

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΘΕΜΑ

*Η Γεωοικονομία του άξονα Ελλάδα – Ισραήλ – Κίνα και η ναυτιλιακή
της διάσταση*

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΛΙΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
Α.Γ.Μ: 4064**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 20/05/2019

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Η Γεωοικονομία του άξονα Ελλάδα – Ισραήλ – Κίνα και η ναυτιλιακή της διάσταση

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη της πτυχιακής εργασίας	2
Άνοδος της Κίνας και υποστήριξη σε Ελλάδα-Ισραήλ	2
«Δρόμος του Μεταξιού» 21 ^{ου} αιώνα, σκοπός και οφέλη	3
Διεύρυνση των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας	6
Αναβάθμιση του Πειραιά.....	7
Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, από τα σχέδια στην πράξη.....	9
Διασύνδεση θαλάσσιων και χερσαίων δρόμων	11
Πολυεπίπεδη συνεργασία Ελλάδας-Κίνας	13
Ισραηλινο-κινεζικές σχέσεις και η επίδραση της Μέσης Ανατολής	14
Οικονομικές συναλλαγές Κίνας-Ισραήλ.....	17
Εμπορικά και επιστημονικά προσοδοφόρες συμφωνίες Κίνας-Ισραήλ.	19
Εισχώρηση της Κίνας σε ισραηλινούς λιμένες.....	21
Ασφαλής διεξαγωγή του εμπορίου	22
Διαπραγματευτική ισχύς.....	24
Έργα με «όφελος για όλους»	26
Ανερχόμενη Κίνα: ανάπτυξη ή απειλή;.....	28
Belt and Road σε εφαρμογή.....	31
Σημειώσεις	32

Η Γεωοικονομία του άξονα Ελλάδα – Ισραήλ – Κίνα και η ναυτιλιακή της διάσταση

Περίληψη της πτυχιακής εργασίας

Αυτή η εργασία αξιολογεί τις κινεζικές σχέσεις με το Ισραήλ και την Ελλάδα από την ανακοίνωση της πρωτοβουλίας «Belt and Road». Η πρωτοβουλία της Κίνας σηματοδοτεί τη συνέχιση και διεύρυνση μιας προ-υπάρχουσας αυξητικής πολιτικής που στοχεύει να ενδυναμώσει τους οικονομικούς και γεωπολιτικούς της ρόλους, αν και η μακροπρόθεσμη προσέγγιση του Πεκίνου παραμένει ασαφής.

Η πρωτοβουλία «Belt and Road» δεν φέρνει απευθείας την Ελλάδα και το Ισραήλ πιο κοντά. Αλλά δίνει στις δύο χώρες μια ευκαιρία να συζητήσουν το νέο ρόλο της Κίνας στη Μεσόγειο και να μεγιστοποιήσουν τις αμφίπλευρες σχέσεις με το Πεκίνο χωρίς να προκαλούν τον προ-δυτικό τους προσανατολισμό. Αυτό γίνεται αργά μια αναγκαιότητα λόγω της αναδυόμενης στρατηγικής της Κίνας και το αναπτυσσόμενο ενδιαφέρον σε ενεργειακά έργα στην Ελλάδα και στην ανατολική Μεσόγειο.

Η Γεωοικονομία του άξονα Ελλάδα – Ισραήλ – Κίνα και η ναυτιλιακή της διάσταση

Άνοδος της Κίνας και υποστήριξη σε Ελλάδα-Ισραήλ

Για πολλές δεκαετίες, η Μεσόγειος έχει υπάρξει μια φίλο-δυτική περιοχή. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν το μερίδιο του λέοντος στον καθορισμό της πορείας της λεκάνης της Μεσογείου και τις σχέσεις με την πλειοψηφία των χωρών της. Τα πρόσφατα χρόνια, ωστόσο, η απόφαση των ΗΠΑ να στρέψουν την προσοχή τους ανατολικά· η ευρωπαϊκή κρίση χρέους, η οποία έχει σχεδόν παραλύσει την εξωτερική πολιτική της Ε.Ε· και η «Αραβική Άνοιξη» έχουν δημιουργήσει ευκαιρίες για άλλες δυνάμεις να ενισχύσουν τους ρόλους τους. Η Κίνα έχει αποπειραθεί αργά να αναπτύξει μια παρουσία στη Μεσόγειο με το να επενδύει σε logistics (υλικοτεχνική υποστήριξη) και σε έργα υποδομών. Τεράστιοι οικονομικοί πόροι, συστηματικός, μακροπρόθεσμος σχεδιασμός και τα άμεσα οικονομικά πλεονεκτήματα που φέρνουν οι επενδύσεις του στην περιοχή έχουν ενδυναμώσει τη θέση του Πεκίνου.

Η άνοδος της Κίνας ως ένας τεράστιος οικονομικός φορέας επηρεάζει τα συμφέροντα των ΗΠΑ και της Ε.Ε στη Μεσόγειο. Η Ελλάδα και το Ισραήλ έχουν μπει στο επίκεντρο της προσοχής του Πεκίνου. Με το να προσεγγίζει και τις δύο χώρες και συχνά να χρηματοδοτεί παρόμοια έργα, η κινεζική διοίκηση επιδιώκει να εφαρμόσει

την «πολιτική ανοίγματός» της. Αν και η Ελλάδα με το Ισραήλ δεν είναι απομονωμένες περιπτώσεις στη Μεσόγειο, δικαιολογούν συγκεκριμένη ανάλυση. Αποτελούν δύο δημοκρατικά κράτη σε μια ταραγμένη γειτονιά που μπορούν να επωφεληθούν από την πρόσφατη φιλία τους με την τοποθέτηση του ρόλου της Κίνας στην Μεσόγειο στην αμφίπλευρη και πολύπλευρη ατζέντα συνεργασίας τους.

«Δρόμος του Μεταξιού» 21^{ου} αιώνα, σκοπός και οφέλη

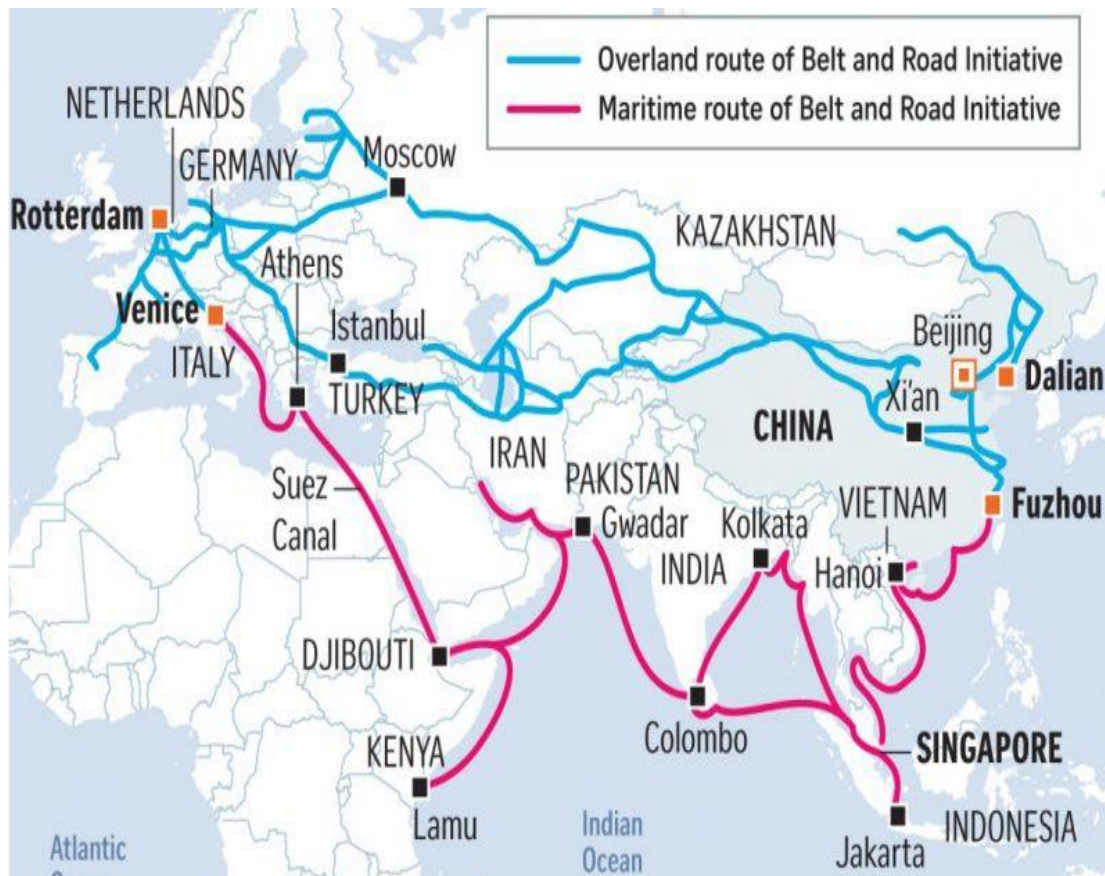
Η εντυπωσιακή οικονομική ανάπτυξη της Κίνας στον 21^ο αιώνα και η σταδιακή δημιουργία ενός πολύ-πολικού κόσμου έχουν επηρεάσει τη θέση της χώρας στη διεθνή πολιτική. Ο πρώην πρόεδρος της Κίνας Hu Jintao και ο πρωθυπουργός Wen Jiabao χρησιμοποίησαν την φράση «Ειρηνική Άνοδος» (hepingjueqi), αργότερα αναθεωρημένη σε «Ειρηνική Ανάπτυξη» (hepingfazhan).¹

Η κινέζικη ηγεσία επιδιώκει να ξεκαθαρίσει ότι η χώρα δεν θα έθετε μια απειλή αλλά θα επιδίωκε να γίνει ένα εποικοδομητικό και σύμμορφο μέλος της διεθνούς κοινότητας.² Ακαδημαϊκοί διάλογοι που ερμηνεύουν τον ρόλο της Κίνας στον κόσμο έχουν ανθίσει στη Δύση, επικεντρωμένοι στις βασικές διεθνείς θεωρίες σχέσεων ρεαλισμού και φιλελεύθερου θεσμισμού.³ Η πρώτη θεωρεί την επιδίωξη του Πεκίνου για τα εμπορικά, εθνικιστικά και εξωτερικής πολιτικής προγράμματα ως μια απειλή· ενώ η δεύτερη απεικονίζει την Κίνα να μεταβαίνει στη δημοκρατία της αγοράς μέσα στο πλέγμα της παγκόσμιας αλληλεξάρτησης.

Ο διάλογος σχετικά με την άνοδο της Κίνας πέρασε σε μια καινούρια φάση το 2013 όταν η πρωτοβουλία «Belt and Road» (BRI) (yidaiyilu) παρουσιάστηκε. Η χώρα ξεκίνησε να συλλογίζεται μια στρατηγική «δυτικής πορείας» το 2012 και απέδωσε τα θεμέλια ένα χρόνο μετά.⁴ Συγκεκριμένα, στις 7 Σεπτεμβρίου 2013 ο πρόεδρος Xi Jinping έδωσε μια ομιλία στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev του Καζακστάν δηλώνοντας πως ο αρχαίος «Δρόμος του Μεταξιού» ήταν «γεμάτος από νέα ζωτικότητα με την ταχεία ανάπτυξη των σχέσεων της Κίνας με την Ασία και τις ευρωπαϊκές χώρες»⁵. Ακολούθως πρότεινε η χώρα του και οι συνεργάτες της στην Ευρασία από κοινού να χτίσουν μία «Οικονομική Ζώνη Δρόμου του Μεταξιού» και ύστερα επεκτάθηκε σε αυτό σε μια ομιλία στο αντιπροσωπευτικό συμβούλιο του λαού της Ινδονησίας με το να προτείνει ένα ναυτιλιακό «Δρόμο του Μεταξιού» του 21^{ου} αιώνα.⁶ Ορισμένοι δυτικοί ακαδημαϊκοί προτιμούν τον όρο «One Belt One Road» (OBOR) στην θέση του «Belt and Road», αλλά το Πεκίνο επιμένει στο τελευταίο για να δείξει ότι η πρωτοβουλία είναι ανοιχτή για όλες τις χώρες. Ο πρόεδρος Xi το διευκρίνισε αυτό και προσκάλεσε περισσότερες χώρες να συμμετάσχουν κατά τη διάρκεια της εισαγωγικής ομιλίας του στο διεθνές φόρουμ του Πεκίνου το Μάιο του 2017.⁷

Η Επιτροπή Εθνικής Ανάπτυξης και Μεταρρύθμισης (NDRC) και τα υπουργεία Εξωτερικών Σχέσεων και Εμπορίου της Κίνας παρουσιάζουν την πρωτοβουλία ως «μία συστηματική εργασία η οποία θα πρέπει να χτιστεί από κοινού δια μέσου διαβούλευσης για να ανταποκρίνεται στα συμφέροντα όλων, και προσπάθειες θα

πρέπει να καταβληθούν για την ενοποίηση των στρατηγικών ανάπτυξης των χωρών κατά μήκος της πρωτοβουλίας «Belt and Road».⁸ Σύμφωνα με την επίσημη περιγραφή, η Οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού θα συνασπίσει την Κίνα, την Κεντρική Ασία, τη Ρωσία και την Ευρώπη (τη Βαλτική): συνδέοντας την Κίνα με τον Περσικό Κόλπο και τη Μεσόγειο μέσω της Κεντρικής και Δυτικής Ασίας· και συνδέοντας την Κίνα με τη Νοτιοανατολική Ασία, Νότια Ασία και τον Ινδικό Ωκεανό. Για το κομμάτι του, ο ναυτιλιακός Δρόμος του Μεταξιού του 21^{ου} αιώνα εκτείνεται από τα παράλια της Κίνας στην Ευρώπη διαμέσου της Θάλασσας της Νότιας Κίνας και του Ινδικού Ωκεανού στη μία διαδρομή, και από τα παράλια της Κίνας διαμέσου της Θάλασσας της Νότιας Κίνας προς το Νότιο Ειρηνικό στην άλλη (διαδρομή). Το Μάρτιο του 2017 η κυβέρνηση της Κίνας ανακοίνωσε την κυκλοφορία της ιστοσελίδας Belt and Road η οποία λειτουργεί σαν επίσημη πηγή πληροφοριών.⁹



Ο κύριος στόχος του Belt and Road είναι να ενισχύσει την ενοποίηση και να αναπτύξει τις υποδομές μεταφορών μεταξύ λιμανιών και σιδηροδρόμων.¹⁰ Η εφαρμογή του συνεπάγεται την ύπαρξη και επένδυση των πόρων που μπορούν να χρηματοδοτήσουν τα έργα. Σύμφωνα με μια εκτίμηση το 2016, οι κινέζικες τράπεζες κατέχουν περισσότερα από 15 τρις δολάρια σε καταθέσεις την ώρα που τα αποθέματα συναλλάγματος του Πεκίνου είναι πάνω από 3 τρις δολάρια.¹¹ Υπάρχουν τέσσερα κύρια οικονομικά εργαλεία μεταχειριζόμενα από την κινεζική κυβέρνηση: η καινούρια Ασιατική Τράπεζα Υποδομών και Επενδύσεων (AIIB) και το Ταμείο του Δρόμου του Μεταξιού, σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης της Κίνας (CDB)

και η Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Κίνας (EXIM Bank). Η κινεζική κυβέρνηση επίσης στηρίζεται στη Νέα Τράπεζα Ανάπτυξης BRICS (NDB) και τον Οργανισμό Συνεργασίας της Σαγκάη (SCO) και την αναμενόμενη συνέργεια με τον Διατραπεζικό Σύλλογο ASEAN.¹² Ο Γάλλος εμπειρογνώμονας Francois Godement μιλάει για ένα μεγαλεπήβολο έργο, πιθανά εμπεριέχοντας μια περιοχή που καλύπτει το 55% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού και το 75% των γνωστών αποθεμάτων ενέργειας.¹³

Οι ακαδημαϊκοί της Κίνας έχουν προσπαθήσει να εξηγήσουν την πρωτοβουλία Belt and Road ως προσωποποίηση του νέου σκεπτικού του Πεκίνου πάνω στην παγκόσμια στρατηγική του, από τότε που ο πρόεδρος Χι ανέλαβε την εξουσία.¹⁴ Τα κινεζικά κίνητρα είναι πολυπρόσωπα αλλά τα οικονομικά συμφέροντα κυριαρχούν. Ως το μεγαλύτερο εμπορικό έθνος του κόσμου, η Κίνα επιδιώκει να μειώσει τα κόστη μεταφοράς αγαθών με το να προωθεί την συνδεσιμότητα μεταξύ διαφορετικών χωρών.¹⁵ Επιπλέον, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα έχει οδηγήσει το Πεκίνο να ψάξει για εναλλακτικές, κυρίως στον κατασκευαστικό και βιομηχανικό τομέα.¹⁶ Άλλα μακροπρόθεσμα οικονομικά συμφέροντα όπως η προσπάθεια να διεθνοποιήσει το εθνικό της νόμισμα –το κινεζικό γουάν- θα πρέπει να ληφθούν υπόψη.¹⁷ Το 2015, για παράδειγμα, το Χίνhua (πρακτορείο ειδήσεων) έγραψε ότι το «Belt and Road» και η διεθνοποίηση του κινεζικού γουάν είναι δύο στρατηγικές που εξυπηρετούν και τα εθνικά και τα διεθνή συμφέροντα της Κίνας.¹⁸

Αν οι οικονομικές προτεραιότητες της Κίνας είναι σαφείς, οι πολιτικοί υπολογισμοί της δεν είναι. Η χώρα επισήμως απορρίπτει ισχυρισμούς μελλοντικών γεωπολιτικών αντιπαλοτήτων. Στο ετήσιό του διάγγελμα στον τύπο το Μάρτιο του 2015, ο υπουργός Εξωτερικών Wang Yi είπε ότι το OBOR «είναι ένα προϊόν ανοιχτής σε όλους συνεργασίας, όχι ένα εργαλείο γεωπολιτικής, και δεν πρέπει να βλέπεται με την ξεπερασμένη νοοτροπία του Ψυχρού Πολέμου».¹⁹ Ακολούθως, το Πεκίνο προσκάλεσε κι' άλλες χώρες να συμμετάσχουν στο έργο συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ. Η έκφραση που συχνά χρησιμοποιήθηκε σε επίσημες ομιλίες και δηλώσεις είναι ότι η πρωτοβουλία «Belt and Road» θα παράγει «ωφέλιμα για όλους» (win-win) αποτελέσματα, και οι όροι «ειρήνη», «φιλία» και «σταθερότητα» επαναλαμβάνονται συχνά. Αυτό συμβαδίζει με την προσπάθεια του προέδρου Χι να σχηματίσει εξωτερική πολιτική γύρω από ένα «νέο τύπο διεθνών σχέσεων» ή «νέο μοντέλο σημαντικών σχέσεων της χώρας» ως το μεγάλο του όραμα για την Κίνα, και αναπαριστά την πρωτοβουλία σαν «έργο του αιώνα».²⁰

Αν και το Πεκίνο επισήμως διαφωνεί με την άμεση σύνδεση της πρωτοβουλίας «Belt and Road» και της γεωπολιτικής, μια σχέση –έστω έμμεση- δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί. Οι διεθνείς οικονομικές επενδύσεις αυτομάτως ενδυναμώνουν την πολιτική θέση της χώρας και οι Κινέζοι ακαδημαϊκοί το αναγνωρίζουν αυτό. Ο Zhao Long, για παράδειγμα, υποστηρίζει ότι «η στρατηγική υπογραμμίζει την προσπάθεια της Κίνας να αποκτήσει ένα μεγαλύτερο ρόλο στα παγκόσμια ζητήματα».²¹ Ο Su Ge, πρόεδρος του Ιδρύματος της Κίνας Διεθνών Μελετών (CIIIS), ένα επιστημονικό επιτελείο σχετιζόμενο με το υπουργείο Εξωτερικών της Κίνας, περιγράφει την

πρωτοβουλία ως «μια θετική εξερεύνηση για νέα μοντέλα διεθνούς ανάπτυξης και διακυβέρνησης», εξηγώντας πως η περιοχή του Ειρηνικού «έχει γίνει λιγότερο ειρηνική» εξαιτίας της «στρατηγικής εξισορρόπησης της Ασίας-Ειρηνικού» των ΗΠΑ και ανοιχτά συζητά παραμέτρους ασφαλείας. Κατά τη γνώμη του, η πολιτική «Belt and Road» μπορεί να λάβει τα μέτρα της ενάντια σε γεωπολιτικούς κινδύνους και είναι απαραίτητο να «αναπτύξει πολυεπίπεδους μηχανισμούς ασφάλειας και προστασίας ώστε να διασφαλίσει την επιτυχία της».²²

Οι δυτικοί σχολιαστές επίσης βλέπουν μια γεωπολιτική διάσταση. Κάποιοι πιστεύουν ότι η πρωτοβουλία «Belt and Road» εφευρέθηκε σαν ανταπόκριση στη στροφή των ΗΠΑ προς την Ασία από τον πρώην πρόεδρο Barack Obama.²³ Άλλοι προβλέπουν αυξανόμενη κινεζική επιρροή σε χώρες, που μπορεί να μεταφραστεί σε μελλοντική υποστήριξη στις στάσεις της σε διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ.²⁴ Ενώ ο ακαδημαϊκός διάλογος σχετικά με την πρωτοβουλία Belt and Road συνεχίζεται, παραμένει ασαφές το τί θα κατορθώσει τελικά το Πεκίνο. Αν και η κύρια ώθηση του Belt and Road έχει εκ φύσεως υπάρξει στην Ασία, το Πεκίνο επίσης επικεντρώνεται σε άλλες περιοχές. Η λεκάνη της Μεσογείου συνιστά ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα. Εδώ, οι περιπτώσεις της Ελλάδας και του Ισραήλ αξίζουν ιδιαίτερη προσοχή.

Διεύρυνση των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας

Η Ελλάδα και η Κίνα καθιέρωσαν διπλωματικές σχέσεις το 1972 και η σχέση αναβαθμίστηκε σε στρατηγική συνεργασία το 2006. Πολιτικά οι δύο χώρες συμφωνούν σε δύο σημαντικές απόψεις. Η Ελλάδα σέβεται την αρχή της «Μίας Κίνας» και η Κίνα υποστηρίζει την επίλυση του Κυπριακού Ζητήματος υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Οι χώρες επίσης αντιπροσωπεύουν δύο από τους πιο αρχαίους πολιτισμούς του κόσμου και αυτή η πολιτισμική ομοιότητα έχει διευκολύνει τον αμφίπλευρο διάλογο. Ως ένα μέλος της Ε.Ε, η Ελλάδα δεν θα μπορούσε να προσεγγίσει την Κίνα μονόπλευρα. Ωστόσο, αυτή η πραγματικότητα επίσης αποτελεί μια ευκαιρία για το Πεκίνο, το οποίο έχει δει την Αθήνα σαν μια είσοδο στην Ευρώπη και μια φιλική φωνή για τα συμφέροντά του μέσα στους ευρωπαϊκούς κύκλους.²⁵ Αυτό ήρθε στο προσκήνιο τον Ιούνιο του 2017 όταν η ελληνική κυβέρνηση μπλόκαρε μια ευρωπαϊκή δήλωση που ήταν κριτική απέναντι στις παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην Κίνα. Τα προπορευόμενα ΜΜΕ και τα επιστημονικά επιτελεία είδαν την Ελλάδα να «αγκαλιάζει» τα κινέζικα μετρητά και συμφέροντα.²⁶

Το μερίδιο του λέοντος των συμφερόντων της Κίνας στην Ελλάδα έχει υπάρξει η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά. Πριν από την ανάμειξη της κινεζικής εταιρείας COSCO Pacific στο λιμάνι, οι σχέσεις Κίνας-Ελλάδας δεν αναπτυσσότουσαν, αν και ο όγκος του εμπορίου είχε ελαφρώς αυξηθεί. Το 2004, για παράδειγμα, η αξία των ελληνικών εξαγωγών στην Κίνα δεν ξεπέρασε το 0.5% των συνολικών εξαγωγών της Ελλάδας, την ώρα που η αξία των εισαγωγών από την Κίνα βρισκόταν περίπου στο 3.5% των συνολικών εισαγωγών της Ελλάδας. Οι εξαγωγές στην Κίνα αυξήθηκαν

από 18.4 εκατ. ευρώ το 1999 σε 58.3 εκατ. ευρώ το 2004, την ώρα που οι εισαγωγές αυξήθηκαν από 524 εκατ. ευρώ σε 1.419 εκατ. ευρώ.²⁷ Αλλά κατά την διάρκεια του 2014 ο αμφίπλευρος εμπορικός όγκος έφτασε τα 2.6 δις ευρώ και 2.7 δις ευρώ το 2015. Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν εμπορικές συναλλαγές στην Κίνα, με πλεονέκτημα από τους ευνοϊκούς όρους για την κατασκευή πλοίων σε κινέζικα ναυπηγεία.²⁸ Η πολιτική του Πεκίνου προέβλεπε έγκριση ενός δανείου από μια κινέζικη τράπεζα με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι το πλοίο θα κατασκευαζόταν μέσα στη χώρα.²⁹ Αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν προετοιμασμένοι να δεχθούν αυτόν τον όρο.

Η χρονιά 2006 ήταν κρίσιμη για την αμφίπλευρη σχέση όχι μόνο επειδή αναβαθμίστηκε σε στρατηγική συνεργασία αλλά επίσης εξαιτίας της επίσκεψης του Έλληνα πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή στην Κίνα. Ο Καραμανλής συμφώνησε με τον Κινέζο πρόεδρο Hu Jintao και τον ομόλογό του Wen Jiabao να υποστηρίξει την συνεργασία σε επιχειρηματικές δραστηριότητες λιμανιών και πλοίων.³⁰ Για πρώτη φορά ο πρόεδρος της COSCO Wei Jiafu εξέφρασε ενδιαφέρον να συμμετάσχει στο λιμάνι του Πειραιά και ο Καραμανλής έκανε ένα αρχικό σχόλιο καλωσορίσματος.³¹ Τον Ιούλιο του 2006, διεξήχθη μια τελετή εορτασμού για τα εγκαίνια του πλοίου COSCO HELLAS και του πρώτου του ταξιδιού, στο λιμάνι του Πειραιά, κατά την διάρκεια της οποίας ο Καραμανλής και ο Wei επανεπιβεβαίωσαν τη δέσμευσή τους να επεκτείνουν τις ναυτιλιακές συνδέσεις.³² Εκείνη τη χρονική περίοδο η Ελλάδα και η Κίνα ερχόντουσαν επίσης κοντά όσον αφορά την οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 και το 2008 στην Αθήνα και το Πεκίνο, αντίστοιχα.



Ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Κων/νος Καραμανλής σε χειραψία με τον Κινέζο ομόλογό του Wen Jiabao. Παρίσταται και η σύζυγος του πρωθυπουργού Αναστασία Παζαΐτη – Καραμανλή.

Αναβάθμιση του Πειραιά

Τον Ιανουάριο του 2008, μια διεθνής προσφορά για δύο τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων της Ελλάδας στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη οργανώθηκε³³ και τον Ιούνιο η COSCO κατονομάστηκε ο ανεπίσημος νικητής.³⁴ Πέντε μήνες αργότερα η συμφωνία υπογράφηκε κατά τη διάρκεια μιας τελετής με παρευρισκόμενο τον Κινέζο πρόεδρο Hu Jintao.³⁵ Με βάση τη συμφωνία παραχώρησης η COSCO θα λειτουργούσε τις προβλήτες II και III του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (η προβλήτα I θα παρέμενε υπό τη διαχείριση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) για μια περίοδο 35 χρόνων.³⁶ Θα πλήρωνε ένα αρχικό ποσό 50 εκατ. ευρώ στο ελληνικό κράτος, συν ένα ποσοστό από τα ετήσια έσοδα όπως επίσης και μια ενοικίαση, ανερχόμενο σε 4.3 δις ευρώ στην περίοδο παραχώρησης των 35 χρόνων.³⁷ Η κινέζικη εταιρεία δεσμεύτηκε να αναβαθμίσει την προβλήτα II και να κατασκευάσει τη σχεδιασμένη προβλήτα III, επενδύοντας κατά προσέγγιση 230 εκατ. ευρώ.



Η συμφωνία παραχώρησης επικυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο το 2009 και η COSCO μπήκε στο λιμάνι του Πειραιά τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς, σχεδόν ταυτόχρονα με την εκλογή του κόμματος του ΠΑ.ΣΟ.Κ και το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης. Η παρουσία της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά έχει υπάρξει αξιοσημείωτη και οι αριθμοί μιλάνε από μόνοι τους. Κάπου 3.030.000 εμπορευματοκιβώτια μεταφορτώθηκαν από προβλήτες ελεγχόμενες από την κινέζικη εταιρεία το 2015, αντί για 2.984.000 εμπορευματοκιβώτια το 2014 και 2.520.000 το 2013. Προς έκπληξη, αυτή η 1.54% αύξηση από το 2014 στο 2015 συνέβη σε μια χρονιά κατά τη διάρκεια της οποίας το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο μειώθηκε και οι ελληνικές εξαγωγές ελαττώθηκαν εξαιτίας της πολιτικής κρίσης της χώρας. Μια σύγκριση με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) είναι επίσης ενδεικτική: 293.353 εμπορευματοκιβώτια μεταφορτώθηκαν στο ελληνικό κομμάτι του λιμανιού του Πειραιά το 2015, αντί για 598.255 το 2014 και 644.055 το 2013.³⁸

Η Ε.Ε αποδέχθηκε την αρχική επένδυση της COSCO στον Πειραιά, αν και δεν βλέπει απαραίτητα το ρόλο της Κίνας θετικά. Το Μάρτιο του 2015, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε ότι η Ελλάδα είχε παραχωρήσει στην COSCO προνόμια –όπως φοροαπαλλαγές και προνομιακή λογιστική μεταχείριση– που δίνουν στην κινέζικη εταιρεία ένα αδικαιολόγητο πλεονέκτημα σε σχέση με ανταγωνιστές, σε παραβίαση των κανόνων βοήθειας των κρατών της Ε.Ε. Ζήτησε από την COSCO να επιστρέψει χρήματα στο ελληνικό κράτος και ενθάρρυνε το τελευταίο να αποφύγει επιπλέον παραμορφώσεις του ανταγωνισμού.³⁹ Η κινέζικη εταιρεία αντέδρασε σθεναρά έναντι της «αρνητικής μεταχείρισης» σε σύγκριση με άλλα, βόρεια ευρωπαϊκά λιμάνια.⁴⁰ Το θέμα δεν έχει επιλυθεί ακόμα.

Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, από τα σχέδια στην πράξη

Η επιτυχία της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, μαζί με την παρουσίαση της πρωτοβουλίας Belt and Road, άνοιξαν την όρεξη του Πεκίνου για διπλωματία λιμανιών στην Ελλάδα. Η ευκαιρία προέκυψε όταν η Ελλάδα χρειάστηκε να ιδιωτικοποιήσει τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) υπό τις υποχρεώσεις διάσωσης της (της Ε.Ε). Η Κίνα είχε εκφράσει ενδιαφέρον από το ξεκίνημα, βλέποντας τον ρόλο της COSCO στον Πειραιά ως «την κεφαλή του δράκου» στις ελληνικές επενδύσεις της και τακτικά επαναλαμβάνοντας αυτή την έκφραση στις επαφές με Έλληνες αντιπροσώπους.

Ο πρωθυπουργός Αντώνης Σαμαράς επισκέφθηκε το Πεκίνο το Μάιο του 2013 και ο Κινέζος ομόλογός του Le Keqiang επισκέφθηκε την Αθήνα και την Κρήτη τον Ιούνιο του 2014 σε μια προσπάθεια να τονώσει δεσμούς εν όψει της προσφοράς ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Για να υπογραμμίσει το ενδιαφέρον της χώρας του να αγοράσει τον ΟΛΠ, ο Χι έκανε μια στάση στη Ρόδο στο δρόμο του για τη Βραζιλία για να παρευρεθεί στην έκτη Σύνοδο Κορυφής BRICS τον Ιούλιο του 2014.⁴²



Ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Αντώνης Σαμαράς υποδέχεται τον πρόεδρο της Κίνας Xi Jinping στον κρατικό αερολιμένα Ρόδου «Διαγόρας».

Τον Ιανουάριο του 2015, μόνο μερικές ημέρες πριν μιας από τις πιο κρίσιμες εκλογές στην ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας, η διευρυμένη προβλήτα ΠΙ εγκαινιάστηκε επιτυχώς. Ο Σαμαράς ήταν παρών και ο Λι έστειλε ένα συγχαρητήριο μήνυμα.⁴³ Αλλά το επόμενο στάδιο δεν ήταν ομαλό εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας.

Το πρώτο μισό του 2015 ήταν ιδιαίτερα ταραχώδες για την Ελλάδα. Αφότου πήρε την εξουσία τον Ιανουάριο του 2015, το αριστερό κόμμα του ΣΥ.ΡΙΖ.Α, με τον συνεργάτη του συνασπισμού του, το δεξιό λαϊκό κόμμα Ανεξάρτητοι Έλληνες, αποπειράθηκαν να επαναδιαπραγματευθούν με τους πιστωτές της χώρας, σχεδόν προξενώντας την έξοδό της από την Ευρωζώνη. Αν και η καινούρια ελληνική κυβέρνηση συμφώνησε σε μια τετράμηνη επέκταση του δεύτερου πακέτου διάσωσης, τον Φεβρουάριο, απέτυχε να έρθει σε συμφωνία στην ώρα της. Αντ' αυτού, επέβαλλε ελέγχους κεφαλαίων και οργάνωσε ένα ασαφές δημοψήφισμα, πριν τελικά συντριβεί στην πραγματικότητα τον Ιούλιο.⁴⁴

Κατά την διάρκεια της περιόδου της υποτιθέμενης «περήφανης» διαδικασίας διαπραγμάτευσης, η ελληνική κυβέρνηση σχεδόν κατέστρεψε τις σχέσεις Κίνας-Ελλάδας. Απέτυχε να βρει εναλλακτική χρηματοδότηση στην Κίνα⁴⁵ και πανικόβαλλε το Πεκίνο είτε απειλώντας να επαναδιαπραγματευθεί την προηγούμενη συμφωνία του λιμανιού είτε να ακυρώσει την επερχόμενη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.⁴⁶ Ήταν ίσως η πρώτη φορά κατά την διάρκεια της ελληνικής οικονομικής κρίσης που η δημόσια εικόνα της Ελλάδας αμαυρώθηκε στην Κίνα εξαιτίας της ασυνέπειας μεταξύ λόγου και πράξεων.⁴⁷ Κατά την διάρκεια αυτής της φάσης αβεβαιότητας, μια κινέζικη κοινοπραξία ηγούμενη από την COSCO απέκτησε ένα μερίδιο 65% από τον τερματικό σταθμό Kumpport –που βρίσκεται στην ακτή Αμπαρλί της Κωνσταντινούπολης.⁴⁸ Αν και αυτή η συμφωνία δεν ήταν επίσημα συνδεδεμένη με την καθυστέρηση της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, έστειλε ένα σαφές μήνυμα στις ελληνικές αρχές σχετικά με εναλλακτικές επενδύσεις σε χώρες όπως η Τουρκία.

Το «agreement» του Ιουλίου του 2015 άνοιξε το δρόμο για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και την επιστροφή των σχέσεων Κίνας-Ελλάδας στην ομαλότητα. Παρ' όλα αυτά, η κινέζικη πλευρά δεν ξέχασε τις παρεξηγήσεις των έξι προηγούμενων μηνών. Στις βιαστικές εκλογές του Σεπτεμβρίου του 2015, η κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α-Ανεξάρτητοι Έλληνες κατάφερε να επανεκλεχθεί και παρ' όλη την ιδεολογική της αντίθεση, κοίταξε προσεκτικά τις ιδιωτικοποιήσεις. Οι νέες καθυστερήσεις δεν απέτρεψαν την πώληση να μπει στην τελική της φάση. Οι προσφορές υποβλήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 και λίγες ημέρες αργότερα το ελληνικό ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) επιβεβαίωσε ότι η κινέζικη εταιρεία υπήρξε ο μοναδικός υποψήφιος.⁴⁹ Ζήτησε από την COSCO να βελτιώσει την προσφορά της και στις 20 Ιανουαρίου του 2016 έγινε ο προτιμώμενος υποψήφιος με την προσφορά 368.5 εκατ. ευρώ για μερίδιο 67%.⁵⁰ Η παραχώρηση θα λήξει το 2052.

Σε μια λεπτομερή δήλωση, το ελληνικό ΤΑΙΠΕΔ παρουσίασε τα πλεονεκτήματα της συμφωνίας παραχώρησης του ΟΛΠ. Σύμφωνα με την αξιολόγησή του, η συνολική αξία θα ανέλθει σε 1.5 δις ευρώ, περιλαμβάνοντας μελλοντικές επενδύσεις από την

COSCO. Είναι αξιοσημείωτο ότι η κινέζικη εταιρεία προσέφερε μια υψηλότερη τιμή συγκριτικά όχι μόνο με την τιμή μετοχών του ΟΛΠ την ημέρα της συμφωνίας αλλά επίσης και σε εκείνη δύο ανεξάρτητων αποτιμητών – 22 ευρώ για κάθε μετοχή.⁵¹ Αν η ιδιωτικοποίηση είχε διεξαχθεί νωρίτερα, τα οικονομικά πλεονεκτήματα για το ελληνικό κράτος θα ήταν πολύ μεγαλύτερα, αλλά υπό τις (επικρατούσες) συνθήκες, η τιμή ήταν ικανοποιητική.

Η συμφωνία ιδιωτικοποίησης έπρεπε να εγκριθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο τον Ιούλιο του 2016, λίγες ημέρες πριν την πρώτη επίσημη επίσκεψη του πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα στην Κίνα. Η διαδικασία αυτή, ωστόσο, ήταν ιδιαίτερα σύνθετη. Η συμφωνία που υποβλήθηκε στο Κοινοβούλιο ήταν διαφορετική από την αρχική προκαλώντας την οργή της COSCO καθώς πολλές από τις μελλοντικές της νομικές ικανότητες θα ελαττωνόντουσαν υπέρ του ελληνικού κράτους.⁵² Ο ίδιος ο Τσίπρας έπρεπε να μεσολαβήσει και να ασκήσει πίεση στον υπουργό Ναυτιλίας Θεόδωρο Δρίτσα, αριστερό ιδεολόγο, να σεβαστεί την αρχική συμφωνία με την κινέζικη εταιρεία και να αποτρέψει κι' άλλη σοβαρή κρίση με το Πεκίνο. Τα κατάφερε και επισκέφθηκε την Κίνα. Αλλά το τραύμα της αναξιοπιστίας της Ελλάδας δεν μπορούσε να θεραπευτεί εύκολα.

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ δεν είναι απλά μια σχέση Κίνας-Ελλάδας· επηρεάζει την ανάπτυξη των σχέσεων Κίνας-Ευρώπης. Εφόσον το Πεκίνο σκοπεύει να συμμετέχει στην πρωτοβουλία επένδυσης του Jean-Claude Juncker και γίνονται περισσότερες κινέζικες επενδύσεις στην Ευρώπη, η συμφωνία του Πειραιά θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μοντέλο και για τις δύο πλευρές. Από μια ευρωπαϊκή προοπτική, είναι σημαντικό που ο πρόεδρος της καταξιωμένης ναυτιλιακής εταιρείας COSCO της Κίνας, Xu Ligong, επικεντρώθηκε δημόσια στη σημαντικότητα των συνθηκών εργασίας και των περιβαλλοντολογικών οδηγιών κατά την διάρκεια της επίσημης επίσκεψής του στην Αθήνα τον Απρίλιο του 2016.⁵³ Πράγματι, μόνο οκτώ Κινέζοι υπάλληλοι έχουν διοριστεί στον ΟΛΠ την ώρα που όλοι οι 1.087 Έλληνες υπάλληλοι έχουν κρατήσει τις δουλειές τους.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε την ιδιωτικοποίηση αλλά η νέα κινέζικη επένδυση στον Πειραιά είναι ένας επιπλέον προβληματισμός. Η Ε.Ε δεν έχει προς το παρόν κοινή πολιτική για τα λιμάνια, το οποίο καθιστά τις αποφάσεις σε κρίσιμα ζητήματα όπως η διαχείριση από ξένες εταιρείες χωρίς καθοδήγηση ή συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.⁵⁴ Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ θα μπορούσε να επιταχύνει προσπάθειες μέσα στην Ε.Ε να περαστεί ένας καινούργιος νόμος που να απαιτεί από τα κράτη-μέλη να έχουν τουλάχιστον δύο παρόχους υπηρεσιών λιμανιών για να αποτραπεί η μονοπώληση. Η COSCO είχε επίσης εκφράσει ένα επιπλέον ενδιαφέρον στην υποβολή προσφοράς για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) αλλά αποσύρθηκε αφού κέρδισε την προσφορά του Πειραιά.

Διασύνδεση θαλάσσιων και χερσαίων δρόμων

Η επένδυση της Κίνας στο λιμάνι του Πειραιά πηγαίνει χέρι με χέρι με την πρωτοβουλία Belt and Road. Σημειώνει το πέρασμα από το ναυτιλιακό «Δρόμο του Μεταξιού» στον αντίστοιχο (βασισμένο) στην ξηρά προς την Ευρώπη. Ο χρόνος διέλευσης μεταξύ Σαγκάη και Πειραιά είναι κατά προσέγγιση 22 ημέρες, 10 ημέρες λιγότερο σε σύγκριση με το χρόνο διέλευσης μεταξύ Σαγκάη και των βόρειων ευρωπαϊκών λιμένων του Ρότερνταμ και Αμβούργου. Με τη σημαντική συντόμευση του χρόνου μεταφοράς μεταξύ Κίνας και Ευρώπης, ο Πειραιάς μπορεί να γίνει ένα μείζων σημείο εισχώρησης κινέζικων αγαθών στην Ευρώπη.⁵⁵ Για να εκμεταλλευτεί πλήρως το λιμάνι του Πειραιά, το Πεκίνο επίσης επενδύει σε συνδέσεις μεταφοράς σε όλη τη χερσόνησο των Βαλκανίων. Το σχέδιό του είναι διπλό. Πρώτον, συνεργάζεται με τα Σκόπια για να προετοιμάσει μια μελέτη σκοπιμότητας για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου. Και δεύτερον, έχει ήδη υπογράψει ξεχωριστές συμφωνίες με τη Σερβία και την Ουγγαρία για να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ τους.⁵⁶ Συνεπώς τα εμπορεύματα μπορούν να φθάσουν στον Πειραιά και μετά να μεταφερθούν στα Σκόπια και μετά στη Σερβία και την Ουγγαρία με τρένο.

Σε γενικές γραμμές, το Πεκίνο θέλει να καθιερώσει εμπορικούς συνδέσμους από την Ελλάδα προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη μέσω των Βαλκανίων. Συγκεκριμένα, η στρατηγική του «16+1», που ξεκίνησε το 2012, στοχεύει στην ενίσχυση του ρόλου της Κίνας στην Ευρώπη μέσω της χερσονήσου των Βαλκανίων.⁵⁷ Ο ρόλος της Ελλάδας έχει γίνει σημαντικός επειδή η χώρα είναι μια είσοδος και κέντρο για τους σκοπούς του Πεκίνου. Η Κίνα επιδιώκει μια στρατηγική ανάπτυξης πολιτικής υποστήριξης μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού μικρών αναπτυσσόμενων χωρών στην Ευρώπη, και μελών της Ε.Ε και μη μελών της.⁵⁸ Ο σχεδιασμός «16+1» είναι ένα συμπληρωματικό εργαλείο· ούτε αντικαθιστά την «Ατζέντα Συνεργασίας Κίνας-Ε.Ε 2020», ούτε καθιστά μια εναλλακτική επιλογή στον προσανατολισμό Ε.Ε των χωρών όπως η Σερβία και στη μέθοδο συνοχής της Ε.Ε για κράτη όπως η Πολωνία. Ωστόσο, περιγράφει συνοπτικά την αποφασιστικότητα του Πεκίνου να παίξει ένα σημαντικότερο ρόλο στην Ευρώπη.



Πολυεπίπεδη Συνεργασία Ελλάδας-Κίνας

Η COSCO περίμενε υπομονετικά χρόνια για να συμμετάσχει στην προσφορά ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Αλλά προβλήματα –ιδιαίτερα υπό τη διοίκηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α– έχουν επηρεάσει τις προοπτικές επένδυσης. Το Φεβρουάριο του 2016, ένα μήνα αφότου υπογράφηκε η συμφωνία του ΟΛΠ, οι Reuters ανέφεραν ότι η COSCO αναμενόταν να κάνει μια προσφορά για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας.⁵⁹ Αυτό δεν συνέβη. Η TRAINOSE πουλήθηκε στην ιταλική Ferrovie dello Stato για 45 εκατ. ευρώ.⁶⁰

Υπάρχουν δύο κύριες εξηγήσεις για την απόφαση της COSCO. Η πρώτη είναι ότι η καθυστέρηση με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ είχε προκαλέσει σοβαρή αναστάτωση στο Πεκίνο. Η δεύτερη είναι ότι οι πρόσφυγες συχνά παρεμπόδιζαν τις υπηρεσίες της TRAINOSE στην απελπισμένη προσπάθειά τους να φθάσουν στα Βαλκάνια και την Ε.Ε το 2015 και το 2016.

Μετά τη νίκη της προσφοράς του Πειραιά, η COSCO αποφάσισε να μην υποβάλει προσφορά για τον ΟΛΘ.⁶¹ Φαίνεται ότι είχε εκφράσει μόνο ένα ενδιαφέρον σαν τακτική διαπραγματεύσεως για να διευρύνει τις δραστηριότητές της στον Πειραιά. Το

67% του ΟΛΘ πουλήθηκε τελικά σε μια διεθνή κοινοπραξία⁶², αλλά ορισμένα κινέζικα επιχειρηματικά συμφέροντα συμμετείχαν έμμεσα.⁶³

Η Κίνα επίσης κάνει τα πρώτα της βήματα στον ελληνικό τομέα ενέργειας. Το Σεπτέμβριο του 2016 η ΔΕΗ υπέγραψε ένα μνημόνιο συνεργασίας με την επιχείρηση CMEC (China Machinery Engineering Corporation) για την κατασκευή μιας μονάδας λειτουργίας με λιγνίτη στο σταθμό Μελίτη δίπλα στη Φλώρινα, μια επένδυση εκτιμώμενη στα 700 εκατ. ευρώ. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν επίσης και σε επιπλέον έργα.⁶⁴ Ωστόσο, συνεργασία μεταξύ των δύο εταιρειών δεν έχει προκύψει εφόσον δεν έχει οργανωθεί κάποια διεθνής προσφορά. Παρά την αρχική συμφωνία, η συνεργασία είναι προς το παρόν παγωμένη.



Τον προηγούμενο Οκτώβριο το Κρατικό Δίκτυο Διεθνούς Ανάπτυξης της Κίνας (SGID) επίσης υπέγραψε μια συμφωνία 320 εκατ. ευρώ με τη ΔΕΗ για να αγοράσει ένα μερίδιο 24% του ΑΔΜΗΕ (Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας).⁶⁵ Αυτή η συμφωνία εγκρίθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η CMEC ενδιαφέρεται επίσης να διευρύνει την παρουσία της. Και το Μάιο του 2017 ο Όμιλος Κοπελούζου και η εταιρεία του κινέζικου κράτους Shenhua Group υπέγραψαν μια συμφωνία συνεργασίας και ανάπτυξης στον τομέα της πράσινης ενέργειας και περιβαλλοντικής αναβάθμισης των μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες.⁶⁶ Οι δύο εταιρείες αναμένεται να συμμετέχουν από κοινού σε διεθνείς προσφορές οργανωμένες από την ελληνική κυβέρνηση. Οι συνολικές εκτιμώμενες επενδύσεις θα είναι 3 δις ευρώ.

Η κινέζικη εταιρεία FOSUN συμμετείχε σε μια κοινοπραξία επενδυτών για την ανάπλαση του παλιού Διεθνούς Αεροδρομίου Ελληνικού στην Αθήνα μαζί με τον Όμιλο Λάτση και την Eagle Hills από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.⁶⁷ Η ίδια κινέζικη επιχείρηση επίσης υπέβαλλε μια δεσμευτική προσφορά για να αποκτήσει το μεγαλύτερο μερίδιο της Εθνικής Ασφαλιστικής της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος.⁶⁸ Σε αυτήν την περίπτωση, η ελληνική κυβέρνηση βρισκόταν υπό την πίεση των ΗΠΑ

αφού η εταιρεία με έδρα στο Σικάγο, Calamos, ενδιαφερόταν επίσης. Ο πρέσβης των ΗΠΑ στην Ελλάδα, Geoffrey Ryatt, δημόσια είπε πως «αν επιλεγθεί η Calamos, θα προσθέσει εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια στην ελληνική οικονομία, και θα προσελκύσει επιπλέον επενδύσεις από τις ΗΠΑ και άλλες χώρες ελεύθερης αγοράς σε ένα μεγάλο εύρος βιομηχανικών τομέων». ⁶⁹ Η αμερικάνικη εταιρεία ήταν ο νικητής. ⁷⁰ Αυτό ίσως να είναι μια ένδειξη πως οι κινέζικες επενδύσεις στην Ελλάδα έχουν περιορισμούς.

Παράλληλα με την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας, η Ελλάδα και η Κίνα προσπαθούν να συνεργαστούν σε πολιτισμικό επίπεδο. Οι δύο χώρες οργάνωσαν την πρώτη Υπουργική Διάσκεψη του Φόρουμ Αρχαίων Πολιτισμών τον Απρίλιο του 2017 στην Αθήνα όπου παραστάθηκε ο Κινέζος υπουργός Εξωτερικών Wang Yi. ⁷¹ Στη συνέντευξη τύπου, ο Wang εξέφρασε την ελπίδα του για μια αύξηση στον αριθμό των Κινέζων τουριστών στην Ελλάδα, αναφέροντας τον αριθμό των 1.5 εκατομμυρίων. ⁷² Ο πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας, που παρευρέθηκε στη διεθνή συνάντηση για την πρωτοβουλία Belt and Road το Μάιο του 2017, το συζήτησε αυτό με τις κινέζικες αρχές αλλά δεν έχουν καθιερωθεί ακόμα απευθείας πτήσεις μεταξύ των δύο χωρών. ⁷³ Η χρονιά 2017 είναι επίσης η «Χρονιά της συνεργασίας Κίνας-Ελλάδας στον πολιτισμικό τομέα και στις πολιτισμικές ανταλλαγές». ⁷⁴

Ισραηλινο-κινεζικές σχέσεις και η επίδραση της Μέσης Ανατολής

Ενώ οι σχέσεις της Ελλάδας με την Κίνα σχετίζονται σχεδόν αποκλειστικά με τη διπλωματία λιμένων και τα ενεργειακά έργα και διευρύνονται αργά μετά το Belt and Road, οι ισραηλινο-κινεζικοί δεσμοί έχουν ένα βαθύτερο υπόβαθρο. Η Ιερουσαλήμ και το Πεκίνο καθιέρωσαν διπλωματικές σχέσεις το 1992, αν και είχαν επίσης συνεργαστεί κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, ειδικά στην περίπτωση της πολιτικής «ανοικτών θυρών». ⁷⁵ Η σχέση έχει σταδιακά ανθίσει σε οικονομικό επίπεδο αλλά έχει εξελιχθεί παράλληλα με τη δυναμική της Μέσης Ανατολής. Διαφορετικές παράμετροι ασφάλειας για τις δύο πλευρές έχουν κυριαρχήσει στο πρόγραμμα των αμφίπλευρων διαπραγματεύσεων, αυξάνοντας την πολυπλοκότητα και δυσκολία τους.



Η Κίνα είναι ένας παραδοσιακός υποστηρικτής του παλαιστινιακού αγώνα. Αν και η χώρα δεν έχει παράδοση αντισημίτη⁷⁶ και ποτέ δεν συμφώνησε με τους Παλαιστίνιους ή άλλα αραβικά κράτη στην άρνηση της ύπαρξης του Ισραήλ⁷⁷, η γενική πολιτική της πρόσωπο με πρόσωπο με την αραβο-ισραηλινή διαμάχη δημιουργεί προβληματισμούς στην Ιερουσαλήμ. Συγκεκριμένα, το αναπτυσσόμενο ενδιαφέρον του Πεκίνου στα ζητήματα της Μέσης Ανατολής και η συμμετοχή στη διαδικασία ειρήνης –για παράδειγμα με τους δικούς του ειδικούς απεσταλμένους⁷⁸– σημαίνει ότι ένας νέος μεσολαβητής αναδύεται αργά. Η Κίνα αναγνωρίζει ότι δεν έχει την επιρροή των ΗΠΑ και της Ε.Ε στη Μέση Ανατολή.⁷⁹ Η Ουάσιγκτον ξεκίνησε να μετατοπίζει την συγκέντρωσή της προς την Ασία κατά τη διάρκεια της διοίκησης Obama, και στο Πεκίνο φαίνεται να του αρέσει να γεμίσει το «κενό» μακροπρόθεσμα.⁸⁰

Το Ισραήλ δεν είναι προετοιμασμένο να θέσει σε κίνδυνο την αδιαμφισβήτητη συνεργασία του με τις ΗΠΑ όταν πλησιάζει την Κίνα. Είναι πρόθυμο να μεταφέρει στρατιωτική τεχνολογία στο Πεκίνο αλλά δεν μπορεί να παραβλέψει τους ενδοιασμούς της Ουάσιγκτον, οι οποίοι μερικές φορές έχουν προκαλέσει σοβαρές διαφωνίες. Τον Οκτώβριο του 1999, ο πρόεδρος Bill Clinton αντιτέθηκε επισήμως σε μία συμφωνία Κίνας-Ισραήλ για τα αερομεταφερόμενα συστήματα πρώιμου συναγερμού και παρακολούθησης Phalcon, η οποία ακυρώθηκε εννέα μήνες μετά. Το Δεκέμβριο του 2004, η διοίκηση Bush αντέδρασε έντονα στην απόφαση του Ισραήλ να επισκευάσει και να αναβαθμίσει το μη επανδρωμένο εναέριο όχημα Harpy που πουλήθηκε στην Κίνα τη δεκαετία του '90.⁸¹ Οι δύο πλευρές αποφάσισαν ένα χρόνο μετά να διαβουλευτούν σε μελλοντικές πωλήσεις του Ισραήλ και εξέδωσαν μια δήλωση τύπου από κοινού αναφέροντας ότι είχαν υπογράψει μια συμφωνία «σχεδιασμένη να επιλύσει προβλήματα του παρελθόντος που επηρέασαν σοβαρά τη σχέση τεχνολογικής ασφάλειας και να αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη στον τομέα τεχνολογικής ασφάλειας».⁸²

Η κύρια πηγή ανησυχίας του Ισραήλ είναι ο πολλαπλασιασμός μη συμβατικών κινέζικων όπλων στη Μέση Ανατολή. Το Πεκίνο έχει προμηθεύσει συστήματα οπλισμού και τεχνολογία πυραύλων σε χώρες όπως το Ιράν, η Σαουδική Αραβία, η Συρία και η Λιβύη, οι οποίες τα έχουν διαρρεύσει σε τρομοκρατικές ομάδες όπως η Χεζμπολάχ.⁸³ Η Ιερουσαλήμ είναι ιδιαίτερα προβληματισμένη για τους δεσμούς της Κίνας με το Ιράν. Το 1997, για παράδειγμα, ο Netanyahu επισκέφθηκε το Πεκίνο και αποπειράθηκε να εξασφαλίσει τη δέσμευση του τελευταίου στο να μην κατασκευάσει έναν πυρηνικό αντιδραστήρα.⁸⁴ Το 2014, ο πρόεδρος Shimon Peres επίσης υπέδειξε ότι το Πεκίνο έπαιξε έναν κεντρικό ρόλο στις προσπάθειες να αποτρέψει την Τεχεράνη από την απόκτηση μιας πυρηνικής βόμβας.⁸⁵ Αλλά οι βελτιωμένες σχέσεις Κίνας-Ισραήλ δεν έχουν αποθαρρύνει το Πεκίνο από την εξαγωγή όπλων στους πιθανούς εχθρούς της Ιερουσαλήμ συμπεριλαμβανομένου του Ιράν.⁸⁶ Η Κίνα παραμένει αφοσιωμένη στη συμφωνία JCPOA σχετικά με το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν και δεν είναι ικανοποιημένη με τις αμφιβολίες περί αυτού του προέδρου Donald Trump.

Το Πεκίνο βλέπει τη Μέση Ανατολή ως κρίσιμη για τη γενική ενεργειακή του ασφάλεια. Τα συμφέροντά του στην περιοχή σχετίζονται με την ανάπτυξή της και «ανυπομονεί για μια περισσότερο ειρηνική, σταθερή και εύπορη [περιοχή]». ⁸⁷ Η Μέση Ανατολή είναι η μεγαλύτερή του πηγή εισαγωγών πετρελαίου με το Ιράκ, Ιράν, Κουβέιτ και Σαουδική Αραβία να είναι κεντρικές στους αμφίπλευρους δεσμούς. ⁸⁸ Αν και το Πεκίνο έχει επεκτείνει τις εισαγωγές του με χώρες όπως η Αγκόλα, η Ρωσία και η Βενεζουέλα, στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη Μέση Ανατολή. ⁸⁹ Το 2003, για παράδειγμα, η Μέση Ανατολή δικαιολογούσε το 59% των εισαγωγών αργού πετρελαίου της Κίνας, το 2006 το 45% και το 2014 το 52%. Με την πρωτοβουλία της, Belt and Road, η Κίνα στοχεύει στην ασφάλιση της ομαλής μεταφοράς ενεργειακών πόρων. Πιο σημαντικά, η πιθανότητα διακοπών παροχής ενέργειας κατά τη διάρκεια της «Αραβικής Άνοιξης» δημιούργησε μια επείγουσα ανάγκη για την κινέζικη διοίκηση να καθιερώσει ένα υπόδειγμα ενοποιημένου εμπορίου ενέργειας και επιχειρηματικής ανάπτυξης με συνέταιρους κλειδιά της Μέσης Ανατολής. ⁹¹

Ακόμα και πριν την πρωτοβουλία Belt and Road, η ενεργειακή προσέγγιση του Πεκίνου στη Μέση Ανατολή καθοριζόταν από τη θεμελιώδη αρχή εξασφάλισης τοπικής σταθερότητας και ασφάλειας. Είχε δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην αποτροπή δολιοφθοράς των θαλάσσιων και εδαφικών διαδρομών για την εξαγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου. Παρά την προσεκτική και ήπια προ-παλαιστινιακή στάση της, η Κίνα έχει συνειδητοποιήσει ότι το Ισραήλ θα μπορούσε να είναι μια όαση σταθερότητας και ευημερίας στα επακόλουθα των αραβικών αναταραχών. ⁹² Αυτή η αντίληψη επίσης συνδέεται με την άνοδο τρομοκρατικών ομάδων όπως η ISIS και η Αλ-Κάιντα. Η ISIS, συγκεκριμένα, δεν στοχεύει μόνο την Κίνα αλλά εκπαιδεύει Ουιγούρους πολεμιστές οι οποίοι θεωρούν την περιοχή του Σιντσιάνγκ ως κομμάτι του Ισλαμικού Χαλιφάτου. ⁹³ Ενώ το Πεκίνο και το Ισραήλ συμφωνούν στην ανάγκη να τελειώσει ο εμφύλιος πόλεμος στη Συρία, έχουν υιοθετήσει αντικρουόμενες θέσεις. Το Πεκίνο θέλει τη συριακή κυβέρνηση να παραμείνει στην εξουσία, πιστεύοντας πως παρέχει βοήθεια στη μάχη εναντίον αντι-Κινέζων εθνοφρουρών, την ώρα που η Ιερουσαλήμ προτιμά την απομάκρυνσή της. ⁹⁴

Οικονομικές συναλλαγές Κίνας-Ισραήλ

Το Ισραήλ άρχισε να βοηθάει την Κίνα να προωθεί τον εκσυγχρονισμό στα τέλη της δεκαετίας του '70. Ωστόσο, η ομαλοποίηση της σχέσης μετά το 1992 άνοιξε το δρόμο για πιο στενή συνεργασία. Παρά την αμερικανική πίεση σχετικά με θέματα ασφάλειας, η οικονομική συνεργασία αναπτύχθηκε γρήγορα. Θεσμικές πρωτοβουλίες διευκόλυναν τη διαδικασία. Τον Οκτώβριο του 1992 ιδρύθηκε η αμφίπλευρη ομαδική οικονομική και εμπορική επιτροπή και το 1997 οι δύο χώρες δημιούργησαν τέσσερις υπο-επιτροπές καλύπτοντας τη γεωργία, τα ηλεκτρονικά, τις τηλεπικοινωνίες και τον ιατροφαρμακευτικό εξοπλισμό. ⁹⁵ Το Μάρτιο του 2000, ο υπουργός Βιομηχανίας και Εμπορίου Ran Cohen κατεύθυνε μια ομάδα εκπροσώπων στο Πεκίνο, η οποία έθεσε τα θεμέλια για τη συμφωνία Κίνας-Ισραήλ για ένα γενικό πλαίσιο συνεργασίας στον

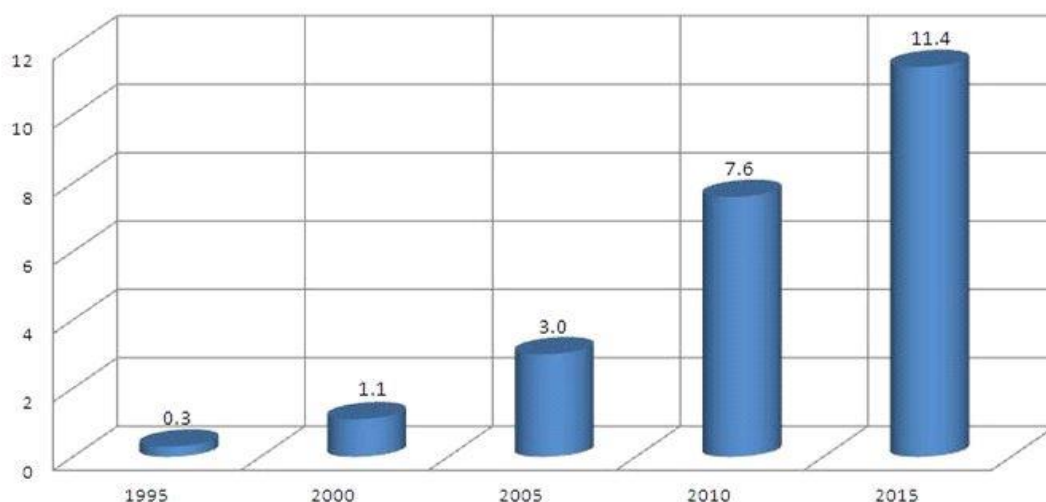
τομέα έρευνας και ανάπτυξης βιομηχανικής τεχνολογίας. Αυτή υπογράφηκε επίσημα κατά τη διάρκεια της επίσκεψης του προέδρου Jiang Zemin στο Ισραήλ ένα μήνα μετά.⁹⁶ Ο Jiang έγινε ευπρόσδεκτος στο Ισραήλ λιγότερο από 24 ώρες αφότου ο πρωθυπουργός Barack συναντήθηκε στον Λευκό Οίκο με τον πρόεδρο Clinton, ο οποίος εξέφρασε έντονη δυσαρέσκεια σχετικά με τη συμφωνία όπλων Ισραήλ-Κίνας.⁹⁷ Ο Jiang έφυγε από το Ισραήλ χωρίς συμφωνία στην πώληση όπλων.⁹⁸

Οι περιπτώσεις των δρόνων Phalcon και Harpy επηρέασαν τις σχέσεις Κίνας-Ισραήλ αλλά επίσης αποκάλυψαν την πραγματική πιθανότητα για αμφίπλευρη συνεργασία στο στρατιωτικό τομέα. Από τη μία, η Ιερουσαλήμ έπρεπε να κοιτάξει προσεκτικά τα αμερικανικά συμφέροντα. Από την άλλη, το Πεκίνο διέγνωσε πρακτικά τη σημαντικότητα από την πλευρά της Ιερουσαλήμ για τη συνεργασία της με την Ουάσινγκτον. Αργά το 2004, ο κρατικός σύμβουλος Tang Jiaxuan επισκέφτηκε το Ισραήλ, η πρώτη επίσκεψη από κάποιον υψηλόβαθμο επίσημο μετά από την υπόθεση Phalcon.⁹⁹ Η Κίνα υπέγραψε μια συμφωνία σχεδόν ίσης αξίας με το συμβόλαιο Phalcon για ισραηλινής κατασκευής δορυφόρους για την εκπομπή των Ολυμπιακών Αγώνων 2008 στο Πεκίνο. Ο Ισραηλινός ακαδημαϊκός Aron Shai βλέπει αυτήν τη συμφωνία σαν «ένα καλό παράδειγμα της ικανότητας της Κίνας να τραβήξει μια διαφοροποίηση μεταξύ των οικονομικών και διπλωματικών συναλλαγών της».¹⁰⁰

Οι αμφίπλευρες σχέσεις μεταξύ του Ισραήλ και της Κίνας έχουν συντεθεί γύρω από το ενδιαφέρον του πρώτου να βλέπει ανατολικά για ευκαιρίες επενδύσεων και εξαγωγών, και την έμφαση του τελευταίου σε επικερδείς συμφωνίες και επένδυση στην έρευνα και την τεχνολογία. Η μεγαλύτερη εξαγωγή του Ισραήλ στην Κίνα είναι υψηλή τεχνολογία την ώρα που η Κίνα εξάγει στο Ισραήλ μηχανήματα, ηλεκτρονικά, υφάσματα, χημικά προϊόντα και μέταλλα. Ο αμφίπλευρος εμπορικός όγκος ήταν μόνο 50 εκατ. δολάρια το 1992 αλλά ανήρθε στα 7.6 δις δολάρια το 2010 και πάνω από 11 δις δολάρια το 2015 και 2016, με την Κίνα να έχει ένα μεγάλο πλεόνασμα.¹⁰¹ Η συνεργασία έχει επεκταθεί και επίσης περιλαμβάνει κεφάλαια επιχειρηματικών συμμετοχών, έρευνα από κοινού, συγχωνεύσεις και εξαγορές.

Trade between China and Israel (in billions of dollars)

Source: General Administration of Customs, People's Republic of China

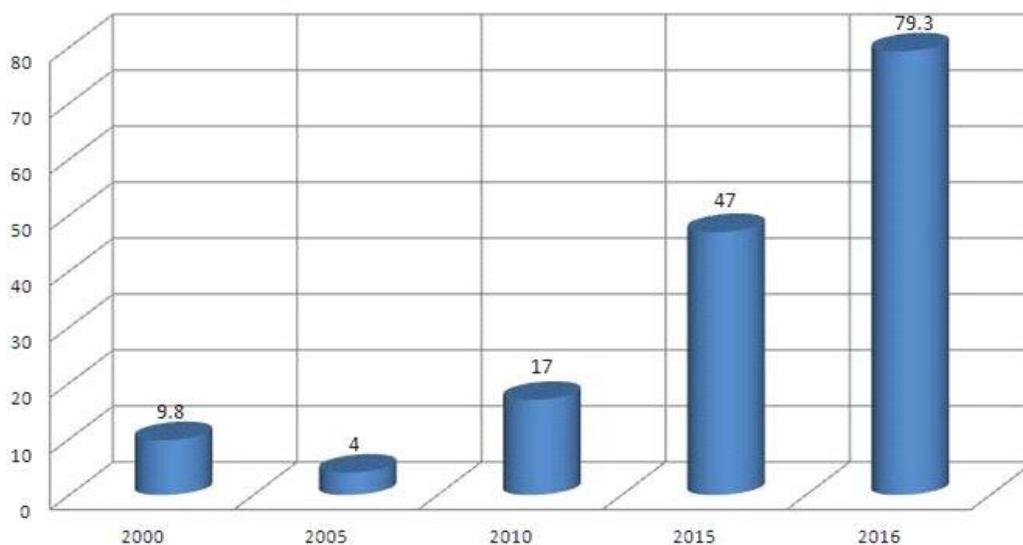


Αρκετές συναντήσεις υψηλού επιπέδου έχουν διευκολύνει την οικονομική συνεργασία. Τον Ιανουάριο του 2007, ο πρωθυπουργός Olmert επισκέφθηκε το Πεκίνο για να ενισχύσει το εμπόριο.¹⁰² Ο πρωθυπουργός Netanyahu έκανε την επόμενη επίσκεψη έξι χρόνια μετά,¹⁰³ όταν πήγε και στο Πεκίνο και στη Σαγκάη και συνάντησε τη νέα κινέζικη ηγεσία και αντιπροσώπους από τον επιχειρηματικό τομέα.¹⁰⁴ Ο κύριος σκοπός του ήταν να ανοίξει μια νέα ισραηλινή είσοδο στην Κίνα, να δημιουργήσει συνεργασίες και επιπλέον αμφίπλευρο όγκο εμπορίου.¹⁰⁵ Πιο σημαντικά, το 2013 η Κίνα και το Ισραήλ ξεκίνησαν τη διαδικασία προετοιμασίας μιας από κοινού μελέτης σκοπιμότητας, τη βάση για διαπραγματεύσεις σε μια αμφίπλευρη συμφωνία ελεύθερου εμπορίου (FTA).¹⁰⁶ Αυτές οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν το 2016.

Βλέποντας την συνεχή και σταθερή πρόοδο, ο Netanyahu επιδοκίμασε τους αναπτυσσόμενους δεσμούς του Ισραήλ με την Κίνα συνεδριάζοντας στην Ιερουσαλήμ με τον Κινέζο αναπληρωτή πρωθυπουργό Liu Yandong το 2016. Υποδέχτηκε με χαρά τις προσεγγίσεις του Πεκίνου για την έναρξη διαπραγματεύσεων ελεύθερου εμπορίου, οι οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να διπλασιάσουν το αμφίπλευρο εμπόριο.¹⁰⁷ Οι δύο πλευρές έχουν επίσης υπογράψει μια συμφωνία βίζας πολλαπλής εισόδου 10 χρόνων, καθιστώντας το Ισραήλ τρίτη χώρα μετά τις ΗΠΑ και τον Καναδά που να έχει μια τέτοια συμφωνία με την Κίνα.¹⁰⁸ Ακόμη μία επιβεβαίωση της εξαιρετικής κατάστασης των αμφίπλευρων σχέσεων είναι ο αυξανόμενος αριθμός Κινέζων πολιτών που επισκέπτονται το Ισραήλ, κάπου 80.000 το 2016, μια αύξηση 69% σε σύγκριση με το 2015.¹⁰⁹ Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, 14 απευθείας πτήσεις μεταξύ Πεκίνου και Τελ Αβίβ λειτουργούν εβδομαδιαίως.

Number of Chinese Tourists to Israel (in thousands)

Source: Central Bureau of Statistics, State of Israel



Εμπορικά και επιστημονικά προσοδοφόρες συμφωνίες Κίνας-Ισραήλ

Είναι θέμα αρχής, στην Κίνα αρέσει να επενδύει σε πεδία που εξυπηρετούν το εθνικό της συμφέρον είτε εσωτερικώς είτε διεθνώς και συνδέονται με τις φιλοδοξίες καινοτομίας της. Το Ισραήλ συνιστά μια ιδανική περίπτωση. Οι κινέζικες επενδύσεις στο Ισραήλ έχουν καλύψει τομείς όπως η αγορά χημικών, η βιομηχανία τροφίμων, οι κατασκευές, η γεωργία, το νερό και οι τεχνολογίες ανανεώσιμης ενέργειας. Αρκετά παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν. Το 2011, για παράδειγμα, η Makhteshim-Agan, μια κορυφαία ισραηλινή και παγκόσμια εταιρεία συγχωνεύτηκε με την Chem China.¹¹⁰ Η συμφωνία, κόστους κατά προσέγγιση 2.4 δις δολάρια, ήταν η μεγαλύτερη που έγινε ποτέ μεταξύ ισραηλινών και κινέζικων κρατικών επιχειρήσεων.¹¹¹ Επιπλέον, η Bright Food σύναψε μια συμφωνία για να αγοράσει το 60% του δεύτερου μεγαλύτερου διανομέα τροφίμων του Ισραήλ, την Tnuva.¹¹²

Στο πεδίο των κατασκευών, ένα από τα σημαντικότερα έργα όπου συμμετείχε μια κινέζικη εταιρεία ήταν οι «σήραγγες Carmel» στη Χάιφα.¹¹³ Η Carmelton υπέγραψε μια συμφωνία 400 εκατ. νέων Shekel Ισραήλ (NIS) με την κατασκευαστική εταιρεία δημόσιων έργων Κίνας (CCECC) το 2006.¹¹⁴ Ακόμα ένα έργο ήταν η εκσκαφή σηράγγων στη γραμμή τρένου Άκρε-Καρμιέλ κόστους 700 εκατ. NIS, που διεξήχθη μέσα από μια συνεργασία μεταξύ της Danya Cebus και της CCECC.¹¹⁵ Μια σημαντική νέα συμφωνία υπογράφηκε κατά τη διάρκεια της επισκέψεως του Netanyahu στο Πεκίνο το Μάρτιο του 2017 και θα βελτιώσει τις κατασκευαστικές δραστηριότητες στο Ισραήλ. Η Ιερουσαλήμ το βλέπει αυτό σαν μια λύση στην κρίση του στεγαστικού τομέα του Ισραήλ και το Πεκίνο σαν μια ευκαιρία να αποστείλει Κινέζους εργάτες.¹¹⁶

Στη γεωργία η συνεργασία ξεκινά με αμφίπλευρες συμφωνίες όπως το από κοινού σχέδιο δράσης του 2015 για αύξηση του όγκου εμπορίου γεωργίας σε 450 εκατ. δολάρια μέχρι το 2020¹¹⁷ και τη διεύρυνση στη μεταφορά τεχνολογίας καινοτομίας από την Κίνα στο Ισραήλ.¹¹⁸ Αυτή είναι επίσης η περίπτωση και με την τεχνολογία ύδρευσης. Μία από τις πολλές κοινοπραξίες είναι η βιομηχανική ζώνη Κουανγκτούνγκ Κίνας-Ισραήλ. Η ισραηλινή εταιρεία IDE, για παράδειγμα, κατασκεύασε τη μεγαλύτερη μονάδα αφαλάτωσης της Κίνας στο Τιεντσίν, που παράγει 200.000 κυβικά μέτρα νερού ημερησίως.

Όπως σημειώθηκε, στο Πεκίνο αρέσει ιδιαίτερα να χρηματοδοτεί έρευνα και ανάπτυξη στην Κίνα. Το Σεπτέμβριο του 2013, το ίδρυμα Li Ka-Shing, το οποίο ανήκει στον πλουσιότερο επιχειρηματία ακινήτων του Χονγκ-Κονγκ, χρηματοδότησε μια κοινοπραξία μεταξύ του υψηλού κύρους Ινστιτούτου Τεχνολογίας Ισραήλ «Technion» και του Πανεπιστημίου του Σάντου για την ανέγερση μιας καινούργιας ακαδημαϊκής εγκατάστασης στην επαρχία Κουανγκτούνγκ.¹²⁰ Λίγους μήνες αργότερα, η αντιπρόεδρος του κρατικού συμβουλίου Liu Yandong επισκέφθηκε επίσημα το Ισραήλ και παραστάθηκε στο πρώτο Συνέδριο Καινοτομίας του Ισραήλ.¹²¹ Στην περίπτωση της επίσκεψής της, το Πανεπιστήμιο Τελ Αβίβ και το Πανεπιστήμιο Τσινγκχουά υπέγραψαν μια συμφωνία 300 εκατ. δολαρίων για να

ξεκινήσουν το «XIN», ένα κέντρο ερευνών που αρχικά εστιάζει στη συνεργασία νανοτεχνολογίας, ιδιαίτερα σε εφαρμογές ιατρικής και οπτικής.¹²² Ακολούθως, εγκαινιάστηκε το Ινστιτούτο Κομφούκιος στο Εβραϊκό Πανεπιστήμιο.



Από αριστερά: Prof. Joseph Klafter (πρόεδρος Παν/μιου Τελ Αβίβ), Liu Yandong, Prof. Chen Jining (πρόεδρος Παν/μιου Τσινγκχουά)

Εισχώρηση της Κίνας σε ισραηλινούς λιμένες

Όντας ήδη οικονομικά αφοσιωμένος στο Ισραήλ, η ομιλία του προέδρου Χι το 2013 έδωσε ώθηση στη διπλωματία της Κίνας για λιμάνια. Το Ισραήλ δυνητικά συνιστά μια στάση στον κινέζικο ναυτιλιακό Δρόμο του Μεταξιού συνδέοντας τον Ινδικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο Θάλασσα διαμέσου του κόλπου του Σουέζ.¹²⁴ Ακόμα και πριν την κυκλοφορία του στρατηγικού κινέζικου σχεδίου, ο Ισραηλινός υπουργός Μεταφορών Yisrael Katz υπέγραψε ένα πρωτόκολλο συνεργασίας στην Κίνα τον Ιούλιο του 2012 για έργα υποδομών. Ακολούθως αυτού, το Πεκίνο αποφάσισε να επεκτείνει τη δραστηριότητα των κινέζικων εταιρειών στο Ισραήλ στα λιμάνια και στον τομέα του σιδηροδρομικού δικτύου.¹²⁵ Η πρωτοβουλία Belt and Road ήταν η αφετηρία.

Η Κίνα έχει δείξει μεγάλο ενδιαφέρον για τα ισραηλινά λιμάνια και έχει συμμετάσχει σε κατασκευαστικές δραστηριότητες καθώς επίσης στη διαχείριση μελλοντικών επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ανάπτυξης και περιουσίας ισραηλινών λιμένων (IPC) είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη και την παροχή απαραίτητων υποδομών για τα τρία εμπορικά λιμάνια της χώρας στη Χάιφα, Ασντόντ και Ελάτ. Η κινέζικη παν μεσογειακή μηχανολογική εταιρεία λιμανιών (PMEC) επιλέχθηκε να κατασκευάσει το νέο λιμάνι της Ασντόντ τον Ιούνιο του 2014. Η κινέζικη εταιρεία επίσης κέρδισε την προσφορά για την κατασκευή του Bayport στη Χάιφα αλλά έπρεπε να επιλέξει μεταξύ των δύο έργων σύμφωνα με τους ισραηλινούς κανονισμούς.¹²⁶ Προτίμησε να προχωρήσει με την Ασντόντ.

Το έργο της Ασντόντ περιλαμβάνει δουλειές στον νότιο τερματικό σταθμό του λιμανιού όπως η κατασκευή αποβάθρας, επέκταση του υπάρχοντος κυματοθραύστη κατά 600 μέτρα, καινούργιοι δευτερεύοντες κυματοθραύστες 1.500 μέτρων και εργασίες αποκατάστασης και εκβάθυνσης, αξίας 3.3 δις NIS, κατά προσέγγιση 870 εκατ. δολάρια.¹²⁷ Σύμφωνα με τον πρωθυπουργό Netanyahu, αυτό είναι «μια περαιτέρω έκφραση των δυναμωτικών δεσμών μεταξύ Ισραήλ και Κίνας».¹²⁸ Οι εργασίες φαίνονται μπροστά από το πρόγραμμα¹²⁹ και πλήρης λειτουργία αναμένεται ως το 2021. Για να βελτιώσει τη δημόσια εικόνα της στο Ισραήλ καθώς συνέχιζε τις εργασίες της στην Ασντόντ, το 2016, η PMEC επίσης σύναψε μια συμφωνία χρηματοδότησης με την ποδοσφαιρική ομάδα Χάποελ Τελ Αβίβ αξίας 11.2 εκατ. δολαρίων για πέντε χρόνια.¹³⁰

Ακόμα μία κινέζικη επιχείρηση θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του λιμανιού της Χάιφα. Το 2014, ο διεθνής όμιλος λιμένων της Σαγκάη (SIPG) κέρδισε μία προσφορά λειτουργίας του Bayport για 25 χρόνια ξεκινώντας το 2021 όταν η κατασκευή του Bayport αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί από μία ισραηλινή κοινοπραξία.¹³¹ Ο SIPG ήταν ο μοναδικός υποψήφιος, προσφέροντας ένα ποσό άδειας για όλο το φορτίο που κινείται στο λιμάνι της Χάιφα καθώς επίσης ετήσια ποσά χρήσεως για τις εγκαταστάσεις. Θα επενδύσει επίσης περίπου 2 δις δολάρια στην κατασκευή εγκαταστάσεων λιμένος και την αγορά εξοπλισμού για το λιμάνι.¹³² Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση, ο SIPG θα είναι υπεύθυνος για την κατασκευή εγκαταστάσεων στον πίσω τερματικό σταθμό, την ανάπτυξη και την εγκατάσταση του εξοπλισμού και την ημερήσια συντήρηση και λειτουργία του τερματικού σταθμού. Με ένα σύνολο 1.500 μέτρων μήκους αποβάθρας, μια επιφάνεια 78 εκταρίων και ένα βύθισμα 17.3 μέτρων, ο τερματικός σταθμός Bayport θα χειρίζεται τη σχεδιασμένη ετήσια παραγωγή των 1.86 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων.



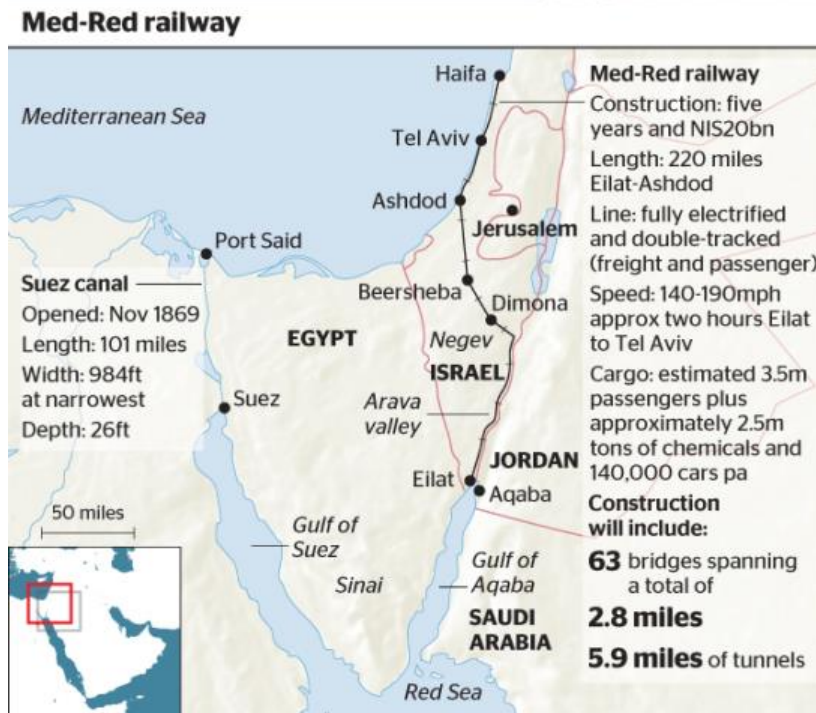
Η πετυχημένη υποβολή προσφοράς καθιστά τον SIPG ένα διεθνή λειτουργό τερματικού σταθμού και βελτιώνει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα και τη στρατηγική συνεργασία με διεθνή λιμάνια και γραμμές πλοίων.¹³³

Η κινέζικη εταιρεία βλέπει την επένδυση της Χάιφα σαν μια ανταπόκριση στην πρωτοβουλία Belt and Road. Ο πρόεδρός της, Chen Xuyuan, έχει εξηγήσει ότι «θα μπορούσε να βοηθήσει στην ενδυνάμωση σχέσεων μεταξύ του λιμανιού της Σαγκάη και άλλα [λιμάνια] κατά μήκος του ναυτιλιακού Δρόμου του Μεταξιού και να σχηματίσει ένα πλησιέστερο δίκτυο μεταξύ Σαγκάη και Ευρώπης».¹³⁴ Γενικά, το Ισραήλ αναμένεται να απολαύσει μεγαλύτερο όγκο εμπορίου ενόσω η Κίνα βρίσκει αποβάθρες για να προμηθεύει τις ευρωπαϊκές, Μέσης Ανατολής και βόρειας Αφρικής αγορές.¹³⁵ Η Ιερουσαλήμ, παρ' όλα αυτά, δεν είναι η μοναδική τοποθεσία για κινέζικη διπλωματία λιμανιών στην ανατολική Μεσόγειο. Η μηχανολογική εταιρεία λιμανιών Κίνας έχει εκσυγχρονίσει το λιμάνι της Τρίπολης στο Λίβανο αφότου υπογράφηκε μια συμφωνία το 2009, επεκτείνοντας τη χωρητικότητά του και το βάθος του,¹³⁶ και η συνεργασία τονίστηκε το Μάρτιο του 2017 όταν παραδόθηκαν στο λιμάνι κινέζικοι γερανοί.¹³⁷

Ασφαλής διεξαγωγή του εμπορίου

Η κινέζικη επένδυση σε λιμάνια είναι σχεδόν ρουτίνα. Για το Ισραήλ η πιο σημαντική πρόκληση είναι να εγγυηθεί την ομαλή άφιξη των εμπορευμάτων στα λιμάνια του. Εκ φύσεως, η Κίνα έχει εξαρτηθεί από την διώρυγα του Σουέζ για να προσεγγίσει τη μεγαλύτερη αγορά εξαγωγών της, στην Ευρώπη· ο όγκος του εμπορίου το 2015 ανήρθε στα 521 δις ευρώ.¹³⁸ Ωστόσο, με την παραδοσιακή της έμφαση στην ανεύρεση εναλλακτικών και τους προβληματισμούς για την αστάθεια στη Μέση Ανατολή, η κινέζικη διοίκηση διερεύνησε πώς θα μπορούσε να επωφεληθεί από την ισραηλινή σταθερότητα και αξιοπιστία στο να προφυλάξει το εμπόριο. Ο κύριος σκοπός της είναι να βρει έναν τρόπο να αποφύγει το πέρασμα του Σουέζ. Χρησιμοποιώντας την τεχνογνωσία του στην κατασκευή ή εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών δικτύων, το Πεκίνο είδε μια παρόμοια ευκαιρία στο Ισραήλ, ξεκινώντας στον Κόλπο της Άκαμπα.

Το πρωτόκολλο συνεργασίας που υπογράφηκε από τον Katz και τον Κινέζο ομόλογό του Li Shenglin το 2012 έθεσε τις βάσεις για ακόμα ένα γιγαντιαίο κινέζικο έργο, την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου του Ελάτ. Η κρατική κινέζικη κατασκευαστική εταιρεία επικοινωνιών (CCCC) επιλέχθηκε υπό όρους για να κατασκευάσει μια αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας που να συνδέει την Τελ Αβίβ στη Μεσόγειο και το λιμάνι του Ελάτ στην Ερυθρά Θάλασσα, με μια ταχύτητα 250-300 χλμ. ανά ώρα.¹³⁹ Η επονομαζόμενη «Red-Med» σιδηροδρομική γραμμή, μια γραμμή 350 χιλιομέτρων που περιλαμβάνει 63 γέφυρες και 5 σήραγγες θα μπορούσε να κοστίσει από 6.5 μέχρι 13 δις δολάρια.¹⁴⁰ Στις δημόσιες δηλώσεις του, ο Netanyahu είπε: «Η τοποθέτηση αυτής της γραμμής έχει στρατηγική σημασία, και εθνική και διεθνή.»¹⁴¹



Από μια ισραηλινή οπτική, η «Red-Med» θα έφερνε οικονομικά οφέλη σαν καταλυτική για την ανάπτυξη της νότιας περιοχής Νεγκέβ. Το έργο θα μπορούσε επίσης να βελτιώσει την τοπική της φήμη και να δυναμώσει τη θέση διαπραγματεύσεώς της σε σχέση με την Αίγυπτο, ειδικά κατά τη διάρκεια δύσκολων περιόδων όπως εκείνη που προηγήθηκε το καθεστώς του προέδρου Abdel Fattah Sisi. Για δεκαετίες, το Κάιρο ήταν ικανό να απομονώσει το Ισραήλ εν μέρει απειλώντας να κλείσει τη διώρυγα του Σουέζ.¹⁴² Υπό τις παρούσες συνθήκες, ωστόσο, είναι αμφίβολο αν το Ισραήλ θέλει να ανταγωνιστεί την Αίγυπτο διαμέσου μιας σιδηροδρομικής γραμμής «Red-Med». Σύμφωνα με τον πρώην Ισραηλινό διπλωμάτη Oded Eran, η Ιερουσαλήμ θέλει η αιγυπτιακή οικονομία να αναπτυχθεί και πιστεύει πως η νέα κατασκευή θα διευκολύνει το εμπόριο.¹⁴³ Εκτός από τις τοπικές εξελίξεις, το Ισραήλ οπωσδήποτε θα διευκολύνει το εμπόριο μεταξύ της Ασίας και της Ευρώπης και μπορεί συνεπώς να βασιστεί σε γεωπολιτικά και οικονομικά προνόμια.

Το Πεκίνο παρομοίως προβλέπει οικονομικά οφέλη. Η κατασκευή του έργου θα συνεισφέρει στο κεφάλαιο, την τεχνολογία και τις πρωτοβουλίες του και θα παρέχει ευκαιρίες εργασίας για το εργατικό δυναμικό της Κίνας στο εξωτερικό.¹⁴⁴ Πάνω απ' όλα, η Κίνα ευελπιστεί ότι ο ναυτιλιακός δρόμος στη Μεσόγειο θα συμπληρωθεί. Είναι σημαντικό να σημειώσουμε πως το Πεκίνο δεν επιλέγει μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου αλλά υιοθετεί μια διπλή προσέγγιση.¹⁴⁵ Καλές σχέσεις Κίνας-Ισραήλ δεν πάει να πει ότι το Πεκίνο θα παραμελήσει την σχέση του με το Κάιρο. Πράγματι, η Αίγυπτος είναι επίσης ένας σημαντικός συνεργάτης στην πρωτοβουλία Belt and Road.

Από τότε που η νέα διώρυγα του Σουέζ τέθηκε σε χρήση το 2015, η αιγυπτιακή κυβέρνηση σχεδιάζει να αναβαθμίσει λιμάνια, και να αναλάβει έργα υποδομών και βιομηχανική ανάπτυξη στην περιοχή. Η Κίνα το βλέπει αυτό ως μία επιπλέον

ευκαιρία όχι μόνο για να ενισχύσει το ρόλο της στην παγκόσμια ναυτιλία αλλά και να συνεχίσει τα έργα υποδομών της.¹⁴⁶ Το εξαιρετικό αμφίπλευρο κλίμα επιβεβαιώθηκε κατά τη διάρκεια της επίσκεψης από τον Χι στην Αίγυπτο τον Ιανουάριο του 2016.

Δεν είναι ξεκάθαρο το πότε θα κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή «Red-Med». Το ισραηλινό Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε ομόφωνα το έργο το 2012 αλλά η ημερομηνία έναρξης δεν έχει καθοριστεί ούτε έχει ανακοινωθεί η προσφορά. Η νομική διαδικασία είναι πολύπλοκη και υπάρχουν αρνητικές αντιδράσεις από ισραηλινούς περιβαλλοντολογικούς οργανισμούς οι οποίοι ανησυχούν για τα μοναδικά τοπία της Νεγκέβ.¹⁴⁸ Το Ισραήλ και η Κίνα, ωστόσο, παραμένουν δεσμευμένα στο έργο. Το θέμα ήταν στο πρόγραμμα κατά τη διάρκεια της επισκέψεως του Netanyahu στο Πεκίνο το 2017.¹⁴⁹

Διαπραγματευτική ισχύς

Η πρωτοβουλία Belt and Road και οι επακόλουθες κινέζικες επενδύσεις και σχέδια έχουν φέρει το Πεκίνο στο κέντρο της διεθνούς προσοχής. Οι περιπτώσεις της Ελλάδας και του Ισραήλ, όμως, επιδεικνύουν ότι η Κίνα είχε ήδη ξεκινήσει να αναζητά μεγαλύτερες δουλειές και διεθνείς ρόλους ακόμα και πριν την ομιλία του Χι το 2013. Η COSCO εξέφρασε ένα αρχικό ενδιαφέρον να επενδύσει στον Πειραιά το 2006 και τελικά εισήλθε στο λιμάνι το 2009, την ώρα που πολυεπίπεδες σχέσεις Κίνας-Ισραήλ έχουν εξελιχθεί γύρω από διαφορετικούς τομείς για πολλά χρόνια. Το Belt and Road δεν μπορεί να θεωρηθεί ένα σημείο καμπής ή μια κινητήρια δύναμη για τα συμφέροντα του Πεκίνου στη Μεσόγειο αλλά ως μια πλατφόρμα που επιταχύνει και αυξάνει την παρουσία του.

Η Κίνα έχει προσεγγίσει την Ελλάδα και το Ισραήλ διαφορετικά εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Και οι δύο χώρες βασίζονται στην ειδική σχέση τους με τις ΗΠΑ –και της Ελλάδας με την Ε.Ε– στις συναλλαγές τους με το Πεκίνο. Παρ' όλα αυτά, η θέση της Ελλάδας είναι πιο αδύναμη σε σύγκριση με του Ισραήλ. Η Αθήνα χρειάζεται απεγνωσμένα να διεξάγει ιδιωτικοποιήσεις και να λάβει ξένο κεφάλαιο υπό το σχέδιο διάσωσης της ενώ η Ιερουσαλήμ είναι ικανή να προχωρήσει ως θέμα στρατηγικού συμφέροντος χωρίς να χρειάζεται να λάβει γρήγορες αποφάσεις. Η οικονομική κατάσταση της τελευταίας επίσης της επιτρέπει να διαπραγματευτεί καλύτερα με ξένους παίκτες όπως η Κίνα. Επιπλέον, η Ελλάδα δεν έχει καμία φήμη για καινοτομία και τεχνολογική έρευνα που να προσελκύει το ενδιαφέρον κινέζικων εταιρειών, σε αντίθεση με το Ισραήλ, ευρέως αναγνωρισμένο ως ένα «νεοσύστατο κράτος». Η Κίνα αναζητά συγκεκριμένες ευκαιρίες στην Ελλάδα σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά και τον ενεργειακό τομέα ενώ μεταχειρίζεται μια πολυδιάστατη οικονομική πολιτική προς το Ισραήλ.

Το Πεκίνο δεν εμπιστεύεται απαραίτητα τις ελληνικές κυβερνήσεις αλλά δείχνει έναν αξιοσημείωτο βαθμό υπομονής. Η Κίνα είναι επίσης πολύ προβληματισμένη για την

πιθανότητα ενός «Grexit» και παρακολουθεί προσεκτικά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ελλάδας και των πιστωτών της. Ένα ενδεχόμενο «Grexit» θα μπορούσε να θέσει την επένδυση της COSCO στον Πειραιά σε κίνδυνο. Αντιθέτως, η κινέζικη διοίκηση έχει βρει μια καλή βάση για συνεργασία με τις ισραηλινές κυβερνήσεις παρά τις διαφωνίες σχετικά με τη μεταφορά στρατιωτικής τεχνολογίας. Εν γένει, ενώ η Αθήνα μπορεί μετά βίας να επιβάλλει τους δικούς της όρους, η Ιερουσαλήμ είναι ικανή να το κάνει.

Η Ελλάδα μπορεί να μελετήσει το υπόδειγμα των σχέσεων Κίνας-Ισραήλ για να βελτιώσει τη σχέση της με την Κίνα. Χωρίς να εγκαταλείπει τον προ-Ευρωπαϊκής Ένωσης και προ-Ηνωμένων Πολιτειών προσανατολισμό της και να σεβαστεί τους ευρωπαϊκούς κανόνες, υπάρχει περιθώριο για τις ελληνικές κυβερνήσεις να διαπραγματευτούν καλύτερα με την Κίνα. Ακόμα και χωρίς να έχουν το ισραηλινό πλεονέκτημα της καινοτόμου τεχνογνωσίας, μπορούν να συνδέσουν την έγκριση νέων κινέζικων επενδύσεων με αυξήσεις των ελληνικών εξαγωγών στην Κίνα και τον αριθμό των Κινέζων τουριστών που καταφθάνουν στην Ελλάδα.¹⁵⁰ Η κινέζικη διοίκηση ίσως να είναι προετοιμασμένη να αποδεχθεί συγκεκριμένες ελληνικές προτάσεις σε συμφωνία με την πρωτοβουλία Belt and Road σχετικά με το εμπόριο και τις ανταλλαγές ανθρώπων με ανθρώπους.¹⁵¹ Αλλά η έλλειψη μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδιασμού και η εναντίωση της παρούσας κυβέρνησης σε επενδύσεις από ξένες χώρες συνιστούν περιοριστικούς παράγοντες. Ενώ ο Τσίπρας ικανοποίησε την κινέζικη κυβέρνηση με το να παρευρεθεί στο Φόρουμ Belt and Road το Μάιο του 2017, με την απουσία των περισσότερων ηγετών της Ε.Ε, επέστρεψε μόνο με γενικές δεσμεύσεις αλλά όχι συγκεκριμένα σχέδια.

Η ειδημοσύνη του Ισραήλ στον έλεγχο των ενδεχόμενων επενδύσεων της Κίνας και στην εξέταση της κατάστασης των κινέζικων εταιρειών είναι επίσης χρήσιμη για την Ελλάδα. Αρκετές κινέζικες αντιπροσωπείες έχουν κάνει πρόσφατα διερευνητικές επισκέψεις στην Ελλάδα, η οποία πρέπει επειγόντως να καθιερώσει μια κατάλληλη μέθοδο κριτικής. Η ισραηλινή εμπειρία υπό αυτό το πρίσμα είναι πολλά υποσχόμενη. Το 2015, για παράδειγμα, η Delek Group έκλεισε με τη FOSUN μια συμφωνία για τον έλεγχο της ισραηλινής ασφαλιστικής εταιρείας Phoenix Holdings, η οποία ακυρώθηκε το Φεβρουάριο του 2016 ύστερα από ενδοιασμούς από ισραηλινούς ρυθμιστικούς φορείς.¹⁵² Η ακύρωση αποδόθηκε επισήμως από τη FOSUN στην αναταραχή της παγκόσμιας αγοράς αλλά οπωσδήποτε σχετίζεται με την άγνωστη μοίρα του προέδρου της Guo Guangchang.¹⁵³ Η αβεβαιότητα των ισραηλινών ρυθμιστικών φορέων επίσης απέτρεψε τη Macrolink Group της Κίνας από το να αγοράσει ένα μερίδιο 55% της Clal Insurance Enterprises Holdings.¹⁵⁴



Guo Guangchang, πρόεδρος της FOSUN

Έργα με «όφελος για όλους»

Η προσέγγιση της Κίνας ξεχώρισε σαφώς την Ελλάδα από το Ισραήλ αλλά υπάρχουν ομοιότητες. Η επιτυχία της COSCO στον Πειραιά είναι ένα υπόδειγμα για την PMEC στην Ασπρόντι και της SIPG στη Χάιφα. Πρώτα, αυτό σχετίζεται με την αποδοτικότητα. Το 2014, για παράδειγμα, τα έσοδα της COSCO από την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας των τερματικών σταθμών ανέβηκαν κατά 13.6%. Αυτή η αύξηση αποδόθηκε σε τρία λιμάνια: τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά, τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων OCEANGATE της Κουανγκτσόου στη νότια Κίνα και τον αντίστοιχο του Ξιαμίν.¹⁵⁵ Αυτή ήταν επίσης η περίπτωση το 2016 όταν τα έσοδα της COSCO αυξήθηκαν κατά 8.7% με τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά και της Κουανγκτσόου (OCEANGATE) να συμβάλλουν στην επιτυχία.¹⁵⁶ Γενικά, η Κίνα επιμένει στους αριθμούς όχι μόνο για αποδοτικότητα αλλά και ως ένα εργαλείο πειθούς τοπικών φορέων στην αντίληψη «οφέλους για όλους» (“win-win”) των επενδύσεων. Όσο μεγαλύτερα είναι τα έσοδα, τόσες περισσότερες δουλειές μπορούν να δημιουργηθούν, και επιχειρηματικές συμφωνίες μπορούν να κλείσουν. Αναφέροντας αυτό, το Πεκίνο έχει ανταποκριθεί με υπομονή στις τοπικές συνθήκες εργασίας. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις αντιτασσόμενες στα κινέζικα σχέδια των λιμανιών τόσο της Ελλάδας όσο και του Ισραήλ σύντομα προσαρμόστηκαν στην πραγματικότητα του ιδιωτικού τομέα.

Αφού πήρε τον έλεγχο του ΟΛΠ το 2016, η COSCO είναι επίσης προετοιμασμένη να επενδύσει σε γειτονικούς τομείς, συμπεριλαμβάνοντας την επισκευή πλοίων, τον τερματικό σταθμό αυτοκινήτων και τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρων. Επενδύσεις σε υλικοτεχνική υποστήριξη (logistics) επίσης αναμένονται και πιθανόν ξενοδοχεία.¹⁵⁷ Σύμφωνα με το σχέδιο της COSCO το λιμάνι μπορεί να εκσυγχρονιστεί πλήρως στα επόμενα χρόνια και να αναπτυχθεί σε ένα από τα πιο

επιτυχημένα μεσογειακά κέντρα μεταφόρτωσης. Η PMEC και η SIPG ασφαλώς μπορούν να παρακολουθήσουν το παράδειγμα της COSCO καθώς επενδύουν στα λιμάνια της Ασντόντ και της Χάιφα. Τα μόνα σοβαρά εμπόδια για τα νέα έργα της COSCO στον Πειραιά είναι η ελληνική γραφειοκρατία και οι διαρκείς διαφωνίες με τους τοπικούς φορείς όπως οι δήμοι. Οι ισραηλινές αρχές ίσως αποτρέψουν παρόμοια αδιέξοδα ή καθυστερήσεις διαπραγματευόμενες με τοπικά ενδιαφερόμενα μέρη από πριν.

Επιπλέον, λόγω της προθυμίας του Πεκίνου να επενδύσει σε σιδηροδρομικές γραμμές ίσως αυτό να δει παρόμοια έργα υποδομών να εξελίσσονται στις δύο χώρες. Η Ελλάδα συμμετέχει έμμεσα στο φιλόδοξο σχέδιο της Κίνας να συνδέσει τον Πειραιά με την κεντρική και ανατολική Ευρώπη με το τρένο. Το κινέζικο γιγαντιαίο έργο θα είναι μια ενδιαφέρουσα περίπτωση μελέτης για το προτεινόμενο έργο Red-Med που θα συνδέσει το Ελάτ με την Ασντόντ. Η κινέζικη και η ισραηλινή πλευρά θα πρέπει να παρακολουθήσουν πώς ένα σιδηροδρομικό έργο –όπου συμμετέχουν διαφορετικές ιδιωτικές εταιρείες– θα λειτουργήσει στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Όσον αφορά την ενέργεια, η πρόσφατη απόκτηση του 24% του ελληνικού ΑΔΜΗΕ από τη State Grid της Κίνας ίσως δώσει στην κινέζικη εταιρεία πρόσβαση στη Μεσόγειο. Η Κύπρος, η Ελλάδα και το Ισραήλ έχουν ήδη συμφωνήσει να αναπτύξουν ένα υποθαλάσσιο καλώδιο που θα συνδέσει τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας των τριών χωρών.¹⁵⁸ Ο επονομαζόμενος «Ευρασιατικός διασυνδεδετήριος αγωγός» δημιουργεί το δρόμο του ηλεκτρικού ρεύματος από τις τρεις χώρες διαμέσου του οποίου η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να τροφοδοτηθεί, με ασφάλεια, με ηλεκτρικό ρεύμα παραγόμενο από αποθέματα φυσικού αερίου στην Κύπρο και το Ισραήλ καθώς επίσης από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.¹⁵⁹ Η συμμετοχή της State Grid της Κίνας σε αυτό δεν έχει ξεκαθαριστεί ακόμα. Παρ' όλα αυτά, εγείρονται εικασίες αφότου ο Τσίπρας είπε δημόσια ότι συζήτησε αυτήν τη συγκεκριμένη επένδυση με την Κίνα το Μάιο του 2017.¹⁶⁰

Όσον αφορά τα αποθέματα φυσικού αερίου στην ανατολική Μεσόγειο, το ενδιαφέρον της Κίνας είναι προς το παρόν θεωρητικό αλλά θα μπορούσε να γίνει από το μέλλον. Το 2012, ο υπουργός Μεταφορών Katz έδωσε μια συνέντευξη στους Global Times λέγοντας πως το φυσικό αέριο στο Ισραήλ θα μπορούσε να είναι μια βάση συζητήσεων Κίνας-Ισραήλ.¹⁶¹ Οι εξαγωγές φυσικού αερίου του Ισραήλ στην Κίνα θα είχαν σημαντικές στρατηγικές επιπτώσεις όχι επειδή οι πωλήσεις είναι προβληματικές αλλά επειδή οι σχέσεις με άλλες χώρες στην περιοχή και στην Ε.Ε θα επηρεαστούν.¹⁶² Ακολούθως, το 2015 μεταδόθηκε ότι η FOSUN σκόπευε να αγοράσει ισραηλινά κοιτάσματα φυσικού αερίου από την Delek.¹⁶³ Και μερικούς μήνες αργότερα, η Ιερουσαλήμ και το Πεκίνο επέκτειναν τη συνεργασία τους στην έρευνα και ανάπτυξη ενεργειακής τεχνολογίας, συμπεριλαμβάνοντας τη σύσταση κεφαλαίων για την ανανεώσιμη ενέργεια. Ο Ισραηλινός υπουργός Εθνικών Υποδομών, Ενέργειας και Υδάτινων Πόρων Yuval Steinitz προσκάλεσε τότε κινέζικες εταιρείες όπως τη Sinopec Group, την China Gezhouba Group Corporation (CGGC) και την CMEC για να επενδύσουν.¹⁶⁴

Ταυτόχρονα με τις ενεργειακές συζητήσεις, η εθνική υπεράκτια εταιρεία πετρελαίου της Κίνας CNOOC έδειξε ένα ενδιαφέρον για την αγορά μεριδίου του κοιτάσματος Αφροδίτη στην Κύπρο το 2014.¹⁶⁵ Το 2014, η ίδια κινέζικη εταιρεία επίσης έδειξε ενδιαφέρον για συμμετοχή στην προσφορά για έρευνες φυσικού αερίου στο Ιόνιο Πέλαγος αλλά η απόκτηση της εξουσίας από τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α καθυστερεί τη διαδικασία. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επενδύσεις στην ενέργεια συμβαδίζουν με την πρωτοβουλία Belt and Road, η Κίνα ψάχνει σταδιακά για νέες ευκαιρίες στην ανατολική Μεσόγειο. Η Ελλάδα και το Ισραήλ καθώς και η Κύπρος ίσως να δουν την Κίνα να κερδίζει έδαφος μακροπρόθεσμα. Αλλά το Πεκίνο θα είναι πιθανώς αδιάφορο στην ενδεχόμενη κατασκευή του αγωγού EastMed μεταφοράς φυσικού αερίου από την ανατολική Μεσόγειο στην Κύπρο, Ελλάδα και Ιταλία.



Ανερχόμενη Κίνα: ανάπτυξη ή απειλή;

Από μία ευρύτερη προοπτική, οι αναπτυσσόμενες σχέσεις της Κίνας με την Ελλάδα και το Ισραήλ είναι μέρος μιας πολυδιάστατης εξωτερικής πολιτικής στη λεκάνη της Μεσογείου που επίσης περιλαμβάνει προσεγγίσεις στην Αλγερία, την Κύπρο, την Αίγυπτο, την Ιταλία, το Λίβανο, το Μαρόκο και την Τουρκία. Αρχικά, τα κίνητρα του Πεκίνου είναι οικονομικά και γεωπολιτικά.¹⁶⁶ Αλλά κάποιες φωνές προειδοποιούν ενάντια στην πιθανή ανάμειξη της Κίνας στη Μεσόγειο, βλέποντας επιπτώσεις στην ασφάλεια καθώς και κινδύνους στρατιωτικοποίησης. Αυτό το επιχείρημα συνδέεται με τη Λευκή Βίβλο του Πεκίνου για τις ένοπλες δυνάμεις που εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2013 η οποία προβλέπει προστασία των πηγών ενέργειας στο εξωτερικό και οι υπήκοοι Κίνας στο εξωτερικό αποτελούν σημαντικό προβληματισμό ασφάλειας για να αναληφθεί από τον στρατό της χώρας.¹⁶⁷

Η αναδυόμενη πρόκληση της Κίνας για προστασία των πολιτών της και αντιμετώπιση

της τρομοκρατίας επεκτείνει την παγκόσμια παρουσία της στην λεκάνη της Μεσογείου.¹⁶⁸ Αυτό είναι προφανές από πρόσφατες δραστηριότητες του κινέζικου Πολεμικού Ναυτικού,¹⁶⁹ συγκεκριμένα όταν διέσωσε 30.000 Κινέζους εργάτες αποκλεισμένους στη Λιβύη το Μάρτιο του 2011.¹⁷⁰ Ο ρόλος της Ελλάδας ήταν κρίσιμος εφόσον κατά προσέγγιση οι μισοί πρόσφυγες μεταφέρθηκαν με φέρυ μποτ στην Κρήτη με την υποστήριξη του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Η συνεργασία Κίνας-Ελλάδας επαναλήφθηκε τον Αύγουστο του 2014,¹⁷¹ και το Πεκίνο επανειλημμένα εξέφρασε την ευγνωμοσύνη του δημόσια στις ελληνικές αρχές.¹⁷²



Ο Κινέζος πρέσβης στην Ελλάδα Ζου Xiaoli μαζί με τους καπετάνιους της φρεγάτας «Σαλαμής» στο λιμάνι του Πειραιά στις 2 Αυγούστου 2014.

Ταυτόχρονα με τις εκκενώσεις από τη Λιβύη, ένα κινέζικο πολεμικό πλοίο συμμετείχε σε μια ειδική ομάδα από διάφορες χώρες για να συνοδέψει πλοία που μετέφεραν τα χημικά όπλα της Συρίας για καταστροφή το Φεβρουάριο του 2014.¹⁷³ Πιο σημαντικό, πραγματοποιήθηκαν ναυτικές ασκήσεις Κίνας-Ρωσίας στην λεκάνη της Μεσογείου το Μάιο του 2015, αυξάνοντας τις ανησυχίες των δυτικών.¹⁷⁴ Η συμμετοχή του Πεκίνου με το NATO σε ορισμένες μη-πολεμικές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο –όπως αντιπειρατεία, ανθρωπιστική βοήθεια και ανακούφιση καταστροφής– δεν μπορούν να αγνοηθούν. Σύμφωνα με την Christina Lin, αυτές οι επιχειρήσεις ενισχύουν την ήπια και τη σκληρή ισχύ της Κίνας και βελτιώνουν τις μακροπρόθεσμες λειτουργικές ικανότητες του Λαϊκού Απελευθερωτικού Στρατού (PLA) καθώς επίσης της διεθνούς εικόνας της Κίνας ως υπεύθυνου ενδιαφερόμενου μέρους.¹⁷⁵ Η αναπτυσσόμενη παρουσία του Πεκίνου στη Μεσόγειο συστήνει τόσο μία πρόκληση όσο και μία ευκαιρία για τις ΗΠΑ και την Ευρώπη. Υπό αυτό το πρίσμα, η Ελλάδα και το Ισραήλ δεν μπορούν να παραβλέψουν τους αναπτυσσόμενους στρατιωτικούς δεσμούς μεταξύ Κίνας από τη μία και Τουρκίας και Ιράν από την άλλη.¹⁷⁷

Όλα αυτά εγείρουν τα ερωτήματα του αν η Κίνα μπορεί να αλλάξει τη Μεσόγειο και αν μία «απειλή» αναδύεται. Παρ' όλο που είναι ένας ελάχιστος παράγοντας σήμερα, ο αναπτυσσόμενος ρόλος της στην περιοχή θα είναι δύσκολο να αγνοηθεί τα επόμενα χρόνια.¹⁷⁸ Προς το παρόν, ωστόσο, η κινέζικη διοίκηση δεν επιδιώκει να μεταβάλλει σημαντικά την υπάρχουσα δυναμική. Η τακτική της Κίνας κατά τη διάρκεια της εν εξελίξει οικονομικής κρίσης, για παράδειγμα, είναι να παίζει ένα δευτερεύοντα ρόλο αντί να παρέμβει ευθέως. Όπως αποκάλυψε ο πρώην Έλληνας πρωθυπουργός Γεώργιος Παπανδρέου, το Πεκίνο αγόρασε ελληνικά κρατικά ομόλογα ύψους 6 δις ευρώ στο ξεκίνημα της κρίσης –αντί να εκθέσει τον εαυτό του περισσότερο στο ελληνικό χρέος– την ώρα που το πρώτο πακέτο βοήθειας ήταν αξίας 110 δις ευρώ.¹⁷⁹ Επίσης, απέφυγε την παροχή ενός αμφίπλευρου δανείου στην Ελλάδα τους πρώτους μήνες του 2015 όταν μία ελληνική αντιπροσωπεία επισκέφθηκε το Πεκίνο, και μόνο την ενθάρρυνε να συμφωνήσει με τους πιστωτές της και να προχωρήσει με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.

Όσον αφορά το εθνικό συμφέρον του Ισραήλ, το Πεκίνο αναγνωρίζει περιορισμούς σε προσπάθειες ενδεχόμενης μεσολάβησης σχετικά με τον παλαιστινιακό αγώνα. Η κινέζικη διοίκηση αναμφίβολα παραμένει ανυποχώρητη σχετικά με τη δημιουργία ενός παλαιστινιακού κράτους αλλά μετά βίας μπορεί να το προωθήσει αυτό. Το ντιμπέιτ για το αν η Κίνα θα διατηρήσει το «μη παρεμβατικό» δόγμα της ή τελικά θα προσαρμόσει μια «δημιουργική» ή «εποικοδομητικής συμμετοχής» στρατηγική,¹⁸⁰ δεν είναι απαραίτητα σχετιζόμενο με την ισραηλινο-παλαιστινιακή διαμάχη. Η Κίνα έχει μελετήσει προσεκτικά αποτυχημένες αμερικανικές απόπειρες μεσολάβησης και δεν είναι σε καμία περίπτωση προετοιμασμένη να επενδύσει κεφάλαιο σε διπλωματία με το υψηλό ρίσκο παρόμοιων αποτυχιών. Τα θέματα της Μέσης Ανατολής είναι υπερβολικά πολύπλοκα και πολλή ανάμειξη δεν ωφελεί την Κίνα. Ο κύριος σκοπός της είναι να διατηρήσει φιλική σχέση με όλα τα κράτη στην περιοχή και να προάγει πρακτική συνεργασία σε οικονομικά, ενεργειακά και εμπορικά θέματα. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, το Πεκίνο καταλαβαίνει την ιδιαίτερη σχέση μεταξύ Ιερουσαλήμ και Ουάσινγκτον και δεν τρέφει παραισθήσεις ότι παρεξηγήσεις μεταξύ των δύο –όπως κατά τη διάρκεια των χρόνων του Obama– θα οδηγούσαν την Ιερουσαλήμ να αλλάξει τον προσανατολισμό εξωτερικής πολιτικής.

Γενικά, το Πεκίνο προτιμά να δρα προσεκτικά και να αποφεύγει να εμπλέκεται σε αντιπαραθέσεις με τις ΗΠΑ και την Ε.Ε –όπως κάνει η Ρωσία στη Μέση Ανατολή. Επίσης προτιμά να διαμορφώνει μια ισορροπημένη στάση σχετικά με την τρέχουσα εχθρότητα μεταξύ της Δύσης και της Μόσχας. Η πολιτική σταθερότητα και η εξάλειψη των τρομοκρατικών ομάδων ενδιαφέρουν περισσότερο το Πεκίνο από το να αναλάβει έναν ηγετικό ρόλο ή να παίρνει ξεκάθαρες θέσεις. Προφανώς υποκινούμενη από την φιλοσοφία του Deng Xiaoping ότι η Κίνα θα πρέπει να είναι ταπεινή και συνετή, η τρέχουσα διοίκηση κρατά ένα χαμηλό προφίλ και δεν θέλει να θεωρηθεί ένας κατηγορηματικός ή επιθετικός παίκτης από τις ΗΠΑ στη Μέση Ανατολή.¹⁸¹ Η πολιτική του Πεκίνου για τη Μέση Ανατολή χαρακτηρίζεται αυτήν τη στιγμή από συνέχιση και κανένα σημάδι δομικής αλλαγής δεν μπορεί να αναγνωριστεί. Το

κείμενο αραβικής πολιτικής της Κίνας που εκδόθηκε στις αρχές του 2016 μόνο επαναλαμβάνει γενικότητες σχετικά με την ανάγκη συνεργασίας στην αντιτρομοκρατία, την οικονομία, την ενέργεια και την ασφάλεια στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Belt and Road.¹⁸²

Belt and Road σε εφαρμογή

Η πρωτοβουλία Belt and Road είναι ένα νέο σχέδιο που θα βοηθήσει την Κίνα να εξερευνήσει καλύτερα τη Μεσόγειο, να ενισχύσει τους δεσμούς της με σχετικά κράτη και πιθανόν να βοηθήσει στη διαχείριση συγκρούσεων σε όλη την έκταση της Ευρασίας ενώ βάζει τις εμπορικές και ενεργειακές προτεραιότητες πάνω από άλλα συμφέροντα. Ο τρέχων ανταγωνισμός μεταξύ Πεκίνου και Ουάσινγκτον στην Ασία θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι θα έχει μια παράπλευρη επίδραση στη Μεσόγειο, και η ανοδική διεθνής θέση της Κίνας μορφοποιεί ένα «νέο τύπο σχέσεως σημαντικών δυνάμεων». Αλλά αυτό δεν σηματοδοτεί μια θεμελιώδη αλλαγή στην τοπική δυναμική της Μεσογείου.

Ενώ το Πεκίνο επενδύει στην προσέγγιση του «ανέμεινε και δεξ», είναι η σωστή ώρα για τα δυτικά κράτη να καθιερώσουν ένα νέο πρότυπο συνεργασίας για να μεγιστοποιήσουν τα πλεονεκτήματα από την εισχώρηση της Κίνας. Η Ελλάδα και το Ισραήλ, δύο δημοκρατικές μεσογειακές χώρες που βιώνουν τη διάθεση της Κίνας για επένδυση, ίσως να είναι οι πρωτοπόρες. Ενώ η πρωτοβουλία Belt and Road δεν έχει άμεση συνέπεια στην ελληνο-ισραηλινή σύμπραξη, η Αθήνα και η Ιερουσαλήμ μπορούν να εκμεταλλευτούν την εξαιρετική αμφίπλευρη συνεργασία τους και να επιδιώξουν περισσότερη. Σε συνεργασία τόσο με την Ε.Ε όσο και τις ΗΠΑ, έχουν την ευκαιρία να δουλέψουν για ένα νέο τύπο για τη Μεσόγειο. Ενώ η Κίνα θα είναι ένας καταλυτικός παίκτης που θα φέρνει ευημερία με την ρευστότητά του, διεθνή πρότυπα και δυτικές αρχές θα παραμείνουν ο ακρογωνιαίος λίθος της συμμετοχής και της ανάμειξης.

Σημειώσεις

- 1) Xie Chuntao, *Why and How the CPC Works in China* (New World Press, Πεκίνο, 2012), σελ. 328. Βλ. επίσης ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Turning Your Eyes to China-Speech by Premier Wen Jiabao at Harvard University", 10 Δεκεμβρίου 2003, και ιστοσελίδα BOAO Forum, "Full text of Hu Jintao's speech at BFA 2004 annual conference", 23 Απριλίου 2004.
- 2) Katherine Combes, "Between Revisionism and Status Quo: China in International Regimes. China's Behavior in the Global Trade, Non-Proliferation and Environmental Regimes", *Polis Journal*, No 6, 2011, σελ. 1-37. Βλ. επίσης ιστοσελίδα *The Economist*, "Peaceful Rise: Even when China is Trying Hard to be Conciliatory, it Scares its Neighbors", Ιούνιος 2014.
- 3) Wei Liang, "Globalization and the Emergence of a New Status Quo Power?", *Asian Perspective*, No. 31, τόμος 4, 2007, σελ. 1-35.
- 4) Yun Sun, "March West: China's Response to the US Rebalancing", *Brookings analysis*, 31 Ιανουαρίου 2013.
- 5) Ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries".
- 6) Xi Jinping, *The Governance of China* (Foreign Languages Press, Πεκίνο, 2016), σελ. 320.
- 7) Ιστοσελίδα Xinhua, "Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum", 14 Μαΐου 2017.
- 8) Ιστοσελίδα National Development and Reform Commission (NDRC), "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", 25 Μαρτίου 2015.
- 9) Ιστοσελίδα The State Council, "Belt and Road Initiative Launches", 21 Μαρτίου 2017.
- 10) Ιστοσελίδα European Parliament, "One Belt, One Road (OBOR): China's Regional Integration Initiative", Ιούλιος 2016.
- 11) Simeon Djankov και Sean Miner (εκδότες), "China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope and Challenges", *Peterson Institute for International Economics (PIIS) Briefing*, Μάρτιος 2016.
- 12) Ιστοσελίδα National Development and Reform Commission (NDRC), "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", 28 Μαρτίου 2015.

13) François Godement, “One Belt, One Road: China’s Great Leap Outward”, ECFR China Analysis, Ιούνιος 2015.

14) Zhao Minghao, “China’s New Silk Road Initiative”, Istituto Affari Internazionali (IAI) Working Papers, Οκτώβριος 2015.

15) Alicia Garcia Herrero και Jianwei Xu, “China’s Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains”, BRUEGEL Working Paper, τεύχος 5, 2016.

16) Michael D. Swaine, “Chinese Views and Commentary on the One Belt-One Road Initiative”, China Leadership Monitor, No. 47, 2015.

17) Για μια συζήτηση σχετικά με την στρατηγική της Κίνας στην χρήση του κινεζικού γουέν βλ.: Martin Jacques, When China Rules the World (Penguin, Λονδίνο, 2012), σελ. 486-88.

18) Ιστοσελίδα Xinhua, “One Belt, One Road and RMB Internationalization Serve Global Interest: Report”, 9 Οκτωβρίου 2015.

19) Ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, “Foreign Minister Wang Yi Meets the Press”, 8 Μαρτίου 2015.

20) Jikkie Verlare και Frans Paul van der Putten, “One Belt, One Road: An Opportunity for the EU’s Security Strategy”, Clingendael Policy Brief, Δεκέμβριος 2015· ιστοσελίδα Global Times, “Full text of President Xi’s Speech at Opening of Belt and Road Forum”, 14 Μαΐου 2017.

21) Zhao Long, “Chinese Perspective on Challenges for the Interstate Cooperation in Eurasia”, ιστοσελίδα Shanghai Institutes for International Studies (SIIS), 30 Δεκεμβρίου 2015.

22) Su Ge, “The Belt and Road Initiative in Global Perspectives”, China International Studies, Μάρτιος/Απρίλιος 2016, No. 57, σελ. 5-27.

23) Βλ. για παράδειγμα: Thomas Zimmerman, “The New Silk Roads: China, the US, and the Future of Central Asia”, Centre of International Cooperation of New York University Paper, 2015, και Yun Sun, “March West: China’s Response to the US Rebalancing”, Brookings analysis, 31 Μαρτίου 2013.

24) Alexander Cooley, “The Emerging Political Economy of OBOR: The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond”, Report of the Centre for Strategic & International Studies (CSIS), Οκτώβριος 2016.

25) Τον Ιούλιο του 2016, η Ελλάδα απέφυγε να κρατήσει μια αντι-κινεζική στάση στο επίπεδο της Ε.Ε σύμφωνα με την δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Ποτέ δεν συζήτησε το θέμα δημόσια και το θέμα δεν έχει αποτελέσει μέρος του ελληνικού ντιμπέιτ.

- 26) Jason Horowitz και Liz Alderman, “Chastised by the EU, a Resentful Greece Embraces China’s Cash and Interests”, The New York Times, 26 Αυγούστου 2017. Βλ. επίσης Roie Yellinek, “How Can Greece Pay Back China?”, BESA Center Perspectives Paper, 9 Ιουλίου 2017, No. 523.
- 27) Ιστοσελίδα Τράπεζας της Ελλάδος, ετήσια αναφορά 2004, 2005.
- 28) Αστέρης Χουλιάρας και Σωτήρης Πετρόπουλος, “Shipowners, ports and diplomats: the political economy of Greece’s relations with China”, Asia Europe Journal, Σεπτέμβριος 2014, 12/3, σελ. 215-30.
- 29) Μαρία Πρανδέκα και Βασίλης Ζάρκος, “The Greek Maritime Transport Industry and its Influence on the Greek Economy”, Eurobank Research Note, Μάιος 2014, τόμος ΙΧ, τεύχος 5.
- 30) Ιστοσελίδα Η Καθημερινή, “PM Signs China Deal”, 20 Ιανουαρίου 2006.
- 31) Γιώργος Τερζής, “Η συμφωνία του Καραμανλή το 2006”, Καθημερινή, 1 Ιουλίου 2016.
- 32) Ιστοσελίδα COSCO Shipping, “COSCO Sustainable Development Report 2006”, Δεκέμβριος 2007.
- 33) Ιστοσελίδα Η Καθημερινή, “Container Terminal Tender Issued”, 17 Ιανουαρίου 2008.
- 34) Ιστοσελίδα Η Καθημερινή, “Piraeus Port Announces COSCO Is Tender Winner”, 13 Ιουνίου 2008.
- 35) Ιστοσελίδα China Radio International, “Chinese President Hopes to Bring Sino-Greek Ties to Higher Level”, 26 Νοεμβρίου 2008.
- 36) Ιστοσελίδα COSCO Shipping, “COSCO Pacific Commenced 35-Year Concession in Relation to Piers 2 and 3 of Piraeus Port”, 9 Οκτωβρίου 2009.
- 37) Frans-Paul van der Putten, “Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands”, Clingendael report, 14 Φεβρουαρίου 2014.
- 38) Γιώργος Τζογόπουλος, “Piraeus Port Deal Can Lay Foundations for New Era of Sino-European Trade Cooperation”, Global Times, 13 Απριλίου 2016.
- 39) European Commission Press Release, “State Aid: Commission Orders Greece to Recover Incompatible Aid from Piraeus Container Terminal”, 23 Μαρτίου 2015. Τα πλήρες έγγραφα της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μπορούν να βρεθούν στην ιστοσελίδα της.
- 40) Ηλίας Μπέλλος, “Δυσμενή Διακριτική Μεταχείριση σε Βάρος της από την Ε.Ε Βλέπει η COSCO”, 27 Μαρτίου 2015.

- 41) Ιστοσελίδα Η Καθημερινή, “Chinese Premier Visits Piraeus as COSCO Eyes Expansion”, 20 Ιουνίου 2014.
- 42) Ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, “Xi Jinping Makes Stopover Visit to Greece on his Way to Latin America”, 14 Ιουλίου 2014.
- 43) Ιστοσελίδα COSCO Group, “The Inauguration of the Expansion of Pier III of PCT Successfully Convened”, 23 Ιανουαρίου 2015.
- 44) Γιώργος Τζογόπουλος, “Greek-German Relations in Times of Crisis”, Note du Cerfa 126, Νοέμβριος 2015.
- 45) Παρομοίως, “Greece: Perspectives on Eurasian Integration”, εντός του “Absorb and conquer: An EU approach to Russian and Chinese integration in Eurasia”, ECFR, Λονδίνο, 2016.
- 46) Γιώργος Τζογόπουλος, “Greece Takes Realistic Approach to Chinese Investments after Election Wobble”, Global Times, 4 Μαρτίου 2015.
- 47) Liu Zhun, “Greece Betrays Principle of Contract by Halting Port Sale”, Global Times, 29 Ιανουαρίου 2015.
- 48) Ιστοσελίδα Invest in Turkey, “Chinese Consortium Buys into Turkish Port with USD 940 million Investment”, 28 Σεπτεμβρίου 2018.
- 49) Ιστοσελίδα Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, “Ολοκλήρωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τον ΟΛΠ”, 21 Δεκεμβρίου 2015.
- 50) Ιστοσελίδα Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, Δελτίο Τύπου, 20 Ιανουαρίου 2016.
- 51) Γιώργος Τζογόπουλος, “Ο ΟΛΠ και οι σχέσεις Ελλάδας-Κίνας”, ελληνικό CNN, διαθέσιμο στις 21 Ιανουαρίου 2016.
- 52) Ιστοσελίδα Reuters, “COSCO Greece Says Piraeus Port Sale Terms Inconsistent with Deal”, 29 Ιουνίου 2016.
- 53) Γιώργος Τζογόπουλος, “Greece: Perspectives on Eurasian Integration”.
- 54) Ιστοσελίδα Journal of Commerce, “Piraeus Port Concession Could Reshape European Supply Chains”, 29 Ιουλίου 2015 [απατείται συνδρομή].
- 55) Oleg Levitin, Jakov Milatovic και Peter Sanfey, “China and South-Eastern Europe: Infrastructure, Trade and Investment Links”, EBRD paper, Ιούλιος 2016.
- 56) Plamen Tonchev, “China’s Road: Into the Western Balkans”, EUISS Paper, Φεβρουάριος 2017.

- 57) Angela Stanzel, Agatha Kratz, Justyna Szczudlik και Dragan Pavličević, “China’s Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation”, ECFR China Analysis, Δεκέμβριος 2016.
- 58) Εντός του πλαισίου της προσέγγισης “16+1” της Κίνας βρίσκονται τα εξής κράτη-μέλη της Ε.Ε: Βουλγαρία, Κροατία, Τσεχία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Ρουμανία, Σλοβακία και Σλοβενία. Επίσης τα εξής κράτη που δεν είναι μέλη της Ε.Ε: Αλβανία, Βοσνία, Σκόπια, Μαυροβούνιο και Σερβία.
- 59) Αγγελική Κουτάντου και Brenda Goh, “After Piraeus Port, China’s COSCO Eyes Greek Trains to Build Europe Hub – Sources”, ιστοσελίδα Reuters, 5 Φεβρουαρίου 2016.
- 60) Ιστοσελίδα Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, Δελτίο Τύπου, 14 Ιουλίου 2016.
- 61) Ηλίας Μπέλλος, “Four Suitors for Thessaloniki Port, COSCO is not Involved”, Η Καθημερινή, 21 Μαρτίου 2017.
- 62) Ιστοσελίδα Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, “Πλειοδότης για το 67% του ΟΛΘ η ένωση των εταιρειών «Deutsche Invest Equity Partners GmbH», «Belterra Investments Ltd.» και «Terminal Link SAS», 24 Απριλίου 2017.
- 63) Ιστοσελίδα CMA CMG, “Terminal Link & CMA Terminals”, 2017.
- 64) Ιστοσελίδα Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού, Δελτίο Τύπου, 24 Οκτωβρίου 2016.
- 65) Αυτόθι, 26 Οκτωβρίου 2016.
- 66) Ιστοσελίδα Ομίλου Κοπελούζου, “Υπογραφή Συμφωνίας Ανάπτυξης”, 12 Μαΐου 2017.
- 67) Ιστοσελίδα Lamda Development, “Το Ελληνικό – Ένα πρωτοποριακό Έργο γίνεται πραγματικότητα”, 2017.
- 68) Ιστοσελίδα Η Καθημερινή, “Greece’s National Bank Gets Four Bids for Insurance Unit, Says Source”, 4 Απριλίου 2017.
- 69) Ιστοσελίδα Embassy of the US in Greece, “Ambassador’s Remarks at Hellenic Association for Energy Economics (HAEE) Conference”, 18 Μαΐου 2017.
- 70) Ιστοσελίδα The National Herald, “Calamos-EXIN Partners With National Bank, Acquires Ethniki Hellenic Insurance”, Η Καθημερινή, 30 Ιουνίου 2017.
- 71) Γιώργος Τζογόπουλος, “Wang Yi in Athens: Culture and Politics”, china.org.cn, διαθέσιμο στο: http://www.china.org.cn/opinion/2017-04/28/content_40711911.htm, 28 Απριλίου 2017.

- 72) Ιστοσελίδα Υπουργείου Εξωτερικών, “Joint Statements of Foreign Minister N. Kotzias and Chinese Foreign Minister Wang Yi, following their Meeting”, 23 Απριλίου 2017.
- 73) Ο αριθμός των Κινέζων τουριστών που επισκέφθηκαν την Ελλάδα απευθείας από την Κίνα ήταν κατά προσέγγιση 40.000 το 2016. Ο αριθμός των Κινέζων τουριστών που επισκέφθηκαν την Ελλάδα δια μέσου άλλου κράτους της περιοχής Σένγκεν εκτιμήθηκε να είναι πάνω από 100.000.
- 74) Από το 2008, το Ινστιτούτο Κομπούκιος Αθηνών έχει συνεργαστεί με το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Το προφίλ του είναι πολύ χαμηλό και κυρίως προσφέρει μαθήματα Κινεζικών για Έλληνες. Η πρεσβεία της Κίνας στην Ελλάδα επίσης σχεδιάζει να ιδρύσει ένα πολιτισμικό κέντρο στην Ελλάδα.
- 75) Yiyi Chen, “China’s Relationship with Israel, Opportunities and Challenges: Perspectives from China”, Israel Studies, Φθινόπωρο 2012, τόμος 17, No. 3, σελ.5.
- 76) Alexander B. Pevzner, “Israel and China: Bridging the Two Ends of Asia”, Jerusalem Post, 23 Ιανουαρίου 2017.
- 77) Yiyi Chen, “China’s Relationship with Israel, Opportunities and Challenges: Perspectives from China”, σελ. 5.
- 78) Aron Shai, “China and Israel: Relations and Future Prospects”, ASPJ Africa & Francophonie, 2^ο τρίμηνο του 2014.
- 79) Shu Meng, “China’s Israel Policy Requires Balance”, Global Times, 21 Μαρτίου 2017.
- 80) Jonathan Pollack και Natan Sachs, “China, Israel and the United States: Proceedings from the US-Israel Trilateral Conference, Foreign Policy at Brookings”, Φεβρουάριος 2014.
- 81) P.R. Kumaraswamy, “At What Cost Israel-China Ties? ”, The Middle East Quarterly, άνοιξη 2006.
- 82) Jim Zanotti, “Israel: Background and US Relations”, Congressional Research Service, 28 Οκτωβρίου 2016.
- 83) Yoram Evron, “Sino-Israel Relations: Opportunities and Challenges”, Strategic Assessment, Αύγουστος 2007, τόμος 10, No. 2.
- 84) Ιστοσελίδα Jewish Telegraphic Agency, “Israel Secures Chinese Pledge to not Aid Iran’s Nuclear Plans”, 25 Αυγούστου 1997.
- 85) Ιστοσελίδα Israel Ministry of Foreign Affairs, “President Peres Began his State Visit to China with a Meeting with President Xi Jinping of China”, 8 Απριλίου 2014.

- 86) Aron Shai, “The Evolution of the Israeli-Chinese Friendship”, Research Paper από το S. Daniel Abraham Center for International and Regional Studies και το Confucius Institute, 2014, No 7.
- 87) Gao Zugui, “The New Development of China-Middle East Relations since the Arab Upheaval”, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (στην Ασία), 2014, τόμος 8, No. 4.
- 88) Andrew Scobell και Alireza Nader, “China in the Middle East: The Wary Dragon”, Rand Corporation Research Report, 2016.
- 89) Zhao Daojiong και Michal Meidan, “China and the Middle East in a New Energy Landscape”, Chatham House Research Paper, Οκτώβριος 2015.
- 90) Guang Pan, “China’s Energy Strategy and Primary Role of the Middle East in this Strategy”, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (στην Ασία), 2008, τόμος 2, No. 8. Επίσης, John Tkacik και Ji Shin, “China and the Middle East: A New Patron of Regional Instability”, The Heritage Foundation Report, 26 Σεπτεμβρίου 2006, και ιστοσελίδα US Energy Information Administration, “China: International Analysis”, 14 Μαΐου 2015.
- 91) Chaoling Feng, “Embracing Independence: The Dynamics of China and the Middle East”, Brookings Doha Centre Working Paper, Μάρτιος 2015.
- 92) Ιστοσελίδα The Jewish People Policy Institute, “Looking East: New Opportunities in Asia”, στην ετήσια αξιολόγηση του 2014-2015, 2015.
- 93) Ιστοσελίδα Chinaandgreece.com, “China and the Islamic State Interview: Dr. Christina Lin talks to Theano-Damiana Agaloglou”, 16 Ιανουαρίου 2015.
- 94) Christina Lin, “Can China and Israel Reconcile their Interests in Syria? ”, The Times of Israel, 28 Απριλίου 2017.
- 95) Η πρεσβεία της Κίνας στο κράτος του Ισραήλ, “A Brief Introduction on Sino-Israeli Economic and Trade Relations”.
- 96) Σύμφωνα με την πρεσβεία της Κίνας στο Ισραήλ οι οικονομικές και εμπορικές συμφωνίες που έχουν υπογραφεί από τις δύο πλευρές από την καθιέρωση διπλωματικών σχέσεων περιλαμβάνουν: «αμφίπλευρη εμπορική συμφωνία», «συμφωνία προστασίας επένδυσης», «συμφωνία για αποφυγή διπλής φορολογίας και αποτροπής φοροδιαφυγής», «συμφωνία ωκεάνιων μεταφορών», «συμφωνία γεωργικής συνεργασίας», «συμφωνία συνεργασίας στην ιατροφαρμακευτική τεχνολογία», «συμφωνία συνεργασίας μεταξύ της κρατικής διαχείρισης επιθεωρήσεων της Κίνας εισαγόμενων και εξαγόμενων εμπορευμάτων και του Ιδρύματος Προδιαγραφών του Ισραήλ», «συμφωνία στην διοικητική βοήθεια και συνεργασία τελωνείου», «μνημόνιο μεταξύ του Υπουργείου Κατασκευών της Κίνας

και του Υπουργείου Στέγασης και Κατασκευών του Ισραήλ», «το πρωτόκολλο φορολογικής συνεργασίας Κίνας-Ισραήλ», κλπ.

97) Ιστοσελίδα Associated Press, “Israel: Jerusalem: President Jiang Zemin Meets Israeli FM”, 13 Απριλίου 2000.

98) Ιστοσελίδα Jewish Telegraphic Agency, “Chinese President Departs Israel with Arms Sale Unresolved”, 18 Απριλίου 2000.

99) Ιστοσελίδα Israel Ministry of Foreign Affairs, “Chinese State Councilor Tang Jiaxuan visits Israel”, 26 Δεκεμβρίου 2004.

100) Shai, “The Evolution of the Israeli-Chinese Friendship”.

101) Zhan Yongxin, “China-Israel Relations: Towards a Brighter Future”, Jerusalem Post, 23 Ιανουαρίου 2017.

102) Eran Peer, “Olmert: Israel’s Trade with China Will Triple by 2010”, Globes, 11 Ιανουαρίου 2007.

103) Yoram Evron, “Netanyahu’s Visit to China: Opportunities beyond Iran”, INSS Insight, 2 Μαΐου 2013, No. 422.

104) Ιστοσελίδα Israel Ministry of Foreign Affairs, “PM Netanyahu to Visit China – May 2013”, 5 Μαΐου 2013.

105) Αυτόθι, “PM Netanyahu in Shanghai”, 7 Μαΐου 2013.

106) Ομαδική μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με μια συμφωνία ελεύθερου εμπορίου μεταξύ Κίνας-Ισραήλ, Μάιος 2013.

107) Ιστοσελίδα Globes, “Israel, China Open Talks on Free-Trade Agreement”, 30 Μαρτίου 2016.

108) Yu Jaijie, “China-Israel Visa Deal Has no Political Bent”, Global Times, 7 Απριλίου 2016.

109) Ιστοσελίδα Embassy of the People’s Republic of China in the State of Israel, “Remarks by H.E. Zhan Yongxin, Chinese Ambassador to Israel at the Reception to Celebrate the 25th Anniversary of China-Israel Diplomatic Relations and the Chinese New Year”, 25 Ιανουαρίου 2017.

110) Ιστοσελίδα ADAMA, “Makhteshim Agan Announces Fourth Quarter and Full Year 2011 Financial Results”, 11 Μαρτίου 2012.

111) Ιστοσελίδα The Jerusalem Post, “Makhteshim Agan, ChemChina Complete Record \$2.4 Billion Merger”, 19 Οκτωβρίου 2011.

- 112) Ilanit Hayut, “The Chinese Government Company is Buying Control of the Israeli Food Conglomerate at a Company Value of NIS 8.6 billion”, Globes, 25 Μαΐου 2014.
- 113) Matan Vilnai, Assaf Orion και Galia Lavi, “Israel and China: Toward a Comprehensive Innovative Partnership”, INSS Insight, 19 Μαρτίου 2017, No. 906.
- 114) Avi Bar-Eli, “Chinese Miners Claim NIS 50m More for Carmel Tunnels”, 21 Δεκεμβρίου 2012.
- 115) Dubi Ben-Gedalyahu, “China to be Israel’s Biggest Infrastructure Partner”, Globes, 10 Μαΐου 2015.
- 116) Ori Chudy, “Israel, China Sign Building Workers Agreement”, Globes, 20 Μαρτίου 2017.
- 117) Sharon Udasin, “Israel-China Sign Joint Agricultural Action Plan to Strengthen Cooperation”, Jerusalem Post, 16 Νοεμβρίου 2015.
- 118) Ιστοσελίδα Embassy of Israel in China, “MASHAV Projects in China”, 2017.
- 119) Matthew Kalman, “Israeli Water Technology Meets China’s Needs”, CCTV, 23 Οκτωβρίου 2013.
- 120) Ιστοσελίδα Bloomberg, “Why Li Ka-Shing May Be Right Predicting Hong Kong Property Rally”· ιστοσελίδα Li Ka-Shing Foundation, “Technion –Israel Institute of Technology Comes to China with US\$ 130 million from Li Ka-Shing Foundation”, 23 Σεπτεμβρίου 2013.
- 121) Ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, “Liu Yandong to Visit Israel and Croatia and Attend the First Israel Innovation Conference”, 14 Μαΐου 2014.
- 122) Ιστοσελίδα Tel Aviv University, “TAU and Tsinghua University launch \$300m Research Center”, 27 Μαΐου 2014.
- 123) Ιστοσελίδα The Hebrew University of Jerusalem, “Opening of Confucius Institute Furthers Hebrew University’s Internationalization and Relations with China”, 20 Μαΐου 2014.
- 124) Galia Lavi, Jingjie He και Oded Eran, “China and Israel: On the Same Belt and Road”, Strategic Assessment, 3 Οκτωβρίου 2015.
- 125) Amiram Barkat, “Akko-Karmiel Train Tunnels Completed”, Globes, 23 Απριλίου 2014.
- 126) Αυτόθι, “Chinese Company PMEC Wins Ashdod Port Tender”, Globes, 23 Ιουνίου 2014.

- 127) Ιστοσελίδα Israel Ports, “Israel Ports Company: China Harbor’s Pan Mediterranean Engineering Company Wins the Tender to Construct Ashdod’s Southport Project”, 2014.
- 128) Rami Amichai και Ari Rabinovitch, “Chinese Firm Starts Work on New Ashdod Port, as Haifa Workers Strike”, Haaretz, 28 Οκτωβρίου 2014.
- 129) Niv Elis, “Private Ashdod Port Building ahead of Schedule, Says Port Company”, Jerusalem Post, 12 Απριλίου 2016.
- 130) Global Times, “Chinese Partnership Deal with Hapoel Tel Aviv Important to Sino-Israeli relations”, 8 Νοεμβρίου 2016.
- 131) Ιστοσελίδα Israel Ports, “Israel Ports Company: Ashtrom and Shafir Engineering Consortium Has Won an International Tender for the Construction of Haifa’s Bayport Project. Project Scope: NIS 3.98 Billion”, 2014.
- 132) Avi Bar-Eli, “Chinese Company to Run New Haifa Port”, Haaretz, 24 Μαρτίου 2015 και Angela Ju, “Chinese Port Operator Signs Deal to Run Israel’s Haifa Port”, ιστοσελίδα Journal of Commerce, 2 Ιουνίου 2015.
- 133) Ιστοσελίδα Shanghai International Port Group Corporation, “SIPG Wins the Bid for Concession of Port of Haifa (in Israel) New Terminal Operations for 25 years from 2021”, 9 Απριλίου 2015.
- 134) Song Μίου, “Feature: Port Project Marks New Achievement in China-Israel Infrastructure Cooperation”, ιστοσελίδα Xinhua, 29 Μαΐου 2015.
- 135) Lionel Friedfeld και Philippe Metoudi, Israel and China: From Silk Road to Innovation Highway (Partridge Publishing, Ινδία, 2015).
- 136) Muhamad Olimat, China and the Middle East since World War II: A Bilateral Approach (Lexington Books, Lanham-Boulder-New York-London), σελ. 146.
- 137) Ιστοσελίδα Xinhua, “Sophisticated Chinese Cranes Delivered to Lebanon’s Tripoli Port”, 7 Μαρτίου 2017.
- 138) Christina Lin, “China, Israel, and a Return to the Cloverleaf world”, Asia Times, 27 Οκτωβρίου 2016.
- 139) Cong Mu, “China set to Build Strategic Railway in Israel, Gas Export Deal May Follow”, Global Times, 5 Ιουλίου 2017.
- 140) Mordechai Chaziza, “The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East”, BESA Center Perspectives Paper, 11 Δεκεμβρίου 2016.
- 141) Dan Williams, “Israel Plans Red-Med Rail Link to Take Suez overflow”, Reuters, 29 Ιανουαρίου 2012.

142) Rhonda Spivak, “Bypassing the Suez Canal: Israel to Have China Construct the Eilat Railway”, Winnipeg Jewish Review, 11 Ιουλίου 2012.

143) Ιστοσελίδα Deutsche Welle, “China Seeks Strategic Foothold in Israel”, 24 Μαρτίου 2014.

144) Xiao Xian, “The Belt and Road Initiative and China-Israeli Relations”, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (στην Ασία), 2016, τόμος 10, No. 3, 2016.

145) Emma Scott, “China’s Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, but Looking to Israel”, ChinaBrief, 19 Οκτωβρίου 2014, τόμος XIV, τεύχος 19.

146) Wang Yunsong, “China-Egypt Relationship Will See Best Period of all Time”, Global Times, 19 Ιανουαρίου 2016.

147) Ιστοσελίδα Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, “Xi Jinping Holds talks with President Abdel-Fattah al-Sisi of Egypt Stressing to Join Hands to Constantly Create New Situation in China-Egypt Friendly and Mutually Beneficial Cooperation”, 21 Ιανουαρίου 2016.

148) Ιστοσελίδα The Society for the Protection of Nature in Israel, “Eilat Railway SPNI is Working to Preserve the Negev’s Unique Landscapes”, 2017.

149) Raphael Ahren and Yifeng Zhou, “Netanyahu to Times of Israel Chinese: I hope Beijing’s Superb Relations with Israel Will Affect its UN votes”, The Times of Israel, 23 Μαρτίου 2017.

150) Το 2012 η Κίνα δεσμεύτηκε να διπλασιάσει το αμφίπλευρο εμπόριο με την Ελλάδα στα 8 δις δολάρια εντός πέντε χρόνων και να αυξήσει τις εισαγωγές της σε ελληνικό ελαιόλαδο, κρασί, μάρμαρο και άλλα προϊόντα: ιστοσελίδα Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, ομιλία από τον πρόεδρο της Κίνας στην Ελλάδα Du Qiwen, 20 Ιανουαρίου 2012.

151) Γιώργος Τζογόπουλος, “Belt and Road after China’s New Commitments”, china.org.cn, 15 Μαΐου 2017.

152) Ιστοσελίδα Globes, “Delek cancels Phoenix Sale to China’s Fosun”, 17 Φεβρουαρίου 2016.

153) Patti Waldmeir, “Fosun Abandons Purchase of Israeli Insurer Phoenix”, Financial Times, 16 Φεβρουαρίου 2016 [απαιτείται εγγραφή].

154) Hillel Koren, “IDB’s Sale of Clal Insurance to Macrolink Collapses”, Globes, 6 Ιανουαρίου 2016.

155) Ιστοσελίδα Chinaandgreece.com, “COSCO Credits Piraeus Terminals for Increasing Profits”, 25 Μαρτίου 2015.

- 156) Νίκος Ρουσάνογλου, “Ο Πειραιάς έφερε κέρδη στην COSCO το 2016”, Η Καθημερινή, 29 Μαρτίου 2017.
- 157) Ζου Xiaoli, “Ελλάδα-Κίνα: Εμπιστοσύνη-Αισιοδοξία”, Η Καθημερινή, 9 Απριλίου 2017.
- 158) Γιώργος Τζογόπουλος, “Amid Crisis Greece Gains a Critical Ally: Israel”, Jerusalem Post, 7 Ιανουαρίου 2017.
- 159) Ιστοσελίδα EuroAsia Interconnector, 2017.
- 160) Ιστοσελίδα Αθηναϊκού-Μακεδονικού Πρακτορείου Ειδήσεων, “PM Tsipras: Greece and China Share a Common Vision for the Future”, 12 Μαΐου 2017.
- 161) Cong Mu, “China Set to Build Strategic Railway in Israel, Gas Export Deal May Follow”.
- 162) Oded Eran, “Will Israel Sell its Natural Gas to China?”, INSS Insight, 16 Δεκεμβρίου 2012.
- 163) Ιστοσελίδα Reuters, “China’s Fosun Looks to Buy Israel Gas Fields from Delek -Israeli Source”, 1 Δεκεμβρίου 2015.
- 164) Hedy Cohen, “Energy Minister Yuval Steinitz has Invited Chinese Energy Companies to Bid for Israeli Oil and Gas Exploration Licenses”, Globes, 5 Ιανουαρίου 2016.
- 165) Amiram Barkat, “China’s CNOOC in Cyprus Talks with Delek and Noble Leviathan”, Globes, 22 Ιουνίου 2014.
- 166) Oded Eran, “China Has Laid Anchor in Israel’s Ports”, Strategic Assessment, Απρίλιος 2016, τόμος 19, No.1.
- 167) Ιστοσελίδα Xinhua, “Full Text: The Diversified Employment of China’s Armed Forces”, 16 Απριλίου 2013.
- 168) Christina Müller-Markus, “China Moors in the Mediterranean: A Sea of Opportunities for Europe? ”, CIDOB Note, Οκτώβριος 2016 και Christina Lin, “China’s Emerging Role as a Security Provider in the Middle East – The EU’s response”, EU-China Observer, 2016, τεύχος 4.
- 169) Ian Lesser, “The United States and the Future of Mediterranean Security: Reflections from GMF Mediterranean Study Group”, GMF Policy Brief, 14 Απριλίου 2015 και Lyle J. Goldstein, “Watch Out: China and Russia Are Working Together at Sea”, ιστοσελίδα The National Interest, 13 Απριλίου 2016.
- 170) Ιστοσελίδα Xinhua, “35,860 Chinese Evacuated from Unrest-Torn Libya”, 3 Μαρτίου 2011.

- 171) Ιστοσελίδα Xinhua, “Chinese Evacuees from Libya Arrive in Greece”, 2 Αυγούστου 2014.
- 172) Ιστοσελίδα Chinaandgreece.com, “65th anniversary of the Founding of People’s Republic of China”, 3 Οκτωβρίου 2014.
- 173) Ιστοσελίδα China Military (υποστηριζόμενη από τον Λαϊκό Απελευθερωτικό Στρατό), “Chinese Warship Heads for Mediterranean to Escort Syrian Chemical Weapon Transportation”, 1 Φεβρουαρίου 2014.
- 174) James Holmes, “Why Are Chinese and Russian Ships Prowling the Mediterranean? ”, ιστοσελίδα περιοδικού Foreign Policy, 15 Μαΐου 2015 [απαιτείται συνδρομή].
- 175) Christina Lin, “China-NATO Engagement in the Mediterranean Basin: Developing the Dragon’s Logistics Tail and Supplying the PLA Navy in the Far Seas”, ISPSW Strategy Series, Μάρτιος 2013, No. 219.
- 176) Christina Lin, “China’s Mediterranean Presence Is an Opportunity for NATO”, ιστοσελίδα German Marshall Fund, 29 Απριλίου 2014.
- 177) Christina Lin, “The New Silk Road: China’s Energy Strategy in the Greater Middle East”, Washington Institute Policy Focus, Απρίλιος 2011, No.109.
- 178) Ian Lesser, “The Eastern Mediterranean Vortex”, Turkish Policy Quarterly, άνοιξη 2016, τόμος 15, No. 1.
- 179) Ιστοσελίδα Chinaandgreece.com, “China Bought Greek Sovereign Bonds Worth of €6 billion at the Beginning of Crisis”, 21 Ιανουαρίου 2015.
- 180) Chen Zheng, “China Debates the Non-Interference Principle”, The Chinese Journal of International Politics, φθινόπωρο 2016, τόμος 9, τεύχος 3, σελ. 349-373 και Mathieu Duchâtel, Richard Gowan και Manuel Lafont Rapnouil, “Into Africa: China’s Global Security Shift”, ECFR Policy Brief, Ιούνιος 2016, No 179.
- 181) Jin Liangxiang, “Why China’s Role is not very visible in the Middle East”, ιστοσελίδα SIIIS, 26 Δεκεμβρίου 2016.
- 182) Ιστοσελίδα Xinhua, “Full Text of China’s Arab Policy Paper”, 13 Ιανουαρίου 2016.

Οι εικόνες της εργασίας αντιστοιχούν στις παρακάτω ιστοσελίδες κατά την σειρά τοποθέτησής τους στην εργασία:

1. <https://www.asiagreen.com/en/news-insights/the-belt-and-road-initiative-and-the-rising-importance-of-china-s-western-cities>
2. <https://www.kathimerini.gr/865769/article/epikairothta/politikh/h-symfwnia-toy-karamanlh-to-2006>
3. <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>
4. <http://eg.china-embassy.org/eng/rdwt/20140717/t1175392.htm>
5. https://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204
6. <https://www.kathimerini.gr/1019769/article/oikonomia/epixeirhseis/pros-symmaxia-energovorwn-viomhxaniwn-gia-e3agora-ths-meliths>
7. <https://www.jpost.com/Opinion/Israel-and-China-bridging-the-two-ends-of-Asia-479376>
8. (2 φωτογραφίες-διαγράμματα) <https://www.jpost.com/Opinion/China-Israel-relations-Toward-a-brighter-future-478577>
9. https://english.tau.ac.il/news/xin_center
10. <https://www.israports.org.il/en/IsraelPortCompany/Pages/News/2014/Israel%20Ports%20Company%20Astrom%20and%20Shafir%20Engineering%20Consortium%20has%20won%20an%20international%20tender%20for%20the%20construction%20of%20Haif.aspx>
11. <https://www.globalresearch.ca/the-gigantic-city-project-called-neom-saudi-arabia-might-recognize-israel-because-of-neom-project/5615312>
12. <https://www.ft.com/content/3c94daa6-d514-11e5-829b-8564e7528e54>
13. <https://www.capital.gr/oikonomia/3335454/pollaplo-to-ofelos-tis-elladas-apo-ton-east-med>
14. http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-08/03/content_18237463.htm