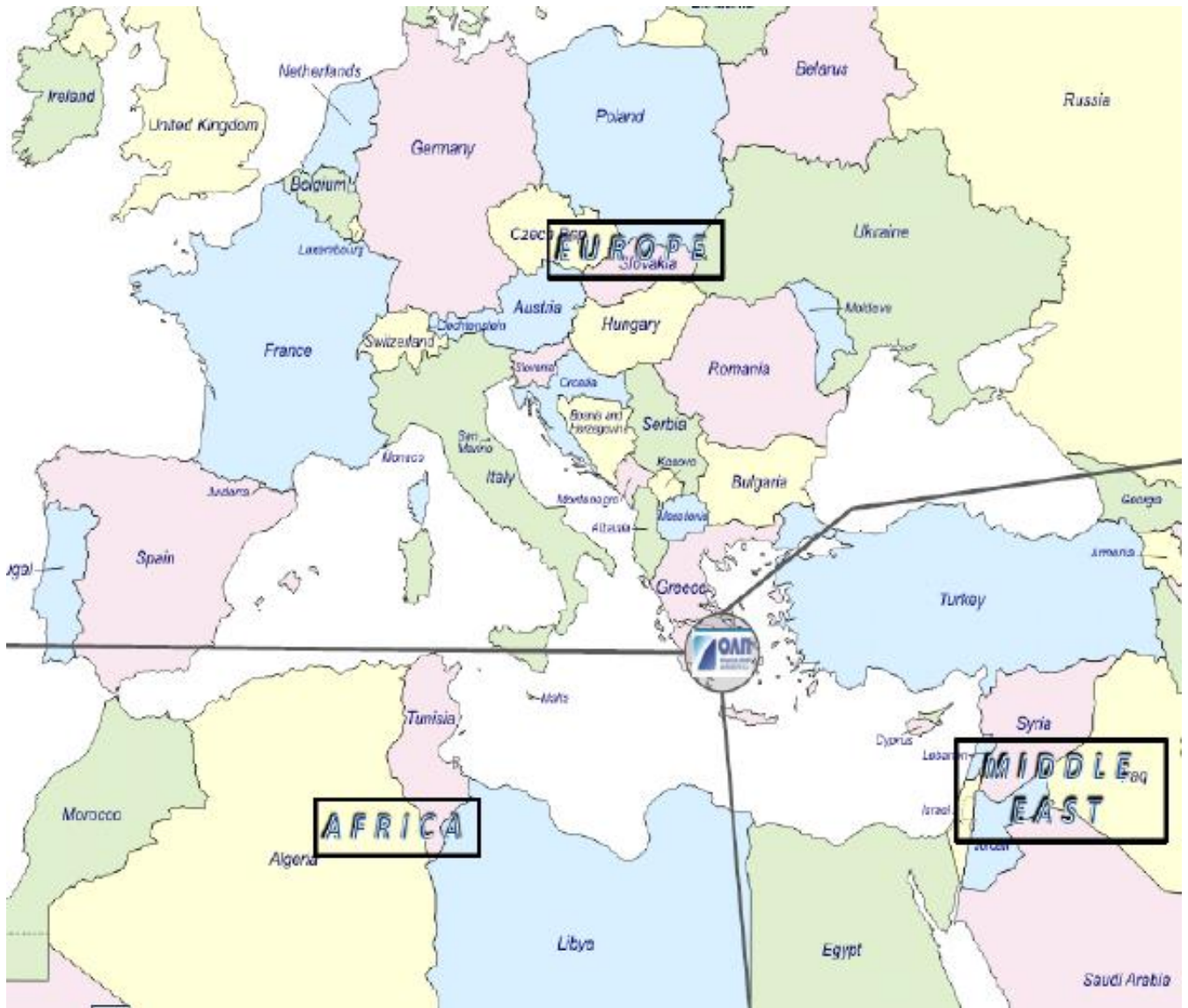
α. ΓΕΝΙΚΑ

Το Λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Η γεωγραφική του θέση, στο σταυροδρόμι Ασίας – Ευρώπης – Αφρικής με μικρή απόκλιση από τις διεθνείς θαλάσσιες εμπορικές οδούς, το καθιστά κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και διαμετακομιστικού εμπορίου.

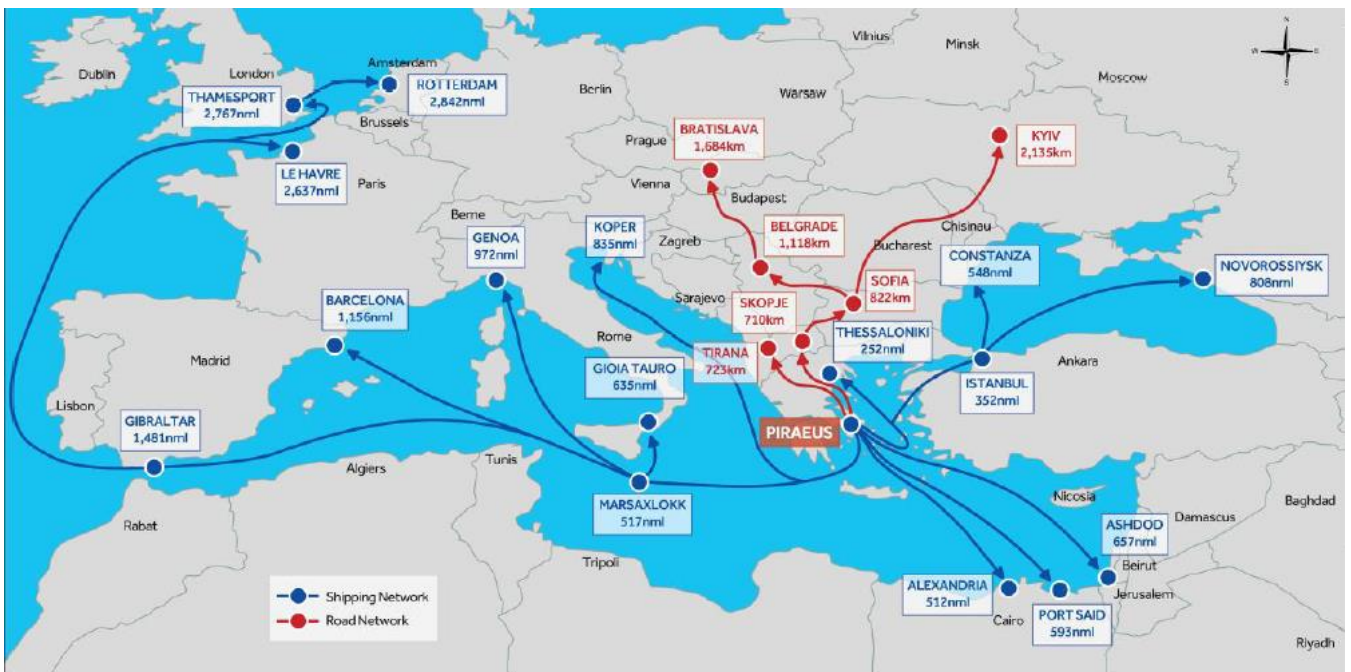
Λόγω των επαρκών υποδομών και των φυσικών βυθισμάτων που διαθέτει, μπορεί να εξυπηρετήσει τα μεγαλύτερα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αυτοκινήτων και κρουαζιερόπλοιων. (94), (95)

Επίσης είναι εύκολα προσβάσιμο, χωρίς στενά περάσματα που δημιουργούν συμφόρηση, άσκοπες καθυστερήσεις και δυσκολίες σε ελιγμούς (όπως π.χ. Ρότερνταμ και Αμβούργο που βρίσκονται στα στενά περάσματα εκβολών ποταμών). Επιπλέον είναι πλήρως λειτουργικό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους λόγω ευνοϊκών καιρικών συνθηκών (πχ δεν υπάρχει παλίρροια). (94), (96)

Σημαντικό στοιχείο που το χαρακτηρίζει, είναι ότι ως λιμάνι χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προσφέρει την σταθερότητα και ασφάλεια που απαιτείται για την ανάπτυξη επενδύσεων. (97)



Εικόνα 22: Το λιμάνι του Πειραιά στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων [Πηγή:ΟΛΠ]



Εικόνα 23: Το λιμάνι του Πειραιά και η πλεονεκτική του θέση για εμπορευματικές μεταφορές [Πηγή:ΟΛΠ]



Εικόνα 24: Χάρτης Πειραιά – Λιμενικές εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών [Πηγή:ΟΛΠ]

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων (90), (98), (99) και εξυπηρετεί / παρέχει:

- Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων
- Διακίνηση αυτοκινήτων
- Κρουαζιέρα
- Ακτοπλοΐα
- Ναυπηγοεπισκευή
- Υπηρεσίες εφοδιαστικής

β. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. / ΟΛΠ Α.Ε.

Ι. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» ιδρύθηκε το 1930 με τη μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ). Το 1999 με το Ν.2688/99 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία και το 2003 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διασπορά του 25% περίπου των μετοχών στη χρηματαγορά. Το 2002 υπογράφηκε σύμβαση παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου. Το 2008 υπογράφηκε η σύμβαση παραχώρησης των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και Cosco Pasific και το 2016 έγινε η πώληση του πλειοψηφικού μετοχικού πακέτου της ΟΛΠ Α.Ε. στην Cosco. Η Cosco απέκτησε το 67% του ΟΛΠ έναντι συνολικού τιμήματος 368,5 εκατ. Ευρώ (402,7 εκατ. δολάρια). Σύμφωνα με στοιχεία του ΤΑΙΠΕΔ η συνολική αξία της συμφωνίας θα ανέλθει σε 1,5 δισ. Ευρώ (1,6 δισ. Δολάρια) μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2052. (90), (98), (100), (101)

ΙΙ. Σταθμοί Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στο λιμάνι του Πειραιά λειτουργούν δυο Σταθμοί Εμπορευματοκιβωτίων την διαχείριση των οποίων έχουν αναλάβει η ΟΛΠ Α.Ε. και η ΣΕΠ Α.Ε. (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε - Piraeus Container Terminal S.A/PCT S.A), θυγατρική της COSCO PASIFIC Ltd.

Ειδικότερα για τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων που φορτοεκφορτώνονται στον Προβλήτα Ι αρμοδιότητα έχει η Ο.Λ.Π. Α.Ε, ενώ για τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων που φορτοεκφορτώνονται στους Προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ, αρμοδιότητα έχει η ΣΕΠ Α.Ε.

Με βάση τη σύμβαση παραχώρησης, έχουν γίνει επενδύσεις για την ανακατασκευή του Προβλήτα ΙΙ και την κατασκευή του Ανατολικού Προβλήτα ΙΙΙ, ενώ στο πλαίσιο του Φιλικού Διακανονισμού το 2014, ξεκίνησε και τελεί υπό ολοκλήρωση η κατασκευή του Δυτικού Τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ), του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς έχει δυναμικότητα διαχείρισης 1.000.000 TEUs, ενώ ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων της ΣΕΠ Α.Ε., έχει δυναμικότητα διαχείρισης 4.800.000 TEUs. και μετά την περαίωση της επέκτασης του δυτικού τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ, αναμένεται να αποκτήσει συνολική δυναμικότητα διαχείρισης 6.200.000 TEUs. (98)

Στην παρακάτω Εικόνα 25, δίδεται άποψη της περιοχής των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) του Πειραιά, όπου δεξιόστροφα εμφανίζονται οι προβλήτες Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.



Εικόνα 25: Άποψη Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) λιμένα Πειραιά [Πηγή:ΟΛΠ]

Στους προβλήτες II και III με βάθη από 14,5 μέχρι 19,5 μ. μπορούν να εξυπηρετηθούν τα μεγαλύτερα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. (98), (102)

Ήδη στο προβλήτα II και στο ανατολικό τμήμα του προβλήτα III, που διαχειρίζεται ο ΣΕΠ, μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα τρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δυναμικότητας άνω των 18.000 TEUs – “Giga Carriers” όπως αποκαλούνται. (103)

Πρόσφατα - στις 26.2.2018 - κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά, παραβάλλοντας στο δυτικό κρηπίδωμα του προβλήτα III, το νεότευκτο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «China Cosco Taurus», μήκους 400μ. και δυναμικότητας 20.000 TEUs (Giga Carrier), στο πλαίσιο πραγματοποίησης των τακτικών δρομολογίων του με αφητηρία την Κίνα και προορισμό το Ρότερνταμ. (104), (105), (106)

Μετά την ολοκλήρωση του δυτικού κρηπιδώματος του προβλήτα III – υπολείπεται η κατασκευή μικρού τμήματος για την περαίωση του έργου (Εικόνα 25) - θα μπορούν να εξυπηρετηθούν στον προβλήτα III, δύο πλοία “Giga Carriers” δυναμικότητας 20.000 TEUs και συνολικά πέντε πλοία αυτής της δυναμικότητας, στους προβλήτες II και III. (103), (106)

Όπως γίνεται αντιληπτό οι δυνατότητες που αποκτά του λιμάνι του Πειραιά, στο πλαίσιο της ενσωμάτωσής του στην αναπτυξιακή πρωτοβουλία του νέου δρόμου του μεταξιού, εκτοξεύονται και ίσως να μην είναι ανέφικτος ο στόχος της διοίκησης του ΟΛΠ και της China Cosco Shipping, να καταστεί ο Πειραιάς το μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και ένα από τα 30 μεγαλύτερα του πλανήτη. (99), (103)

Το λιμάνι του Πειραιά ακολουθεί σαφώς ανερχόμενη πορεία, όσον αφορά την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτό επιβεβαιώνεται και από την θέση του στους πίνακες κατάταξης των εμπορικών λιμένων, σε διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο, τα τελευταία χρόνια.

Στη ετήσια λίστα της ναυτιλιακής επιθεώρησης Lloyd's List (Global Ports Top 100) για το 2017, το λιμάνι του Πειραιά καταλαμβάνει την 38^η θέση διεθνώς - από την 44^η θέση που κατείχε το 2016 – ακολουθώντας τα λιμάνια Algeciras (στην 28^η θέση) και Valencia (στην 29^η θέση) στην Ισπανία. Είναι δηλαδή το τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Μεσογείου. (103), (107), (108)

Κατέχει δε την 7^η θέση μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών εμπορικών λιμανιών, σύμφωνα με έρευνα που δημοσιεύτηκε στο porteconomics.eu για το 2017, από την 8^η που κατείχε το 2016, όπως αποτυπώνεται και στην παρακάτω Εικόνα 26 (103), (109)



Εικόνα 26: Τα πρώτα 15, σε κατάταξη, λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2017 [Πηγή porteconomics.eu]

Το τρέχον έτος προσδοκά να κινηθεί ακόμα υψηλότερα, μέσω εξασφάλισης συνεργασιών με τις τρεις μεγάλες παγκόσμιες συμμαχίες τακτικών γραμμών, των Ocean Three, 2M και The Alliance. (103)

Μεγάλο μέρος της επιτυχημένης ανοδικής εμπορευματικής πορείας του λιμανιού, οφείλεται στις υψηλές οικονομικές επιδόσεις του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζεται ο ΣΕΠ ΑΕ (Προβλήτες II και III) καταγράφοντας σταθερά ανοδικά κέρδη, σύμφωνα με πίνακα που παρουσιάστηκε στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών, τον Μάιο 2018, για το λιμάνι του Πειραιά. (Εικόνα 27) (99)

CONCESSION AGREEMENT PIER II&III	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Revenues	34.193.019,08	36.387.368,80	40.070.317,38	40.536.647,89	43.940.318,82
Cost of sales	(6.166.904,50)	(6.691.430,86)	(6.621.077,68)	(7.578.562,69)	(4.224.792,74)
Gross profit/(loss)	28.026.114,58	29.695.937,94	33.449.239,70	36.358.085,20	39.715.526,08
Other expenses	(4.745.886,20)	(4.928.959,02)	(5.682.213,51)	(5.946.349,48)	(6.354.171,41)
Other income	-	-	-	-	-
Financial income	-	-	-	-	-
Financial expenses	-	-	-	-	-
Profit/ (loss) before income taxes	23.280.228,38	24.766.978,92	27.767.026,19	30.411.735,72	33.361.354,67
Income taxes	-	-	-	-	-
Net profit / (loss) after taxes	23.280.228,38	24.766.978,92	27.767.026,19	30.411.735,72	33.361.354,67
Depreciation and amortisation	3.392.426,10	3.272.735,06	3.252.791,58	3.465.493,48	3.181.637,59
Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation	26.672.654,48	28.039.713,98	31.019.817,76	33.877.229,21	36.542.992,25

Εικόνα 27: Container Terminals Financial Results – (Pier II&III) [Πηγή: ΟΛΠ]

Κατά την ίδια παρουσίαση ο αντίστοιχος πίνακας οικονομικών αποτελεσμάτων του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζεται η ΟΛΠ ΑΕ, φαίνεται να σημειώνει παροδική μείωση κερδών κατά το έτος 2016. (Εικόνα 28) (99)

CONTAINER TERMINAL OPERATION (PIER I)	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Revenues	25.574.046,35	23.283.531,16	13.426.661,47	13.100.337,37	20.054.626,72
Cost of sales	(40.718.362,56)	(37.286.375,31)	(30.091.271,38)	(26.746.616,43)	(32.372.168,56)
Gross profit/(loss)	(15.144.316,21)	(14.002.844,15)	(16.664.609,90)	(13.646.279,06)	(12.317.541,84)
Other expenses	(3.785.025,85)	(3.345.553,71)	(2.065.026,71)	(1.903.132,01)	(2.961.516,33)
Other income	-	-	-	-	-
Financial income	518.890,62	172.741,02	-	-	-
Financial expenses	(537.299,74)	(533.275,85)	(327.949,05)	(145.641,07)	(172.884,31)
Profit/ (loss) before income taxes	(18.947.751,18)	(17.708.932,69)	(19.057.585,66)	(15.695.052,14)	(15.451.942,48)
Income taxes	-	-	-	-	-
Net profit / (loss) after taxes	(18.947.751,18)	(17.708.932,69)	(19.057.585,66)	(15.695.052,14)	(15.451.942,48)
Depreciation and amortisation	8.028.555,05	6.999.632,72	6.872.015,97	6.626.336,78	4.735.951,06
Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation	(10.900.787,01)	(10.348.765,15)	(11.857.620,64)	(8.923.074,29)	(10.543.107,12)

Εικόνα 28: Container Terminals Financial Results – (Pier I) [Πηγή: ΟΛΠ]

III. Επενδύσεις στο πλαίσιο του αναπτυξιακού προγράμματος του λιμένα Πειραιά

Ο κινεζικός όμιλος Cosco έχει ήδη πραγματοποιήσει επενδύσεις ύψους 369 εκατ. ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά, στο πλαίσιο εφαρμογής της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας του νέου δρόμου του μεταξιού και θα συνεχίσει να επενδύει και την προσεχή δεκαετία. (60)

Το αναπτυξιακό πρόγραμμα για το λιμάνι του Πειραιά – σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΠ ΑΕ από την έκθεση των οικονομικών αποτελεσμάτων 2017 στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών - αφορά σε υποχρεωτικές επενδύσεις (βάσει των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί κατά την συμφωνία εξαγοράς το 2016) και μη.

Μεταξύ των υποχρεωτικών επενδύσεων - συνολικού κόστους αναφοράς 293.783.800 € - συμπεριλαμβάνονται έργα επέκτασης των λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή κρουαζιέρας, στο νότιο τμήμα του επιβατικού λιμένα για την εξυπηρέτηση νέας γενιάς κρουαζιερόπλοιων (άνω των 300μ), έργα επέκτασης του σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων στην περιοχή του προβλήτα Ηρακλέους, έργα βελτίωσης των υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης για την εγκατάσταση της νέας πλωτής δεξαμενής «Πειραιάς III», βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα, εργασίες βελτίωσης και συντήρησης της υπάρχουσας λιμενικής υποδομής, κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας κλπ. (99)

Αξίζει να αναφερθούν κάποια επιπλέον στοιχεία για ορισμένες από τις μεγαλύτερες υποχρεωτικές επενδύσεις που προγραμματίζονται:

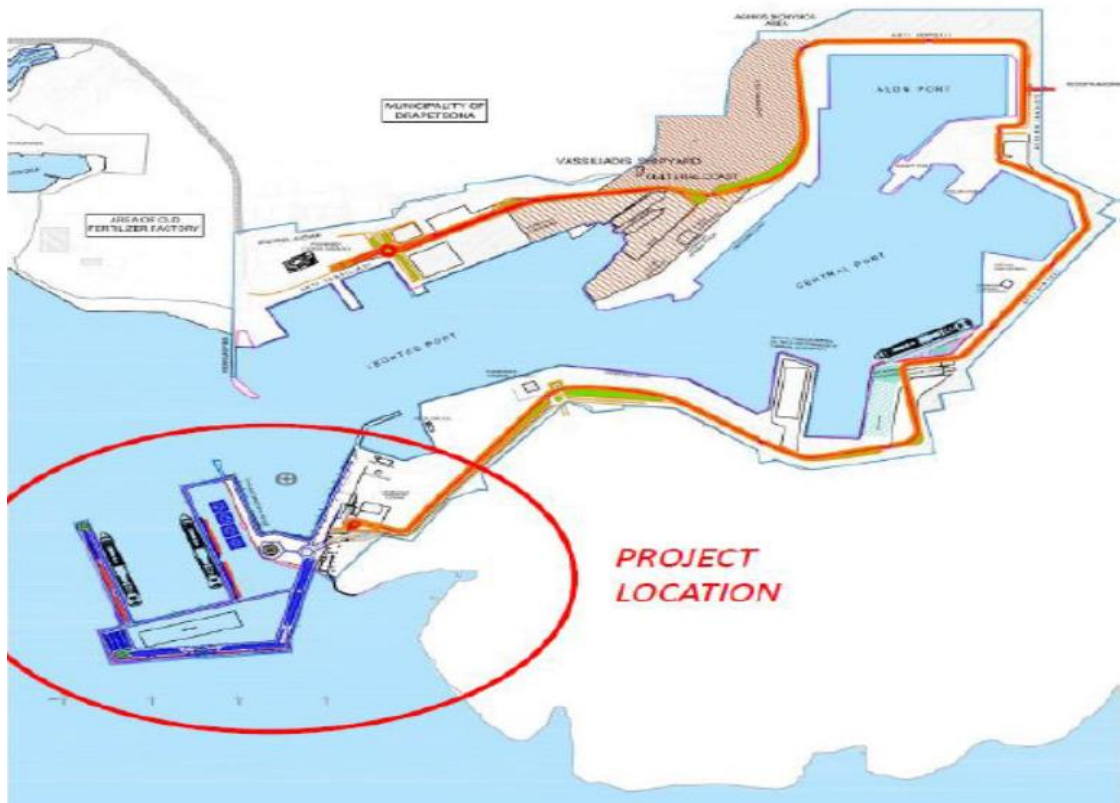
«1. Επέκταση του τμήματος κρουαζιέρας στην νότια ζώνη του επιβατικού λιμένα. (Εικόνα 29).



Εικόνα 29: Αποψη της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή κρουαζιέρας. [Πηγή: ΟΛΠ]

Το έργο της Α΄ Φάσης, αφορά στην κατασκευή νέου προβλήτα μήκους περίπου 1.510,00μ., με κυμαινόμενο βάθος από -19,00μ έως -29,50μ από τη μέση στάθμη θάλασσας. Προβλέπονται δύο θέσεις παραβολής στην εσωτερική πλευρά του νέου λιμένα. Η ανατολική θέση θα έχει μήκος 390,00μ και λειτουργικό βάθος -19,00μ ενώ η δυτική θα έχει μήκος 350,00μ και λειτουργικό βάθος -29,50μ (Εικόνα 30).

Το κόστος αναφοράς ανέρχεται σε 136.283.800 €.



Εικόνα 30: Διάταξη των νέων έργων Α΄ Φάσης στην περιοχή κρουαζιέρας. [Πηγή ΟΛΠ]

2. Επέκταση του τερματικού σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (Εικόνα 31)



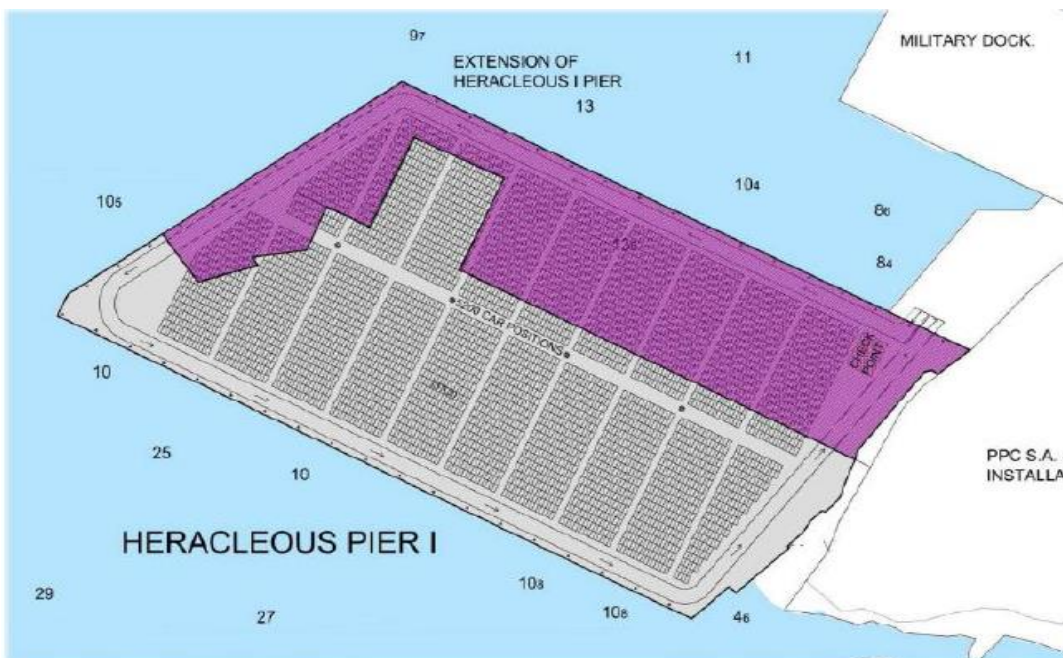
Εικόνα 31: Αποψη του υφιστάμενου σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων [Πηγή:ΟΛΠ]



Εικόνα 32: Άποψη της περιοχής του προβλήτα Ηρακλέους όπου θα κατασκευαστεί το έργο. [Πηγή: ΟΛΠ]

Το έργο αφορά στην επέκταση του προβλήτα Ηρακλέους η οποία χρησιμοποιείται σήμερα για επισκευή πλοίων. Ο υπάρχων προβλήτας, που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του εμπορικού λιμένα, καλύπτει περιοχή 69.231 τμ. Η νέα επέκταση θα καλύψει επιπλέον περιοχή εμβαδού περίπου 35.838 τμ. (Εικόνα 33)

Το κόστος αναφοράς ανέρχεται σε 20.000.000 €.



Εικόνα 33: Διάταξη των νέων έργων στην περιοχή του τερματικού σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων – Προβλήτας Ηρακλέους. [Πηγή:ΟΛΠ]

3. Βελτίωση των έργων υποδομής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης για την εγκατάσταση και λειτουργία της νέας πλωτής δεξαμενής «Πειραιάς III», η οποία έχει μήκος 240μ πλάτος 45μ, μεταφορική ικανότητα 80.000 τόνων και ανυψωτική ικανότητα 22.000 τόνων.

Το κόστος αναφοράς ανέρχεται σε 55.000.000 €. (Εικόνα 34)



Εικόνα 34: Άποψη περιοχής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. [Πηγή:ΟΛΠ]



Εικόνα 35: Η νέα πλωτή δεξαμενή «Πειραιάς III». [Πηγή:ΟΛΠ]

Επιπρόσθετες, μη υποχρεωτικές επενδύσεις που έχουν προγραμματιστεί είναι, μεταξύ άλλων, η κατασκευή τερματικού σταθμού επιβατών κρουαζιέρας, επιφανείας 40.000 τμ περίπου, καθώς και η αναμόρφωση και μετατροπή δύο αποθηκών 8.870,00 τμ και 15.000,00 τμ, σε ξενοδοχεία τεσσάρων και πέντε αστέρων αντίστοιχα. (Εικόνα 36)» (99)



Εικόνα 36: Άποψη του επιβατικού λιμένα με τις θέσεις για την δημιουργία νέων ξενοδοχειακών μονάδων. [Πηγή: ΟΛΠ]

Είναι σαφές, ότι γίνεται σοβαρή προσπάθεια μέσω των προγραμματισμένων επενδύσεων να ισχυροποιηθεί η θέση του λιμανιού του Πειραιά τα προσεχή χρόνια, στοχευμένα και πολυποίκιλα.

Κυρίαρχα πεδία οικονομικής ανάπτυξης, συνιστούν οι τομείς της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων, της κρουαζιέρας και της ναυπηγοεπισκευής. Αναμφίβολα η υλοποίηση των έργων και η δραστηριοποίηση όλων των εμπλεκόμενων μερών για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος όχι μόνο θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού αλλά θα προσδώσουν υπεραξία στην ευρύτερη περιοχή, προσελκύοντας και άλλους πιθανούς επενδυτές που θα ενδιαφερθούν να συμμετάσχουν στις υποστηρικτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες που θα δημιουργηθούν (λειτουργία ξενοδοχειακών μονάδων, εμπορικών χώρων στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας κλπ.). (110)

Τα προγραμματιζόμενα έργα, εντάσσονται στο εκπονηθέν “Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.”, το οποίο τελεί υπό έγκριση.

3. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

α. ΓΕΝΙΚΑ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αποτελεί τον σημαντικότερο λιμένα της Μακεδονίας και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα, μετά το λιμάνι του Πειραιά. Λειτουργεί ως κύρια πύλη για την ενδοχώρα των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. (111)

Τοποθετείται στο μυχό του Θερμαϊκού κόλπου, δυτικά του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η προσέγγιση των πλοίων πραγματοποιείται μέσω φυσικού διαύλου μεγάλου βάθους. Αναπτύσσεται σε μήκος 3,5 χλμ και καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμυρίων τμ. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις του λιμανιού περιλαμβάνουν έξι προβλήτες και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 6200 μέτρων, με κυμαινόμενο βάθος από 8,00μ έως 12,00μ. Διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους κατάλληλους για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και εγκαταστάσεις για τη διακίνηση υγρών καυσίμων. Υπάρχει σύνδεση του λιμανιού με το εθνικό και διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων γίνεται στο δυτικό τμήμα του βου προβλήτα, όπου υπάρχει η δυνατότητα παραβολής πλοίων με βύθισμα έως 12μ. Το επιβατικό λιμάνι, αναπτύσσεται μεταξύ των προβλητών 1 και 2 και διαθέτει κρηπίδωμα συνολικού μήκους 400 μέτρων και βάθους 8μ. (111)



Εικόνα 37: Λιμένας Θεσσαλονίκης - Έξι προβλήτες με αριθμηση από δεξιά και κυματοθραύσης [Πηγή:ΟΛΘ]

β. Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης Α.Ε. /ΟΛΘ Α.Ε.

Η Ανώνυμη Εταιρεία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ ΑΕ) ιδρύθηκε το 1999 (νόμος 2688/99, ΦΕΚ 40Α'/1-3-99) με σκοπό τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Με την από 27.6.2001 σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΘ ΑΕ παραχωρήθηκε, για περίοδο 40 ετών, από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΛΘ ΑΕ, το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Θεσσαλονίκης. Το 2009 (ΦΕΚ 1643Β'/7-8-2009) η περίοδος παραχώρησης επεκτάθηκε για επιπλέον 10 έτη, με λήξη το έτος 2051. (111)

Πρόσφατα (Μάρτιος του 2018) ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του 67% του ΟΛΘ στην South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited (κοινοπραξία των Deutsche Invest Equity Partners GmbH, Belterra Investments Ltd. και Terminal Link SAS). Η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,1 δις.

ευρώ. Στο προσφερόμενο τίμημα περιλαμβάνονται και υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180,0 εκ. ευρώ για την επόμενη επταετία. (112)

γ. Προοπτικές Ανάπτυξης Λιμένα Θεσσαλονίκης

Τα έργα για την μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα Θεσσαλονίκης, εντάσσονται στο εγκεκριμένο (με την υπ. αριθ. 3121.6/22971/2018 (ΦΕΚ ΑΑΠ' 77/25.04.2018 απόφαση) Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του λιμένα και περιλαμβάνουν συνοπτικά:

- I. «Επέκταση του 6^{ου} Προβλήτα (κρηπιδωμάτων 26 (ΣΕΜΠΟ) και 24 (χύδην φορτία)
- II. Ενοποίηση των προβλητών Νο4 και Νο5, έτσι ώστε να προκύψει ένας νέος προβλήτας σημαντικά μεγαλύτερης δυναμικότητας (λόγω της μεγαλύτερης έκτασης αλλά και του προσαυξημένου ωφέλιμου βάθους του νέου μετωπικού – νότιου κρηπιδώματος αυτού)
- III. Κατασκευή συμπληρωματικών κρηπιδοτοίχων εκατέρωθεν της βάσης του Προβλήτα Νο3 για την πλαγιοπρυμοδέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, Ro-Pax, καθώς και πλοίων αμιγώς Ro-Ro
- IV. Κατασκευή νέου προβλήτα (μικρού σχετικά), δυτικά του 6^{ου} Προβλήτα για την εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς υγρών φορτίων (πλην πετρελαιοειδών), μεγέθους έως 15.000 DWT.
- V. Κατασκευή μικρού λιμενίσκου βοηθητικών σκαφών στο δυτικό άκρο της Χ.Ζ.

Επίσης για να καταστούν λειτουργικές οι παραπάνω αναφερόμενες λιμενικές εγκαταστάσεις (I) και (II), είναι επίσης απαραίτητη η πραγματοποίηση γενικών εκσκαφών / βυθοκορήσεων σε συγκεκριμένους θαλάσσιους τομείς του λιμένα, καθώς και η καθαίρεση μικρού τμήματος (περίπου 60m) του υφιστάμενου αποσπασμένου κυματοθραύστη, για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας των μεγαλύτερων πλοίων».

Με τα έργα επέκτασης του 6^{ου} προβλήτα – κορυφαίας σημασίας επένδυση – το λιμάνι αποκτά την αναγκαία υποδομή για την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (New Panamax), δηλαδή χωρητικότητας 10.000-13.000 TEUs. Αυτό σημαίνει ότι πλέον πλοία κύριων γραμμών θα προσεγγίζουν το λιμάνι ενώ μέχρι σήμερα μόνο πλοία τροφοδοτικών γραμμών προσεγγίζουν.

Το σημαντικότερο όμως είναι ότι παρέχεται πλέον στο λιμάνι η δυνατότητα να αναβαθμίσει τον εμπορευματικό του χαρακτήρα, αυξάνοντας τη ζώνη επιρροής του στην φυσική ενδοχώρα. Θα μπορεί να απευθύνεται σε ευρύτερες αγορές των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και να ανταγωνίζεται επάξια τα άλλα λιμάνια του χώρου της Βορειοανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας. Κρίσιμης σημασίας στοιχείο για την επίτευξη του στόχου αυτού, αποτελεί η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή, δεδομένου ότι δεν νοείται λιμάνι με προοπτική που δεν διαθέτει σύγχρονες σιδηροδρομικές συνδέσεις. (103), (113), (114), (115), (116)

Αξίζει να επισημανθεί ότι στη περίπτωση που τεθεί σε εφαρμογή η υλοποίηση του υδάτινου διαύλου διασύνδεσης της Μεσογείου με την Κεντρική Ευρώπη, μέσω των ποταμών Αξιού, Μοράβα και Δούναβη - στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του νέου δρόμου του μεταξιού - το λιμάνι Θεσσαλονίκης θα αποκτήσει τεράστια γεωστρατηγική σημασία στις μεταφορές, καθώς θα μετατραπεί σε «θαλάσσια πύλη της Ευρώπης».

4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΣΤΟΥΣ ΚΟΛΠΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ

Ενώ η επιχειρηματική στρατηγική της Κίνας βρίσκεται σε εξέλιξη, έχοντας θέσει σε αναπτυξιακή τροχιά την υλοποίηση του σχεδίου Belt and Road Initiative, η ευρωπαϊκή κοινή γνώμη εμφανίζεται εξαιρετικά καχύποπτη ως προς τις κινεζικές προθέσεις και τη σχετική ρητορική, για «win - win» πλαίσιο μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και απρόσκοπτο εμπόριο. (117)

Καταγράφονται φόβοι για κλιμακούμενη αύξηση επιρροής της Κίνας προς την Ευρώπη και εστιασμένη ισχυροποίηση της «κινεζικής παρουσίας» σε κράτη - μέλη, όπου εκδηλώνεται εντονότερα το επενδυτικό ενδιαφέρον, μέσω της οικονομικής προώθησης συγκεκριμένων έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας (π.χ. οι επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά και η κατασκευή σιδηροδρομικής σύνδεσης Βουδαπέστης - Βελιγραδίου). Τέτοιου είδους «προτιμήσεις», είναι δυνατόν να υποσκάψουν την εσωτερική συνοχή και την πολιτική ενότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να δημιουργήσουν αντιπαλότητες μεταξύ των κρατών - μελών, ιδίως όταν δεν επιλέγονται επενδυτικά, οικονομικά αδύναμες χώρες που το έχουν πραγματικά ανάγκη. Η υιοθέτηση πρακτικών, όπως αυτή της δημιουργίας της πλατφόρμας 16+1, για επιλεκτική οικονομική συνεργασία της Κίνας σε διάφορους επιχειρηματικούς τομείς με 11 κράτη - μέλη και 5 Βαλκανικές χώρες, προκαλεί έντονο προβληματισμό και ανησυχία καθόσον θα μπορούσε να πυροδοτήσει τριγμούς και αναταράξεις στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που θεωρεί ότι η Ευρώπη οφείλει να διαμορφώσει συμπαγές ενιαίο μέτωπο έναντι της εφαρμοζόμενης στρατηγικής της κινεζικής πλευράς, για να μην καταλήξει διαιρεμένη και ανίσχυρη. Ομολογουμένως αυτό δεν είναι εύκολα πραγματοποιήσιμο, δεδομένου ότι χώρες με ανεπάρκεια υποδομών, προβλήματα ανάπτυξης ή ασθενέστερες οικονομίες, είναι ιδιαίτερα δεκτικές σε προσέγγιση μηχανισμών οικονομικής στήριξης μέσω επιχειρηματικών επενδύσεων, όπως το πρόγραμμα BRI. (117), (118), (119)

Διατυπώνονται επίσης προβληματισμοί για το κατά πόσο η αναπτυξιακή πρωτοβουλία ευνοεί αμφίδρομο άνοιγμα αγορών, επωφελές για τα εκατέρωθεν μέρη ή εξυπηρετεί μονομερώς τα κινεζικά συμφέροντα. Με την δημιουργία υποδομών για την διευκόλυνση των ευρασιατικών εμπορευματικών μεταφορών, αναμφίβολα βελτιώνεται η προσβασιμότητα των κινεζικών αγαθών στην ευρωπαϊκή αγορά, πράγμα που αυξάνει την πιθανότητα να δεχθεί πλήγμα η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών προϊόντων, με συνακόλουθες χρηματοοικονομικές απώλειες. (60), (117)

Ανησυχία εγείρεται και ως προς τη δημιουργία «σκληρών» συνθηκών ανταγωνισμού και πιθανού αποκλεισμού των ευρωπαϊκών εταιρειών από επιχειρηματικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε ασιατικές αγορές. Συχνά ενώ εκδηλώνεται ενδιαφέρον από ευρωπαϊκές κατασκευαστικές εταιρείες για την ανάληψη έργων που πρόκειται να υλοποιηθούν στο πλαίσιο του αναπτυξιακού σχεδίου σε ασιατικά εδάφη, δεν καθίσταται τελικά δυνατή η εκ μέρους τους υποβολή προσφοράς, λόγω έλλειψης διαφάνειας στην ακολουθούμενη διαδικασία. (118)

Όσον αφορά την επάρκεια λειτουργίας του υπάρχοντος δικτύου TENT-T του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών - σύμφωνα με την μελέτη που εκπονήθηκε κατόπιν απαίτησης της αρμόδιας για τις Μεταφορές και τον Τουρισμό, Επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με τίτλο: The New Silk Route – Opportunities and Challenges for Eu Transport / Ο Νέος Δρόμος του Μεταξίου, Ευκαιρίες και Προκλήσεις για τις Ευρωπαϊκές Μεταφορές - προσώρας δεν συντρέχει λόγος τροποποίησής του ώστε να μπορεί να αναλάβει πρόσθετο εμπορευματικό φόρτο λόγω εξάπλωσης του συγκοινωνιακού πλέγματος του αναπτυξιακού σχεδίου BRI. Σκόπιμη σε κάθε περίπτωση κρίνεται η περιοδική επικαιροποίηση των στοιχείων και μελετών του διαδρόμου TENT-T, σε συνδυασμό και με τις δρομολογούμενες εξελίξεις επενδύσεων. (60)

5. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



Εικόνα 38: TEN-T Core Network Corridors (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2014)

Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης εντάσσονται στο κεντρικό δίκτυο/TENT – T Core Network Corridors, (το οποίο είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας τόσο για τις ευρωπαϊκές όσο και για τις παγκόσμιες ροές μεταφορών), του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) στον διάδρομο Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου, όπως αποτυπώνεται σχηματικά στην Εικόνα 38.

Ο ρόλος που διαδραματίζουν ως κοινοτικά λιμάνια, είναι συμβατός με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, που όσον αφορά τις υποδομές είναι:

- «η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών,
- η προσφορότερη ενοποίηση των οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών (θαλάσσιων και εσωτερικών) μέσων σε μια αδιάλειπτη εφοδιαστική αλυσίδα,
- η εξάλειψη των κυριότερων συμφορήσεων και η κατασκευή των ελλειπουσών, ιδίως διασυνοριακών συνδέσεων»

Οι αναπτυξιακές προοπτικές των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της Ελλάδας, όπως προδιαγράφονται μέσω των επιχειρουμένων επενδυτικών προγραμμάτων που τα αφορούν, εναρμονίζονται με τους στόχους της πολιτικής της ΕΕ και λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση. (120), (121)

Z. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πρωτοβουλία «Μία ζώνη Ένας δρόμος» - One Belt One Road -, που προτάθηκε το 2013 από τον πρόεδρο της Κίνας Xi Jinping, αποτελεί μια σημαντική αναπτυξιακή στρατηγική που δρομολογήθηκε από την κινεζική κυβέρνηση και αποσκοπεί στην υλοποίηση της μεγαλύτερης πλατφόρμας οικονομικής συνεργασίας στον κόσμο. Η πρωτοβουλία σχεδιάστηκε για να ενισχύσει την ομαλή ελεύθερη ροή των οικονομικών παραγόντων - κεφαλαίων, αγαθών και υπηρεσιών - μεταξύ της Ασίας και του υπόλοιπου κόσμου, προωθώντας την περαιτέρω ολοκλήρωση της αγοράς και δημιουργώντας νέους δεσμούς μεταξύ των κοινοτήτων. Και πράγματι, πολλές χώρες κατά μήκος του Νέου δρόμου του Μεταξιού, έχουν απεγνωσμένη ανάγκη για επενδύσεις μεγάλης κλίμακας σε υποδομές.

Η Κίνα διατείνεται ότι, μέσω της αναπτυξιακής πρωτοβουλίας «One Belt One Road/OBOR», χρηματοδοτώντας έργα υποδομών σε χερσαίους οικονομικούς διαδρόμους ως την Ευρώπη (Χερσαίο Σκέλος του Νέου Δρόμου του Μεταξιού – Overland Silk Road) και σε θαλάσσια διαδρομή ως την Μεσόγειο (Θαλάσσιο Σκέλος του Δρόμου του Μεταξιού – Maritime Silk Road), θα επιτύχει την ενίσχυση του εμπορίου και των επενδύσεων, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, θα αποτρέψει την τρομοκρατία σε ορισμένες γειτονικές ισλαμικές χώρες και γενικά θα προαγάγει την ταχύτερη ανάπτυξη των εμπλεκόμενων χωρών και την οικονομική παγκοσμιοποίηση.

Οι υπέρμαχοι του σχεδίου κάνουν λόγο για ένα τεράστιο οικονομικό εγχείρημα της Κίνας που μπορεί να ωφελήσει ολόκληρο τον κόσμο και να βγάλει από τη φτώχεια εκατομμύρια ανθρώπους, αποτελώντας το μεγαλύτερο αναπτυξιακό σχέδιο στην παγκόσμια ιστορία.

Ωστόσο υπάρχουν και εκείνοι, που εκτιμούν ότι το σχέδιο OBOR εγκυμονεί κινδύνους, ιδίως σε χώρες που είναι επιρρεπείς σε οικονομική και πολιτική αστάθεια και διαφθορά. Επίσης εκφράζονται φόβοι πως φτωχές αναπτυσσόμενες χώρες, δεν θα μπορέσουν να εξυπηρετήσουν το χρέος τους από τον τραπεζικό δανεισμό για την κατασκευή έργων υποδομής και θα οδηγηθούν σε πλήρη οικονομική εξάρτηση από την Κίνα.

Η ευρωπαϊκή κοινότητα παρακολουθεί με ανήσυχη ματιά τις εξελίξεις, εκφράζοντας εύλογους φόβους και προβληματισμό για τις επιπτώσεις της κινεζικής στρατηγικής στο «ευρωπαϊκό γίγνεσθαι».

Είναι γεγονός ότι θα υπάρξουν ευκαιρίες, ιδίως για τις αναπτυσσόμενες χώρες κατά μήκος των οικονομικών διαδρόμων συνεργασίας, καθώς θα βελτιωθεί το επενδυτικό περιβάλλον και θα προωθηθούν συνέργειες στους τομείς υποδομών, μεταφορών (χερσαίων και θαλάσσιων), υδάτινων πόρων, κλπ. με την υπογραφή σχετικών μνημονίων συνεργασίας.

Αλλά και η Ελλάδα ωφελείται από την εν λόγω αναπτυξιακή πρωτοβουλία, καθώς η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του Πειραιά σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου από το 2010 είναι εντυπωσιακή και οφείλεται πρωτίστως στην επένδυση κεφαλαίων από τους Κινέζους. Ο Λιμένας Πειραιά φαίνεται να αποτελεί σύνδεσμο-κλειδί για τον νέο «Δρόμο του Μεταξιού». Το γεωγραφικό πλεονέκτημα του Λιμένα Πειραιά σε συνδυασμό με την ηγετική θέση της China COSCO Shipping Corporation στον τομέα ναυτιλίας, αποτελούν αναμφισβήτητα ισχυρό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να διαδραματίσει -μελλοντικά και υπό προϋποθέσεις- σημαντικό ρόλο ως σημείο πρόσβασης κινεζικών εμπορευμάτων στις αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Με την τεχνολογική αναβάθμισή του και την εξασφάλιση των απαιτούμενων οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε κάλλιστα να αποτελέσει την δεύτερη πύλη εισόδου στην Ευρώπη για την Κίνα.

Εκτός από τα οικονομικά οφέλη στα λιμάνια και τη ναυτιλία, η συμμετοχή της χώρας μας σε διμερείς συνεργασίες μεταξύ Ελλάδας -Κίνας και σε άλλους τομείς κοινού ενδιαφέροντος (όπως τουρισμό,

τηλεπικοινωνίες, κλάδους ενέργειας κ.λπ.), θα μπορούσε να αποτελέσει εργαλείο οικονομικής διπλωματίας, για την απόκτηση επιπλέον γεωστρατηγικών και χρηματοοικονομικών πλεονεκτημάτων.

Η. ΠΗΓΕΣ:

1. **EL.WIKIPEDIA**, *Ο δρόμος του μεταξιού*. [Ηλεκτρονικό] https://el.wikipedia.org/wiki/Δρόμος_του_Μεταξιού.
2. **ΑΡΧΑΙΩΝ ΤΟΠΟΣ**, *Ο Δρόμος του Μεταξιού*. [Ηλεκτρονικό] 5 2 2017. <https://theancientwebgreece.wordpress.com/2017/02/05/ο-δρομος-του-μεταξιου/>.
3. **ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ**, *Ο Δρόμος του Μεταξιού (Χερσαίος - Θαλάσσιος)*. [Ηλεκτρονικό] 1 7 2016. <http://greekworldhistory.blogspot.gr/2016/07/blog-post.html>.
4. **NEWS.GR**, *Τι ήταν ο Δρόμος του Μεταξιού: Διακίνηση προϊόντων , ιδεών και ... πανούκλας*. [Ηλεκτρονικό] 10 9 2017. <https://www.news.gr/kosmos/article/686385/ti-itan-o-dromos-tou-metaxiou-diakinisi-proionton-ideon-ke-panouklas.html>.
5. **EL.WIKIPEDIA**, *Μαύρη πανώλη*. [Ηλεκτρονικό] https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B1%CF%8D%CF%81%CE%B7_%CF%80%CE%B1%CE%BD%CF%8E%CE%BB%CE%B7.
6. **EN.WIKIPEDIA**, *Caravanserai*. [Ηλεκτρονικό] <https://en.wikipedia.org/wiki/Caravanserai>.
7. **ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**, *Ο Δρόμος του Μεταξιού*. [Ηλεκτρονικό] 11 12 2017. https://www.pem.tuc.gr/index.php?id=4046&tx_news_pi1%5Bnews%5D=15373&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=c935ccbc06136f7a58d5d5e68a5302ca].
8. Ζοπουνίδης, Κ. και Ατσαλάκης, Γ. **ΤΟΝΙΜΑ.GR**, *Η αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού*. [Ηλεκτρονικό] 17 10 2017. <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=908322>.
9. Κουναλάκη, Ξ. **KATHIMERINI.GR**, *Ο Δρόμος του Μεταξιού αναβιώνει*. [Ηλεκτρονικό] 29 5 2016. <http://www.kathimerini.gr/861678/article/epikairothta/kosmos/o-dromos-toy-meta3ioy-anaviwnei>.
10. Shepard, W. **CAPITAL.GR/FORBES**, *Ακολούθησα για δύο χρόνια τη διαδρομή "Μια Ζώνη, Ένας Δρόμος" της Κίνας και ιδού τι διαπίστωση*. [Ηλεκτρονικό] 17 5 2017. <http://www.capital.gr/forbes/3212265/akolouthisa-gia-duo-xronia-ti-diadromi-mia-zoni-enas-dromos-tis-kinas-kai-idou-ti-diapistosa>.
11. Θεοφάνης, Σωτήρης και Μποϊλέ, Μαρία. **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ Η Πρωτοβουλία του θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού**. *Supply Chain & Logistics magazine*. 2016, 77.
12. **PRONEWS.GR**, *"Μία ζώνη, ένας δρόμος": Πρόγραμμα "μαμούθ" ύψους 3τρις. δολαρίων από την Κίνα για την παγκόσμια οικονομική κυριαρχία*. [Ηλεκτρονικό] 10 5 2017. http://www.pronews.gr/oikonomia/diethnis-oikonomia/527520_mia-zoni-enas-dromos-programma-mamoyth-yypoys-3-tris-dolarion.
13. Maciej Bochra. *The new Silk Road and the Baltic Sea region*. *Baltic Transport Journal* / 4/2015.

14. *FMCOPRC.GOV.HK/ENG, Action plan on the Belt and Road Initiative.* [Ηλεκτρονικό] 30 3 2015. <http://www.fmcoprc.gov.hk/eng/Topics/ydyl/t1383426.htm>.
15. *HKTDC RESEARCH, The Belt and Road Initiative.* [Ηλεκτρονικό] 3 5 2018. <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36B7.htm>.
16. *EN.NDRC.GOV.CN, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st - Century Maritime Silk Road.* [Ηλεκτρονικό] 28 3 2015. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.
17. *EDITION.CNN.COM, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st - Century Maritime Silk Road.* [Ηλεκτρονικό] 28 3 2015. <https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>.
18. Jay Lee. *SIMMONS & SIMMONS ELEXICA, Briefing on China's "One Belt, One Road" Initiative - new silk road initiative for Inter-continental growth.* [Ηλεκτρονικό] 20 8 2015. <http://www.elexica.com/en/legal-topics/commercial/18-one-belt-one-road>.
19. *NAFTIKACHRONIKA.GR, Συμμαχία - αντίβαρο στον κινεζικό "νέο δρόμο του μεταξιού";.* [Ηλεκτρονικό] 22 2 2018. <http://www.naftikachronika.gr/2018/02/22/symmachia-antivaro-ston-kineziko-neo-dromo-tou-metaxiou>.
20. Griffiths, James. *EDITION.CNN.COM, Just what is thiw One Belt, One Road thing anyway?* [Ηλεκτρονικό] 12 5 2017. <https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>.
21. Κακλατζής, Π. *POWERPOLITICS.EU, Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού.* [Ηλεκτρονικό] 15 1 2018. <https://powerpolitics.eu/%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D/>.
22. Θεοφάνης, Σωτήρης και Μποϊλέ, Μαρία. *PORTNET.GR, The Maritime Silk Road Initiative and the Mediterranean: Strategies, tactics and challenges.* [Ηλεκτρονικό] 28 5 2015. <http://www.portnet.gr/news-in-brief-portnet/2239-the-maritime-silk-road-initiative-and-the-mediterranean-strategies,-tactics-and-challenges.html>.
23. *KATHIMERINI.GR, Ο "Δρόμος του Μεταξιού" περνάει και από τις τράπεζες.* [Ηλεκτρονικό] 21 5 2017. <http://www.kathimerini.gr/910403/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/o-dromos-toy-meta3ioy-pernaei-kai-apo-tis-trapezes>.
24. KANE WU, JULIE ZHU / REUTERS. *KATHIMERINI.GR, Επενδύσεις δισεκατομμυρίων σχεδιάζει το Πεκίνο για τον Δρόμο του Μεταξιού.* [Ηλεκτρονικό] 27 8 2017. <http://www.kathimerini.gr/924044/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/ependyseis-disekatommyriwn-sxediazai-to-pekino-gia-ton-dromo-toy-meta3ioy>.
25. *EIAS.ORG, Xinjiang's Socio-Economic Development: The Role of OBOR.* [Ηλεκτρονικό] 23 6 2017. <http://www.eias.org/event/xinjiangs-socio-economic-development-the-role-of-obor/>.
26. *files.chinagoabroad.com, A role for UK companies in developing China's new initiative, new opportunities in China and beyond.* [Ηλεκτρονικό] <http://files.chinagoabroad.com/Public/uploads/content/files/201704/OBOR-1-New-Opportunities-in-China-and-Beyond.pdf>.

27. Yanling Xu and Owen Haacke. *chinabusinessreview.com, How to Benefit from Local One Belt, One Road Implementation*. [Ηλεκτρονικό] 2 12 2016. <http://www.chinabusinessreview.com/how-to-benefit-from-local-one-belt-one-road-implementation/>.
28. Ανθή Κουτσουμπού. *NEWS247.GR, Τι είναι το κινέζικο πρόγραμμα 'Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος' με τη συμμετοχή της Ελλάδας*. [Ηλεκτρονικό] 12 5 2017. 28. <http://news247.gr/eidiseis/kosmos/news/h-erwthsh-twn-900-dis-dolariwn-ti-einai-to-programma-mia-zwnh-enas-dromos-ths-kinas.4669578.html>.
29. Κουναλάκη Ξ. *KATHIMERINI.GR, Ο Δρόμος του Μεταξιού αναβιώνει*. [Ηλεκτρονικό] 29 5 2016. <http://www.kathimerini.gr/861678/article/epikairothta/kosmos/o-dromos-toy-meta3ioy-anaviwnei>.
30. Αρβανιτόπουλος Κ. *TANEA.GR, Ο νέος Δρόμος του Μεταξιού*. [Ηλεκτρονικό] 20 5 2017. <http://www.tanea.gr/opinions/all-opinions/article/5446865/o-neos-dromos-toy-metaksiou/>.
31. *SMU.EDU.SG, Belt, Road, and the Xinjiang issue*. [Ηλεκτρονικό] 31 8 2017. <https://www.smu.edu.sg/perspectives/2017/08/31/belt-road-and-xinjiang-issue>.
32. *CHINA.ORG.CN, List of deliverables of Belt and Road forum*. [Ηλεκτρονικό] 16 5 2017. http://www.china.org.cn/china/2017-05/16/content_40823807_4.htm.
33. *XINHUANET.COM, List of deliverables of Belt and Road forum*. [Ηλεκτρονικό] 15 5 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286376.htm.
34. Θ. Καρυώτης. *HELLASJOURNAL.COM, Η Κίνα, η Τουρκία και το Αιγαίο Αρχιπέλαγος: Οι Τούρκοι αντιγράφουν τους Κινέζους στην Ανατολική Μεσόγειο*. [Ηλεκτρονικό] 16 8 2017. <http://hellasjournal.com/2017/08/i-kina-i-tourkia-ke-to-egeo-archipelagos-i-agkira-antigrافي-tin-kina-stin-anatoliki-mesogio>.
35. Κάϊρη Ε. *POWERPOLITICS.EU, Νότια Σινική Θάλασσα: Μια εμπόλεμη ζώνη*. [Ηλεκτρονικό] 21 3 2017. <https://powerpolitics.eu/%CE%BD%CF%8C%CF%84%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B8%CE%AC%CE%BB%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B1-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CE%BC%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B7-%CE%B6%CF%8E%CE%BD/>.
36. *EL.WIKIPEDIA.ORG, Θάλασσα της Νότιας Κίνας*. [Ηλεκτρονικό] https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%AC%CE%BB%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B1_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%9D%CF%8C%CF%84%CE%B9%CE%B1%CF%82_%CE%9A%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82.
37. *EFSYN.GR, Νέος «δρόμος του μεταξιού» ή νέα... αποικιοκρατία;* [Ηλεκτρονικό] 14 5 2017. <http://www.efsyn.gr/arthro/neos-dromos-toy-metaxioy-i-nea-apoikiokratia>.
38. Pandya, Abhinav. *FAIR OBSERVER.COM, One Belt, One Road: What Lies Ahead for India?* [Ηλεκτρονικό] 16 8 2017. https://www.fairobserver.com/region/central_south_asia/one-belt-one-road-china-india-trade-news-61521/.
39. Bruce-Lockhart, Anna. *WEFORUM.ORG, China's \$900 billion New Silk Road. What you need to know*. [Ηλεκτρονικό] 26 6 2017. <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer>.

40. **EN.WIKIPEDIA.ORG**, *Economic corridor*. [Ηλεκτρονικό]
https://en.wikipedia.org/wiki/Economic_corridor.
41. **BROOKINGS.EDU**, *Economic Corridors*. [Ηλεκτρονικό] 9 10 2013.
<https://www.brookings.edu/research/economic-corridors/>.
42. Brunner, Hans-Peter. **ADB.ORG**, *What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?* [Ηλεκτρονικό] 7 2013.
<https://www.adb.org/publications/economic-corridor-development-and-what-it-can-achieve-in-asia-subregions>.
43. **HKTDC RESEARCH**, *The Belt and Road Initiative*. [Ηλεκτρονικό] 3 5 2018. <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>.
44. **OBOREUROPE.COM**, *The new Silk Road corridors*. [Ηλεκτρονικό]
<http://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.
45. Ying. **XINHUANET.COM**, *Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative*. [Ηλεκτρονικό] 9 5 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm.
46. **CHINA.ORG.CN**, *China-Mongolia-Russia Economic Corridor*. [Ηλεκτρονικό] 19 4 2017.
http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651835.htm.
47. **CHINA.ORG.CN**, *China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*. [Ηλεκτρονικό] 19 4 2017.
http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651859.htm.
48. Wu Chengliang. **EN.PEOPLE.CN**, *China-Laos railway project set to be complete by late 2021*. [Ηλεκτρονικό] 15 11 2017. <http://en.people.cn/n3/2017/1115/c90000-9293209.html>.
49. Li Zhu, Jingyi Zhu. **ATLANTIS-PRESS.COM**, *The Study on the International Production Capacity Cooperation of the China - Indochina Peninsula Economic Corridor*. [Ηλεκτρονικό] 2016. <https://www.atlantis-press.com/proceedings/isbcd-16/25862031>.
50. Rauf, Shayan. **BRITANNICA.COM**, *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)*. [Ηλεκτρονικό]
<https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>.
51. **STONENEWS.EU**, *Ο οικονομικός διάδρομος Κίνας – Πακιστάν*. [Ηλεκτρονικό] 28 6 2017.
<https://stonenews.eu/o-ikonomikos-diadromos-kinas-pakist/>.
52. **CPEC.GOV.PK**, *Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030)*. [Ηλεκτρονικό] <http://cpec.gov.pk/long-term-plan-cpec#>.
53. **CPEC.GOV.PK**, *About CPEC Introduction*. [Ηλεκτρονικό] <http://cpec.gov.pk/introduction/1>.
54. **CPEC.GOV.PK**, *CPEC Infrastructure Projects*. [Ηλεκτρονικό]
<http://cpec.gov.pk/infrastructure>.
55. **CPEC.GOV.PK**, *CPEC Projects, Development of Free Zone*. [Ηλεκτρονικό]
<http://cpec.gov.pk/project-details/36>.
56. Γιάντας, Σάρα. **POWERPOLITICS.EU**, *Kashmir: μια ανοιχτή πληγή στα σύνορα Ινδίας-Πακιστάν*. [Ηλεκτρονικό] 7 6 2017. <https://powerpolitics.eu/kashmir-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CF%87%CF%84%CE%AE-%CF%80%CE%BB%CE%B7%CE%B3%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%B1->

%CF%83%CF%8D%CE%BD%CE%BF%CF%81%CE%B1-
%CE%B9%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%B1%CF%82/.

57. E., Μητροπούλου. *TOVIMA.GR, Ινδία - Πακιστάν: 70 χρόνια μίσους και συγκρούσεων.* [Ηλεκτρονικό] 9 8 2017. <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=896274>.

58. Chau, Thompson. *MMTIMES.COM, Myanmar's stakes in two Belt and Road economic corridors.* [Ηλεκτρονικό] 3 8 2017. <https://www.mmtimes.com/business/27084-myanmar-s-stakes-in-two-belt-and-road-economic-corridors.html>.

59. Zunder, Tom και Αντωνίου, Θανάσης. *LOGISTICS-MANAGEMENT.GR, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.* [Ηλεκτρονικό] 6 8 2014. <http://www.logistics-management.gr/news/732>.

60. Bianca CONCENTINO, Dick DUNMORE, Simon ELLIS, Alberto PRETI, Davide RANGHETTI, Clemence ROUTABOUL, Mike GARRATT, Antonella TEODORO, Jeremy DREW, Beata Tuszyńska, Adrienn Borka. *EUROPARL.EUROPA.EU, Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport.* [Ηλεκτρονικό] 1 2018. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf).

61. *INFINITYCARGO.COM, Manzhouli, Nanjing Customs cut red tape for China-Euro rail shippers.* [Ηλεκτρονικό] <http://www.infinitycargo.com/index.php/en/careers/104-news-and-events/news/767-manzhouli-nanjing-customs-cut-red-tape-for-china-euro-rail-shippers>.

62. *CHINADAILY.COM.CN, How Poland's Lodz benefits from China-Poland rail cargo connection.* [Ηλεκτρονικό] 26 4 2017. http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content_29095915.htm.

63. *XINHUANET.COM, Feature: How Poland's Lodz benefits from China-Poland rail cargo connection.* [Ηλεκτρονικό] 26 4 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/26/c_136235636.htm.

64. *XINHUANET.COM, 12 cargo trains run weekly between Zhengzhou and Hamburg.* [Ηλεκτρονικό] 4 7 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/04/c_136416810.htm.

65. *CHINADAILY.COM.CN, Cargo train service flourishes between Zhengzhou, Hamburg.* [Ηλεκτρονικό] 13 12 2017. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/13/WS5a30e944a3108bc8c67303f5.html>.

66. *PORTOFROTTERDAM.COM, First train from China in Rotterdam.* [Ηλεκτρονικό] 24 7 2015. <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/first-train-from-china-in-rotterdam>.

67. Fraser, Isabelle. *ANGLOINFO.COM, Netherlands announces rail link between Rotterdam and China.* [Ηλεκτρονικό] 5 10 2016. <https://www.angloinfo.com/blogs/global/angloinfo-world-expat-life/netherlands-announces-rail-link-between-rotterdam-and-china/>.

68. Egorova, Kira. *RBTH.COM, China launches the world's longest freight train route.* [Ηλεκτρονικό] 16 6 2015. https://www.rbth.com/business/2015/06/16/china_launches_the_worlds_longest_freight_train_route_46921.html.

69. Zhangshuai. *ENGLISH.CRI.CN, China Launches First Harbin-Hamburg Freight Train.* [Ηλεκτρονικό] 13 6 2015. <http://english.cri.cn/12394/2015/06/13/3821s882937.htm>.
70. *THEHINDUBUSINESSLINE.COM, China launches freight train service connecting Europe .* [Ηλεκτρονικό] 13 6 2015. <https://www.thehindubusinessline.com/news/world/china-launches-freight-train-service-connecting-europe/article7312957.ece>.
71. *XINHUANET.COM, Yiwu-Madrid train offers growth opportunities to Spanish SMEs: experts.* [Ηλεκτρονικό] 13 3 2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/13/c_137034359.htm.
72. Kosoy, Vladimir. *UNECE.ORG, HSR "EURASIA", A FUTURE OF EU-EAEU-CHINA COOPERATION IN TRADE AND RAILWAY TRANSPORT.* [Ηλεκτρονικό] https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5_30th_session_Mr_Kosoy.pdf.
73. Bo, Xiang. *XINHUANET.COM, Over 6,200 train trips made between China, Europe in 6 years.* [Ηλεκτρονικό] 26 12 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/26/c_136852817.htm.
74. Hillman, Jonathan E. *CSIS.ORG, The Rise of China-Europe Railways.* [Ηλεκτρονικό] 6 3 2018. <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>.
75. Wade Shepard. *METAFORSPRESS.GR, Η πρωτοβουλία Belt and Road της Κίνας δεν αφορά το σήμερα, αλλά το αύριο.* [Ηλεκτρονικό] 12 9 2017. <https://www.metaforespess.gr/gnomi/%CE%B7-%CF%80%CF%81%CF%89%CF%84%CE%BF%CE%B2%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%AF%CE%B1-belt-road-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CE%B4%CE%B5%CE%BD-%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AC-%CF%84%CE%BF>.
76. Shannon Tiezzi. *THEDIPLOMAT.COM, The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls.* [Ηλεκτρονικό] 13 2 2014. <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.
77. Jean-Marc F. Blanchard & Colin Flint. *TANDFONLINE.COM, The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative.* [Ηλεκτρονικό] 18 4 2017. <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14650045.2017.1291503>.
78. *QUORA.COM, What is the Importance of Gwadar Port in International Trade for India, Pakistan & China?* [Ηλεκτρονικό] <https://www.quora.com/What-is-the-Importance-of-Gwadar-Port-in-International-Trade-for-India-Pakistan-China>.
79. Richard Scott. *HELLENICSHIPPINGNEWS.COM, China's Maritime Silk Road project advances.* [Ηλεκτρονικό] 12 7 2016. <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/>.
80. POLING, GREGORY. *AMTI.CSIS.ORG, KYAUKPYU: CONNECTING CHINA TO THE INDIAN OCEAN.* [Ηλεκτρονικό] 4 4 2018. <https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/>.
81. *SHIP-TECHNOLOGY.COM, Port of Hambantota.* [Ηλεκτρονικό] <https://www.ship-technology.com/projects/port-of-hambantota/>.
82. *HELLENICSHIPPINGNEWS.COM, China targeting Sri Lanka with maritime silk route.* [Ηλεκτρονικό] 13 2 2018. <http://www.hellenicshippingnews.com/china-targeting-sri-lanka-with-maritime-silk-route>.
83. *EN.WIKIPEDIA.ORG, Suez Canal Container Terminal.* [Ηλεκτρονικό] en.wikipedia.org/wiki/Suez_Canal_Container_Terminal.

84. Αβραμίδου Ε. *INFOGNOMONPOLITICS.BLOGSPOT.COM*, *Η γεωπολιτική σημασία της Μεσογείου για τα συμφέροντα της Κίνας και ο Πειραιάς ως «μαργαριτάρι»*. [Ηλεκτρονικό] 23 4 2017. http://infognomonpolitics.blogspot.com/2017/04/blog-post_537.html.
85. Gil Tanenbaum. *JEWISHBUSINESS.COM*, *Shanghai International Port Group To Build New Haifa Port*. [Ηλεκτρονικό] 24 3 2015. <http://jewishbusinessnews.com/2015/03/24/shanghai-international-port-group-to-build-new-haifa-port/>.
86. Dr. Salem Y. Lakhali. *MONDEENMOUVEMENT.WORDPRESS.COM*, *The Red-Med Railway: some challenges*. [Ηλεκτρονικό] 26 1 2015. https://mondeenmouvement.wordpress.com/2015/01/26/the-red-med-railway-some-challenges/#_ENREF_2.
87. *MERICCS.ORG*, *China drops anchor in Mediterranean ports*. [Ηλεκτρονικό] 25 5 2016. <https://www.merics.org/en/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports>.
88. Ekman, Alice. *IFRI.ORG*, *China in the Mediterranean: An Emerging Presence*. [Ηλεκτρονικό] 2 2018. https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_mediterranean_2018_v2.pdf.
89. *NAFTIKACHRONIKA.GR*, *Δυναμικά κινείται στη λιμενική βιομηχανία η COSCO*. [Ηλεκτρονικό] 18 6 2017. <http://www.naftikachronika.gr/2017/06/18/dynamika-kineitai-sti-limeniki-viomichania-i-cosco/>.
90. Χλωμούδης, Κ. *ATHENSSOCIALATLAS.GR*, *Η εξέλιξη του λιμένος Πειραιώς και η COSCO*. [Ηλεκτρονικό] 12 2015. <http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%BF-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B7-cosco/>.
91. *DELOITTE.COM*, *Embracing the BRI ecosystem in 2018, Navigating pitfalls and seizing opportunities*. [Ηλεκτρονικό] 12 2 2018. <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html>.
92. Τζίμας, Στ. *KATHIMERINI.GR*, *Ο «Δρόμος του Μεταξιού» θα συνδεθεί με το δίκτυο ποταμών της Ευρώπης*. [Ηλεκτρονικό] 17 7 2017. <http://www.kathimerini.gr/918577/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/o-dromos-toy-meta3ioy-8a-synde8ei-me-to-diktyo-potamwn-ths-eyrwphs>.
93. Σαββίδης, Π. *PROTOTHEMA.GR*, *Πώς μπορεί να φθάσει ο Δούναβης στη Θεσσαλονίκη*. [Ηλεκτρονικό] 3 8 2017. <https://www.protothema.gr/greece/article/702551/pos-borei-na-ftasei-odounavis-sti-thessaloniki-/>.
94. *OLP.GR*, *Στρατηγική - Όραμα*. [Ηλεκτρονικό] <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/strategy-vision>.
95. *DESTINATIONPIRAEUS.COM*, *ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ*. [Ηλεκτρονικό] <http://www.destinationpiraeus.com/gr/content/5/>.
96. Τζανετής, Γ. *KATHIMERINI.GR*, *Αποψη: Λιμάνι Πειραιά - το συγκριτικό πλεονέκτημα και οι προοπτικές του*. [Ηλεκτρονικό] 8 8 2015. <http://www.kathimerini.gr/826680/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/apoyh-limani-peiraia---to-syggkritiko-pleonekthma-kai-oi-prooptikes-toy>.

97. **BUSINESSNEWS.GR**, Ποια μεγάλα deals έρχονται στο λιμάνι του Πειραιά;. [Ηλεκτρονικό] 16 5 2018. <http://www.businessnews.gr/article/107902/poia-megala-deals-erhontai-sto-limani-toy-peiraia>.
98. **OLP.GR**, *Images of the port*. [Ηλεκτρονικό] http://www.olp.gr/images/pdffiles/OLP_GR.pdf.
99. **OLP.GR**, *Presentation of Financial Results 2017 in the Hellenic Fund and Asset Management Association* . [Ηλεκτρονικό] 5 2018. http://www.olp.gr/images/pdffiles/Presentation_Financial_Results_2017.pdf.
100. Xuequan, Mu. **XINHUANET.COM**, *Piraeus port, shining star in modern maritime Silk Road*. [Ηλεκτρονικό] 15 5 2017. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136283017.htm.
101. **HRADF.COM**, Δελτίο τύπου ΤΑΙΠΕΔ "Ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του 51% του ΟΛΠ στην Cosco (Hong Kong) Group Limited". [Ηλεκτρονικό] 10 8 2016. <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/3375f989574ca0c3f6ba8eb3b4ef0ab6.pdf>.
102. **PCT.COM.GR**, *Τερματικός Σταθμός, Τεχνικά Χαρακτηριστικά*. [Ηλεκτρονικό] <http://www.pct.com.gr/content.php?id=24v>.
103. Μπέλλος, Η. **KATHIMERINI.GR**, *Η COSCO μεγαλώνει το λιμάνι του Πειραιά*. [Ηλεκτρονικό] 16 1 2018. <http://www.kathimerini.gr/943103/article/oikonomia/epixeirhseis/h-cosco-megalwnei-to-limani-toy-peiraia>.
104. **COSCOSHIPPING.GR**, *Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) has launched the largest containership ever built in China the 20,000 teu, COSCO SHIPPING TAURUS*. [Ηλεκτρονικό] 8 8 2017. <https://www.coscoshipping.gr/shanghai-waigaoqiao-shipbuilding-sws-has-launched-the-largest-containership-ever-built-in-china-the-20000-teu-cosco-shipping-taurus/>.
105. **FLEETMON.COM**, *COSCO SHIPPING TAURUS*. [Ηλεκτρονικό] https://www.fleetmon.com/vessels/cosco-shipping-taurus_9783459_14176316/.
106. **YPODOMES.COM**, *Κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά το «Cosco Shipping Taurus»*. [Ηλεκτρονικό] 26 2 2018. <https://www.ypodomes.com/index.php/limania-aerodromia/limania-marines/item/45549-kateplefse-sto-limani-tou-peiraia-to-cosco-shipping-taurus>.
107. **LLOYDSLIST.MARITIMEINTELLIGENCE.INFORMA.COM**, *One Hundred Container Ports 2016*. [Ηλεκτρονικό] <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2016#row>.
108. **LLOYDSLIST.MARITIMEINTELLIGENCE.INFORMA.COM**, *One Hundred Container Ports 2017*. [Ηλεκτρονικό] <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2017#row>.
109. Notteboom, Theo. **PORTECONOMICS.EU**, *PortGraphic: the top 15 container ports in Europe in 2017*. [Ηλεκτρονικό] 28 2 2018. <http://www.porteconomics.eu/2018/02/28/portgraphic-the-top-15-container-ports-in-europe-in-2017/>.
110. **EURO2DAY.GR**, *ΕΒΕΠ: Το λιμάνι του Πειραιά γιγαντώνεται σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο*. [Ηλεκτρονικό] 26 2 2018. <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1597637/ebep-to-limani-toy-peiraia-gigantonetai-se-eyropai.html>.
111. **THPA.GR**, *Το λιμάνι Θεσσαλονίκης (Γενικά)*. [Ηλεκτρονικό] https://www.thpa.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=178&Itemid=824&lang=el.

112. *HRADF.COM, ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΤΑΙΠΕΔ "Ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του 67% του ΟΛΘ"*. [Ηλεκτρονικό] 23 3 2018. <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/olth-metabi-bashmetoxw-n230318.pdf>.
113. *NEWBOMB.GR, Έως τις αρχές της επόμενης εβδομάδας η μεταβίβαση του 67% του ΟΛΘ*. [Ηλεκτρονικό] 21 2 2018. <https://www.newsbomb.gr/ellada/news/story/862979/eos-tis-arxes-tis-epomenis-evdomadas-i-metavivasi-toy-67-toy-olth#ixzz5903la0SI>.
114. *LOGISTICS-MANAGEMENT.GR, ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕ Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΘ ΑΕ*. [Ηλεκτρονικό] 19 4 2018. <http://www.logistics-management.gr/news/1051>.
115. ΜΕ "ΕΙΔΟΜΕΝΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ" ΚΑΙ 4 ΛΟΚΟΜΟΤΙΒΕΣ ΤΗΣ ΓΑΙΑΟΣΕ ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΕ ΤΡΟΧΙΑ Η RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR. *SUPPLY CHAIN & LOGISTICS*. 2018, 92.
116. *METAFORESPRESS.GR, Οι ενέργειες της ΕΡΓΟΣΕ για τη σύνδεση του δού προβλήτα του ΟΛΘ με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο*. [Ηλεκτρονικό] 5 6 2018. <https://www.metaforespres.gr/sidirodromos/%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CE%BD%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%83%CE%B5-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CF%83%CF%8D%CE%BD%CE%B4%CE%B5%CF%83%CE%B7/>.
117. Elmer, Keegan. *SCMP.COM, EU presents (nearly) united front against China's "unfair" Belt and Road Initiative*. [Ηλεκτρονικό] 20 04 2018. <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2142698/eu-presents-nearly-united-front-against-chinas-unfair>.
118. Garima Mohan. *GMFUS.ORG, Europe's Response to the Belt and Road Initiative*. [Ηλεκτρονικό] 30 03 2018. <http://www.gmfus.org/publications/europes-response-belt-and-road-initiative>.
119. Mercy A. Kuo. *THEDIPLOMAT.COM, Belt and Road Initiative: EU Strategic Interests in Asia*. [Ηλεκτρονικό] 30 10 2017. <https://thediplomat.com/2017/10/belt-and-road-initiative-eu-strategic-interests-in-asia/>.
120. Beata Tuszyńska, Frédéric Gouardères. *EUROPARL.EUROPA.EU, Διευρωπαϊκά Δίκτυα — κατευθυντήριες γραμμές*. [Ηλεκτρονικό] 2 2018. http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuld=FTU_3.5.1.html.
121. *EUROPA.EU, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - Συνδέοντας τους ευρωπαίους πολίτες και τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις*. [Ηλεκτρονικό] 11 2014. https://europa.eu/european-union/file/1258/download_el?token=Jnpo2x1N.