

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

---

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ»

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην κινεζική πρωτοβουλία Belt and Road  
(BRI): ευκαιρία ή πρόκληση  
Greece's participation in China's Belt and Road Initiative (BRI):  
opportunity or challenge

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

DISSERTATION

Πέτρος Θ. Πετκίδης  
(ΑΜ: 2223Μ019)

Αθήνα, 2024

## Τριμελής Επιτροπή

Κωνσταντίνος Τσιμώνης, Επίκουρος Καθηγητής (Επί Θητεία) Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Ανδρέας Γκόφας, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Δημήτριος Τριανταφύλλου, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Πέτρος Πετκίδης, 2024


All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## Δήλωση μη Λογοκλοπής και Ανάληψης Προσωπικής Ευθύνης

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, δηλώνω ενυπογράφως ότι είμαι αποκλειστικός συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας, για την ολοκλήρωση της οποίας κάθε βοήθεια είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται λεπτομερώς στην εργασία αυτή. Έχω αναφέρει πλήρως και με σαφείς αναφορές, όλες τις πηγές χρήσης δεδομένων, απόψεων, θέσεων και προτάσεων, ιδεών και λεκτικών αναφορών, είτε κατά κυριολεξία είτε βάσει επιστημονικής παράφρασης. Αναλαμβάνω την προσωπική και ατομική ευθύνη, ότι σε περίπτωση αποτυχίας στην υλοποίηση των ανωτέρω δηλωθέντων στοιχείων, είμαι υπόλογος έναντι λογοκλοπής, γεγονός που σημαίνει αποτυχία στη διπλωματική μου εργασία, πέραν των λοιπών συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων. Δηλώνω, συνεπώς, ότι αυτή η διπλωματική εργασία προετοιμάστηκε και ολοκληρώθηκε από εμένα προσωπικά και αποκλειστικά και ότι αναλαμβάνω πλήρως όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει, διότι είναι προϊόν λογοκλοπής άλλης πνευματικής ιδιοκτησίας.



---

Πέτρος Θ. Πετκίδης

16 Δεκεμβρίου 2024

## **Συντομογραφίες**

### **Ελληνόγλωσσες**

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΚΚΚ: Κομμουνιστικό Κόμμα Κίνας

ΛΔΚ: Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας

ΟΛΠ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

ΣτΕ: Συμβούλιο της Επικρατείας

ΤΑΙΠΕΔ: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου

### **Ξενόγλωσσες**

AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank

ACF: Ancient Civilizations Forum

ASEAN: Association of Southeast Asian Nations

CEEC: Central and Eastern European Countries

BRF: Belt and Road Forum for International Cooperation

BRI: Belt and Road Initiative

CNY: Chinese Yuan

COSCO: China Ocean Shipping Company

EEAS: European External Action Service

HRADF: Hellenic Republic Asset Development Fund

MOFA: Ministry of Foreign Affairs

MOFCOM: Ministry of Commerce

MoU: Memorandum of Understanding

NDRC: National Development and Reform Commission

OBOR: One Belt One Road

RMB: Renminbi

SOE: State-Owned Enterprise

## Περιεχόμενα

Συντομογραφίες.....	4
Περιεχόμενα .....	5
Περίληψη .....	6
Abstract.....	7
1. Εισαγωγή.....	8
1.1 Παρουσίαση θέματος .....	8
1.2 Δομή της εργασίας .....	9
1.3 Ερευνητικό ερώτημα .....	10
1.4 Μεθοδολογικό πλαίσιο .....	10
1.5 Θεωρητικό πλαίσιο.....	12
1.6 Ανασκόπηση βιβλιογραφίας.....	14
2. Η Belt and Road Initiative .....	15
2.1 Γενικό πλαίσιο .....	15
2.2 Η δομή της BRI.....	16
2.3 Η συμμετοχή των κρατών στη BRI.....	16
2.4 Τα κίνητρα της Κίνας.....	17
3. Η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά .....	20
3.1 Ιστορικό πλαίσιο της επένδυσης.....	20
3.2 Τα κίνητρα της επένδυσης.....	24
3.3 Η αποτίμηση της επένδυσης.....	26
4. Οι Σινο – Ελληνικές σχέσεις στο πλαίσιο της BRI.....	30
4.1 Ιστορικό πλαίσιο των διμερών σχέσεων .....	30
4.2 Οι οικονομικές διαστάσεις.....	31
4.3 Οι πολιτικές διαστάσεις.....	36
4.4 Οι πολιτισμικές διαστάσεις.....	40
4.5 Οι κοινωνικές διαστάσεις .....	41
4.6 Αποτίμηση των διμερών σχέσεων .....	42
Συμπεράσματα.....	45
Πηγές – Βιβλιογραφία .....	47

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εξετάζει τη συμμετοχή της Ελλάδας στην κινεζική πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) για να εκτιμήσει αν αποτελεί ευκαιρία ή πρόκληση. Χρησιμοποιώντας τον αναλυτικό εκλεκτισμό συνδυάζει τον νεοφιλελευθερισμό, τον νεορεαλισμό και τον κονστρουκτιβισμό, καθώς και μια ποιοτική μεθοδολογία που ενσωματώνει ιστοριογραφική ανάλυση και ανάλυση λόγου, η εργασία αξιολογεί τις επιπτώσεις των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας στο ευρύτερο πλαίσιο της διεθνούς πολιτικής οικονομίας.

Η ένταξη της Ελλάδας στην BRI, ιδίως μέσω επενδύσεων μεγάλης κλίμακας, όπως το λιμένα του Πειραιά, ενίσχυσε την οικονομική ανάκαμψη της χώρας και την παγκόσμια συνδεσιμότητα. Αυτή η στρατηγική εταιρική σχέση έχει δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης του εμπορίου και της ενίσχυσης των διμερών σχέσεων με την Κίνα. Ωστόσο, οι προκλήσεις παραμένουν. Οικονομικά, η Ελλάδα αντιμετωπίζει κινδύνους υπερβολικής εξάρτησης από τις κινεζικές επενδύσεις, καθώς και δευτερογενείς επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες με εργασιακές και περιβαλλοντικές ανησυχίες. Από πολιτική άποψη, οι αυξανόμενοι δεσμοί της Ελλάδας με την Κίνα εγείρουν ανησυχίες μεταξύ των δυτικών συμμάχων όσον αφορά της εξάρτηση της από την Κίνα. Ωστόσο η Ελλάδα παραμένει προσηλωμένη στην ΕΕ και η Ευρωζώνη κύρια πηγή επενδύσεων και εισαγωγών.

Η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμμετοχή της Ελλάδας στην BRI προφέρει την ευκαιρία να λειτουργήσει ως διαμεσολαβητής μεταξύ ΕΕ και Κίνας υποστηρίζοντας πλαίσια συνεργασίας που εξυπηρετούν τόσο τα εθνικά όσο και τα περιφερειακά συμφέροντα. Για να μεγιστοποιήσει τα οφέλη και να μετριάσει τους κινδύνους, η Ελλάδα πρέπει να υιοθετήσει μια ισορροπημένη στρατηγική με προοπτική που θα ευθυγραμμίζει τα εθνικά της συμφέροντα με τις προτεραιότητες της ΕΕ. Περαιτέρω έρευνα απαιτείται για τον εντοπισμό των μακροχρόνιων επιπτώσεων σε συνάρτηση με την πολιτική αστάθεια στην ΕΕ και την επάνοδο του Donald Trump στην προεδρία των ΗΠΑ.

*Λέξεις-κλειδιά:* Ελλάδα, Κίνα, πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», Διεθνής Πολιτική Οικονομία, Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία.

## Abstract

This dissertation examines Greece's participation in the Chinese Belt and Road Initiative (BRI) to assess whether it represents an opportunity or a challenge. Using analytical eclecticism combining neoliberalism, neorealism and constructivism, as well as a qualitative methodology incorporating historiographical and discourse analysis, the study assesses the implications of Greece-China relations in the broader context of the international political economy.

Greece's integration into the BRI, particularly through large-scale investments such as the port of Piraeus, has enhanced the country's economic recovery and global connectivity. This strategic partnership has created important opportunities, including increased trade and strengthened bilateral relations with China. However, challenges remain. Economically, Greece faces risks of over-dependence on Chinese investment, as well as spillover effects on local communities with labour and environmental concerns. Politically, Greece's growing ties with China raise concerns among Western allies about its dependence on China. However, Greece remains committed to the EU and the Eurozone a major source of investment and imports.

The paper concludes that Greece's participation in the BRI offers the opportunity to act as a mediator between the EU and China by supporting frameworks for cooperation that serve both national and regional interests. To maximize the benefits and mitigate the risks, Greece needs to adopt a balanced strategy with a perspective that aligns its national interests with EU priorities. Further research is needed to identify the long-term implications in the context of political instability in the EU and the return of Donald Trump to the US presidency.

*Keywords:* Greece, China, Belt and Road Initiative (BRI), International Political Economy, Global Political Economy.

## Κεφάλαιο 1

### Εισαγωγή

#### 1.1 Παρουσίαση θέματος

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στις «Διεθνείς Σχέσεις και Στρατηγικές Σπουδές» του Τμήματος Διεθνών, Ευρωπαϊκών & Περιφερειακών Σπουδών του Παντείου Πανεπιστημίου, κατά το ακαδημαϊκό έτος 2023-24.

Η άνοδος της Κίνας ως παγκόσμιας οικονομικής και πολιτικής δύναμης προκαλεί σημαντικές ανακατατάξεις στο φιλελεύθερο παγκόσμιο σύστημα που εγκαθιδρύθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Ikenberry, 2018). Με το ταχύ ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης και την αυξανόμενη επιρροή της στους διεθνείς οργανισμούς. (Beeson & Li, 2015).

Το 2010 ξεπέρασε την Ιαπωνία, καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση στην παγκόσμια οικονομική κατάταξη, με προβλέψεις να καταστεί η μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου έως το 2028 (Roy & Hu, 2024). Έχει καταστεί ο κυριότερος εμπορικός εταίρος για σχεδόν 150 χώρες, ενώ οι ΗΠΑ διατηρούν αυτή τη σχέση με 57 χώρες. Η οικονομική της ισχύς μεταφράζεται σε αυξημένη γεωπολιτική επιρροή μέσω του ελέγχου πρόσβασης στην εγχώρια αγορά, της αναπτυξιακής βοήθειας και των στρατηγικών επενδύσεων (Nye, 2019).

Η εσωτερική και εξωτερική πολιτική της Κίνας έχουν μετασηματιστεί σημαντικά υπό την ηγεσία του προέδρου Χί Jinqing. Στο εσωτερικό, προώθησε συστηματικά την ιδέα του «κινεζικού ονείρου» με στόχο την αποκατάσταση της εθνικής αυτοπεποίθησης και του κοινωνικού ενθουσιασμού (Ferdinand, 2016).

Η BRI, που ανακοινώθηκε το 2013, συνιστά μία από τις πλέον φιλόδοξες στρατηγικές υποδομής και επενδύσεων στη σύγχρονη παγκόσμια ιστορία (Rolland, 2017). Η πρωτοβουλία στοχεύει στη βελτίωση της περιφερειακής συνδεσιμότητας, περιλαμβάνοντας πάνω από 150 χώρες στην Ασία, την Αφρική, την Ευρώπη και τη Λατινική Αμερική (Nye, 2023). Αποτελεί κεντρικό στρατηγικό εργαλείο της εξωτερικής πολιτικής της Κίνας. Μέσω αυτής, επιδιώκει να επεκτείνει την οικονομική της επιρροή και να προωθήσει το όραμα μιας κοινότητας «κοινού πεπρωμένου» ή

«κοινού μέλλοντος για την ανθρωπότητα» (Economy, 2018). Παράλληλα, επιχειρεί να ενσωματώσει τις αναπτυσσόμενες χώρες στο δικό της οικονομικό δίκτυο (Sheng, 2023).

Η ικανότητα της Κίνας να προσαρμόζει πτυχές της νεωτερικότητας, διαφορετικά από τη δυτική κατανόηση, θέτει προκλήσεις που συχνά οδηγούν σε απλουστεύσεις και γενικεύσεις (Τσιμώνης, 2020). Καθιστώντας την BRI, μία από τις πλέον συζητούμενες αλλά ανεπαρκώς κατανοητές πολιτικές πρωτοβουλίες της ΛΔΚ (Rogelja & Tsimonis, 2022).

Παράλληλά, η Ελλάδα για μεγάλο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου, ήταν βασικός σύμμαχος της Δύσης. Επωφελήθηκε από το σχέδιο Μάρσαλ (Bellou et al., 2013). Έγινε μέλος του NATO το 1952 και έχει δαπανήσει μεσοσταθμικά το 2,79% του ΑΕΠ σε αμυντικές δαπάνες κατά τα έτη 2014-2024 (NATO, 2024). Επιπλέον, εντάχθηκε στην ΕΕ το 1981 και ήταν από τα ευρωπαϊκά κράτη που υιοθέτησαν το ευρώ (Dimitrakopoulos & Passas, 2004).

Η μελέτη των διμερών σχέσεων Ελλάδας και Κίνας στο πλαίσιο της BRI αποκτά ιδιαίτερη σημασία λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας ως ευρωπαϊκής πύλης εισόδου (Tzogopoulos, 2017).

Η αυξανόμενη κινεζική επιρροή προκαλεί ανησυχίες στην ΕΕ σχετικά με την προστασία κρίσιμων υποδομών και την ανάγκη χάραξης συντονισμένης πολιτικής (Petrosyan, 2022).

Η ανάλυση αυτών των σχέσεων συμβάλλει στην κατανόηση των σύγχρονων γεωπολιτικών εξελίξεων, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η οικονομική κρίση, οι πολιτισμικές διαφορές και η δυναμική μεταξύ συνεργασίας και ανταγωνισμού.

## **1.2 Δομή της εργασίας**

Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο, που αφορά στην εισαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, παρουσιάζεται το θέμα και το ερευνητικό ερώτημα αυτής. Στη συνέχεια, αναλύεται το μεθοδολογικό και θεωρητικό πλαίσιο, καθώς και η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας για την αναγκαιότητα μελέτης του θέματος.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το γενικό πλαίσιο της BRI. Αναλύονται η δομή της και η συμμετοχή των κρατών σε αυτήν. Τέλος, παρουσιάζονται τα κίνητρα της BRI για την αναγκαιότητα υλοποίησής της.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, η οποία αποτελεί υπόδειγμα επένδυσης της Κίνας στη BRI, κατά δήλωσή της (Wei, 2021) και ορόσημο των τρεχουσών σινοελληνικών σχέσεων. Αναλύονται τα κίνητρα και πραγματοποιείται αποτίμηση της επένδυσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι σινοελληνικές σχέσεις στο πλαίσιο της BRI. Αρχικά, παρατίθεται το ιστορικό πλαίσιο των διμερών σχέσεων πριν από τη συμμετοχή της Ελλάδας στη BRI. Αναλύονται οι οικονομικές, πολιτικές, πολιτισμικές και κοινωνικές διαστάσεις των σχέσεων.

Τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας, αναφορικά με το ερευνητικό ερώτημα αυτής.

### **1.3 Ερευνητικό ερώτημα**

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των διμερών σχέσεων της Ελλάδας και Κίνας υπό το πρίσμα της κινεζικής πρωτοβουλίας Belt and Road Initiative (BRI). Στόχος μέσω της ποιοτικής δευτερογενούς έρευνας, είναι η μελέτη της εξέλιξης των διήμερων σχέσεων Ελλάδας και Κίνας σε ιστορικό πλαίσιο, η ανάλυση των επιπτώσεων της BRI σε οικονομικό, πολιτικό, πολιτισμικό και κοινωνικό τομέα, καθώς και παρουσίαση των προσκλήσεων και ευκαιριών για την Ελλάδα.

Το ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης είναι, να διερευνηθούν οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές επιπτώσεις της συμμετοχής της Ελλάδας στην κινέζικη πρωτοβουλία BRI, καθώς να αξιολογηθεί κατά πόσον αυτές συνιστούν πρόσκληση ή ευκαιρία για τη χώρα.

### **1.4 Μεθοδολογικό πλαίσιο**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εστιάζει στη μελέτη των διμερών σχέσεων Ελλάδας και Κίνας, χρησιμοποιώντας την BRI ως μελέτη περίπτωσης. Μέσω της δευτερογενούς έρευνας, με τη χρήση ποιοτικών ερευνητικών τεχνικών που

βασίζονται σε κείμενα και έγγραφα, επιδιώκει την εις βάθος ανάλυση της συμμετοχής της Ελλάδας στην BRI και την αξιολόγηση των ευκαιριών και προκλήσεων που αυτή παρουσιάζει.

Η ποιοτική προσέγγιση επιτρέπει μια λεπτομερή κατανόηση των σύνθετων κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών φαινομένων που σχετίζονται με το θέμα, καθιστώντας την κατάλληλη για τη μελέτη των διεθνών σχέσεων και των στρατηγικών σπουδών (Creswell & Poth, 2018).

Για την ανάλυση των δεδομένων εφαρμόζεται ως κύρια μέθοδος, η ιστοριογραφική προσέγγιση (Vromen, 2018). Η ιστοριογραφία, σύμφωνα με το Thies (2002, p.351, όπως αναφέρεται στο Vromen, 2018), ορίζεται ως «η συγγραφή της ιστορίας που βασίζεται σε μια επιλεκτική, κριτική ανάγνωση των πηγών, η οποία συνθέτει συγκεκριμένα κομμάτια πληροφοριών σε μια αφηγηματική περιγραφή ή ανάλυση ενός θέματος. Δεν πρόκειται για απλή εξιστόρηση παρελθόντων γεγονότων, απαιτεί μια κριτική και διακριτική προσέγγιση στην εξέταση των στοιχείων για την κατασκευή μιας συνεκτικής αφήγησης ή ανάλυσης».

Η ερμηνευτική ανάλυση λόγου και κείμενου χρησιμοποιείται ως συμπληρωματική μέθοδος. Η ανάλυση λόγου μας επιτρέπει να δούμε πέρα από την επιφάνεια της γλώσσας και να κατανοήσουμε πώς οι ιδέες, οι αξίες και οι κοινωνικές σχέσεις ενσωματώνονται στον λόγο και διαμορφώνουν τις αντιλήψεις μας για την πραγματικότητα που περιβάλλουν τη συμμετοχή της Ελλάδας στην BRI (Klotz & Prakash, 2008). Μέσω αυτής της μεθόδου, διερευνώνται οι τρόποι με τους οποίους οι διάφοροι δρώντες, συμπεριλαμβανομένων των κυβερνήσεων, των διεθνών οργανισμών και των μέσων μαζικής ενημέρωσης κατασκευάζουν και αναπαριστούν τις αφηγήσεις σχετικά με την BRI (Fairclough, 2013).

Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται στην έρευνα προέρχονται από ποικίλες πηγές. Πρωτίστως, εξετάζονται επίσημα έγγραφα και πολιτικές δηλώσεις, όπως κυβερνητικές ανακοινώσεις, διμερείς συμφωνίες και δηλώσεις αξιωματούχων από την Ελλάδα και την Κίνα. Επιπλέον, αναλύονται άρθρα από έγκυρα ελληνικά και διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης που ασχολούνται με την BRI και τη sino-ελληνική συνεργασία. Τέλος, αξιοποιείται η ακαδημαϊκή βιβλιογραφία, συμπεριλαμβανομένων επιστημονικών μελετών, βιβλίων και άρθρων που εξετάζουν την BRI, τις διεθνείς σχέσεις και τις μεθόδους ανάλυσης λόγου.

## 1.5 Θεωρητικό πλαίσιο

Η ανάλυση της συμμετοχής της Ελλάδας στην BRI απαιτεί ένα σύνθετο θεωρητικό πλαίσιο, ικανό να ερμηνεύσει τις πολυδιάστατες πτυχές της διεθνούς πολιτικής οικονομίας (Stroikos, 2024).

Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα μελέτη υιοθετεί τον αναλυτικό εκλεκτισμό ως εργαλείο ανάλυσης, συνδυάζοντας στοιχεία από το νεοφιλελευθερισμό, το νεορεαλισμό και τον κονστρουκτιβισμό. Αυτή η προσέγγιση επιτρέπει μια ολοκληρωμένη κατανόηση των κινήτρων και των συνεπειών της ελληνοκινεζικής συνεργασίας στο πλαίσιο της BRI. Όπως επισημαίνουν οι Τριανταφύλλου και Τσαντούλης (2010), «η διεθνής κοινωνία είναι υλική και ιδεατή, εντός της οποίας τα υλικά κίνητρα και η κοινωνική δομή διαδραματίζουν αναντικατάστατους ρόλους».

Ο αναλυτικός εκλεκτισμός βασίζεται στην αρχή ότι οι θεωρίες των Διεθνών Σχέσεων λειτουργούν συμπληρωματικά, αντί να αλληλοαποκλείονται, καθώς η πολυπλοκότητα του διεθνούς συστήματος καθιστά αδύνατη την εξήγηση όλων των πτυχών της διεθνούς πολιτικής από μία και μόνο θεωρία (Φραγκονικολόπουλος & Προέδρου, 2015, σ. 42).

Σύμφωνα με τους Sil και Katzenstein (2010), ο αναλυτικός εκλεκτισμός αποτελεί μεθοδολογική προσέγγιση που συνδυάζει στοιχεία από διαφορετικές θεωρητικές παραδόσεις για την ανάλυση σύνθετων προβλημάτων, τα οποία δεν μπορούν να εξηγηθούν επαρκώς από μία θεωρία. Ειδικότερα, η συνδυαστική χρήση του νεορεαλισμού και του νεοφιλελευθερισμού προσφέρει τη δυνατότητα εξέτασης τόσο των κρατικών συμφερόντων και της ισχύος όσο και του ρόλου των διεθνών θεσμών και της συνεργασίας.

Όπως υπογραμμίζει ο Τσορδανίδης (2020, σ. 516), «ο αναλυτικός εκλεκτισμός επιτρέπει τη χρήση των θεωρητικών υποδειγμάτων σύμφωνα με τις ανάγκες της έρευνας και όχι με γνώμονα τον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων θεωρητικών ρευμάτων». Οι Γκόφας και Τζιφάκης (2017, σ. 156) προσθέτουν ότι «ο αναλυτικός εκλεκτισμός δεν αποτελεί μια νέα θεωρία ούτε φιλοδοξεί να αντικαταστήσει τις υπάρχουσες, αλλά προτείνει μια αναθεώρηση της σχέσης μεταξύ των θεωριών με πνεύμα συμπληρωματικότητας».

Στο πλαίσιο της BRI, οι σχέσεις Ελλάδας και Κίνας μελετώνται υπό το πρίσμα της θεωρίας του θεσμικού φιλελευθερισμού, γνωστός και ως νεοφιλελευθερισμός. Σε αυτή την αντίληψη, το κράτος νοείται ως ένας ενιαίος, ορθολογικός φορέας που καθοδηγείται από τη στρατηγική επιδίωξη των εθνικών συμφερόντων, η οποία χρησιμεύει ως θεμελιώδης παράγοντας της διεθνούς πολιτικής δυναμικής (Γκόφας & Τζιφάκης, 2017, σσ. 75 -76). Αναγνωρίζει ότι η συνεργασία μπορεί να είναι δύσκολο να επιτευχθεί σε άναρχες συνθήκες, αλλά υποστηρίζει ότι οι θεσμοί επιτρέπουν στα κράτη να ξεπεράσουν μια σειρά από συλλογικές δυσκολίες (Sterling-Folker, 2020).

Παράλληλα, για την κατανόηση των κινήτρων της Ελλάδας στη σύναψη συμφωνίας με την Κίνα για την επένδυση στον Πειραιά, αλλά και των σινοελληνικών πολιτισμικών σχέσεων, αξιοποιείται και η θεωρία του κονστρουκτιβισμού.

Ο κονστρουκτιβισμός στις Διεθνείς Σχέσεις υποστηρίζει ότι οι ταυτότητες και οι κοινωνικές κατασκευές διαμορφώνουν τις διεθνείς αλληλεπιδράσεις (Wendt, 1999), καθώς και ότι τα συμφέροντα των κρατών είναι προϊόν κοινωνικών αλληλεπιδράσεων και όχι δεδομένα (Adler, 1997).

Επιπρόσθετα, η ΕΕ ως μεταβλητή για τη μελέτη των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας είναι καίρια για την κατανόηση των επιπτώσεων της συμμετοχής της Ελλάδας στην BRI. Παρά την απουσία μιας κατευθυνόμενης κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας προς τη Κίνα (Kokoromytis & Chryssogelos, 2021), η Ελλάδα έχει περιορισμένη ελευθερία δράσης όσον αφορά τις σχέσεις της με την Κίνα εντός του πλαισίου ΕΕ – Κίνας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέλος της οποίας είναι η Ελλάδα από την 1η Ιανουαρίου 1981 (European Union, n.d.), κατέχει αποκλειστικές αρμοδιότητες σε τομείς όπως η τελωνειακή ένωση, η νομισματική πολιτική και η κοινή εμπορική πολιτική (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2007). Επιπλέον, η ΕΕ αντιλαμβάνεται την Κίνα ως εταίρο συνεργασίας σε διάφορους τομείς της πολιτικής, παρ' όλα αυτά οικονομικό ανταγωνιστή και συστημικό αντίπαλο (EEAS, 2023).

Η θεωρία του αμυντικού ή δομικού ρεαλισμού (Waltz, 1979; Glaser, 1997) προσφέρει ένα πλαίσιο κατανόησης των σχέσεων ΕΕ - Κίνας, εστιάζοντας στις συστημικές πιέσεις, την εξισορρόπηση ισχύος και τη δυναμική ασφαλείας. Παρά την οικονομική αλληλεξάρτηση, η οποία ενισχύει τη συνεργασία, ο δομικός ρεαλισμός τονίζει την επίδραση της δυσπιστίας, του ανταγωνισμού και της παγκόσμιας κατανομής ισχύος.

## 1.6 Ανασκόπηση βιβλιογραφίας

Οι διμερείς σχέσεις μεταξύ Ελλάδας και Κίνας αποτελούν σήμερα έναν κρίσιμο και δυναμικό τομέα των Διεθνών Σχέσεων. Ωστόσο, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι οι σχέσεις αυτές είναι σχετικά πρόσφατες, καθώς μέχρι το 1972 ουσιαστικά δεν υφίσταντο διπλωματικοί δεσμοί μεταξύ των δύο κρατών (Εμμανουηλίδης, 2020).

Μια αυξανόμενη βιβλιογραφία ερευνά τις οικονομικές, πολιτικές και γεωστρατηγικές διαστάσεις των σχέσεων Κίνας και Ευρώπης, καθώς και τις ευρύτερες συνέπειες αυτών των σχέσεων. Παράλληλα, η έρευνα για την εμβάθυνση των δεσμών της Κίνας με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Ειδικότερα, η BRI μελετάται ως προς τις επιπτώσεις της στις σχέσεις της Κίνας με την Ευρώπη συνολικά, αλλά και με επιμέρους ευρωπαϊκά κράτη. Παρ' όλα αυτά, παρατηρείται μια έλλειψη επιστημονικών αναλύσεων σχετικά με τις αλληλεπιδράσεις της Κίνας με την Ελλάδα (Tsigaros, 2022; Stroikos, 2023, 2024).

## Κεφάλαιο 2

### Η Belt and Road Initiative

#### 2.1 Γενικό πλαίσιο

Ο Πρόεδρος της Κίνας, Xi Jinping, παρουσίασε την BRI το 2013 με κατευθυντήρια αρχή κοινής ανάπτυξης και ευημερίας μέσω συζητήσεων και συνεργασιών (“gong shang - 共商, gong jian - 共建, gong xiang - 共享) (Feng & Liang, 2019). Η BRI αποτελείται από δύο μέρη, τη Ζώνη Οικονομικής Συνεργασίας του Δρόμου του Μεταξιού, η οποία αφορά χερσαίες διαδρομές και τον Ναυτικό Δρόμο του Μεταξιού του 21ου αιώνα, που εστιάζει σε θαλάσσιες διαδρομές (Blanchard, 2023), καθώς και από κοινού ονομάζονται ζώνη (belt) και δρόμος (road). Γνωστή και ως «One Belt One Road (OBOR 帶路 - yidai yilu) initiative» ή «Νέος Δρόμος του Μεταξιού (新丝绸之路- xin sichou zhilu)» (Vangeli, 2019, p.61). Ανακοινώθηκε αρχικά σε δύο ομιλίες, η πρώτη τον Σεπτέμβριο του 2013 στο Πανεπιστήμιο Nazarbayev στο Καζακστάν και η δεύτερη τον Οκτώβριο του 2013 στο Κοινοβούλιο της Ινδονησίας (Blanchard, 2021).

Είναι ένα φιλόδοξο σχέδιο παγκόσμιας συνδεσιμότητας (Bo, 2019). Στόχος της είναι η σύνδεση της Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης, δηλαδή ολόκληρου του κόσμου, μέσω ενός δικτύου υποδομών, όπως δρόμοι, σιδηρόδρομοι, λιμάνια, αγωγοί φυσικού αερίου και πετρελαίου, γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Η Κίνα προωθεί την BRI με σκοπό τη δημιουργία «win-win» συνεργασιών, την κοινή ανάπτυξη και ευημερία, την ειρήνη και τη φιλία μέσω της ενίσχυσης της αμοιβαίας κατανόησης και εμπιστοσύνης και της ενδυνάμωσης των ανταλλαγών (Lahtinen, 2022). Επίσης, επιδιώκει την ενοποίηση των χωρών BRI σε ένα κινεζικό μοντέλο συσσώρευσης κεφαλαίου (Xing, 2019).

Ευθυγραμμίζεται, σύμφωνα με την επίσημη θέση της Κίνας, με τους στόχους και τις αρχές που κατοχυρώνονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Τηρεί τις πέντε αρχές της ειρηνικής συνύπαρξης, οι οποίες περιλαμβάνουν τον αμοιβαίο σεβασμό της κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας του άλλου, την αμοιβαία μη επίθεση,

την αμοιβαία μη ανάμειξη στις εσωτερικές υποθέσεις, την ισότητα και το αμοιβαίο όφελος, μαζί με την αρχή της ειρηνικής συνύπαρξης (NDRC et al, 2015).

## **2.2 Η δομή της BRI**

Η BRI, όπως προαναφέρθηκε, αποτελείται από δύο μέρη, τη Ζώνη Οικονομικής Συνεργασίας του Δρόμου του Μεταξιού, η οποία αφορά χερσαίες διαδρομές και τον Ναυτικό Δρόμο του Μεταξιού του 21ου αιώνα, που εστιάζει σε θαλάσσιες διαδρομές (Blanchard, 2021) και από κοινού ονομάζονται ζώνη (belt) και δρόμος (road).

Η οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού έχει τρεις διαδρομές. Η πρώτη είναι από τη βορειοδυτική Κίνα, τη βορειοανατολική Κίνα, μέσω της Κεντρικής Ασίας, της Ρωσίας, προς την Ευρώπη και τη Βαλτική Θάλασσα. Η δεύτερη είναι από τη βορειοδυτική Κίνα, μέσω της Κεντρικής Ασίας, της Δυτικής Ασίας, προς τον Περσικό Κόλπο και τη Μεσόγειο Θάλασσα, καθώς και η τρίτη είναι από τη νοτιοδυτική Κίνα μέσω της χερσονήσου της Ινδοκίνας, προς τον Ινδικό Ωκεανό (Ramadhan et al., 2024).

Ενώ, ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21ου αιώνα έχει δύο διαδρομές. Η πρώτη διασχίζει τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας μέσω των παράκτιων λιμανιών, στη συνέχεια μέσω του Στενού της Μαλάκκα στον Ινδικό Ωκεανό και επεκτείνεται στην Ευρώπη, καθώς και η δεύτερη διασχίζει τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας μέσω των παράκτιων λιμανιών και επεκτείνεται στον Νότιο Ειρηνικό Ωκεανό (Cao, 2019).

## **2.3 Η συμμετοχή των κρατών στη BRI**

Σύμφωνα με τους Nedopil (2023) και Textor (2024), μέχρι τον Δεκέμβριο του 2023, 151 χώρες είχαν υπογράψει Μνημόνιο Συνεργασίας (MoU) με την Κίνα για να συμμετάσχουν στην BRI. Ωστόσο, λόγω αβεβαιοτήτων σχετικά με ορισμένα MoU, ο αριθμός αυτός μπορεί να κυμαίνεται από 146 έως 151, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας.

Οι πηγές (Nedopil, ό.π.; Textor, ό.π.) επισημαίνουν ότι σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι για ορισμένες χώρες που αναφέρονται ότι έχουν υπογράψει MoU για την BRI, η διαθεσιμότητα ανεξάρτητων πληροφοριών είναι περιορισμένη και εν μέρει αντιφατική.

Στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, συναντάμε συχνά τα ΜοU. Στην πραγματικότητα, τα ΜοUs αποτελούν μια ευρέως αποδεκτή νομική πράξη στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Ήδη από τη δεκαετία του 1960, αναγνωρίστηκαν ως μια άτυπη, αλλά παρ'όλα αυτά νομική πράξη (Kolb, 2013). Με άλλα λόγια, το ΜοU δεν χαρακτηρίζεται ως επίσημη πράξη, αλλά, αντιθέτως, μπορεί να θεωρηθεί άτυπη, καθώς αντιπροσωπεύει μία πράξη που δεν αποτελεί συνθήκη επειδή τα συμβαλλόμενα μέρη δεν σκοπεύουν να είναι νομικά δεσμευτική.

Στο πλαίσιο της BRI, το «χαμηλό κόστος» της υπογραφής ΜοUs έχει δύο κατευθύνσεις, πρώτον διευκολύνει τα κράτη να ενταχθούν σε αυτήν, αλλά καθιστά επίσης εύκολο για αυτά να αποχωρήσουν (Atkins et al., 2023).

#### **2.4 Τα κίνητρα της Κίνας**

Η στροφή της Κίνας προς την BRI μπορεί να ερμηνευθεί μέσα από το πρίσμα των μεταβαλλόμενων εσωτερικών οικονομικών της αναγκών και των συνεπειών τους στη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής.

Ωστόσο, η BRI δεν αποτελεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την εδραίωση της κινεζικής κυριαρχίας. Οι συγκρίσεις με την ανάδυση των ΗΠΑ ως παγκόσμιας δύναμης είναι παραπλανητικές και τα στοιχεία ασφαλείας και κανονιστικής φύσης της δεν αποτελούν σημαντική πρόκληση για το φιλελεύθερο διεθνές σύστημα. Ενώ τα οικονομικά συμφέροντα επηρεάζουν πράγματι την πολιτική δυναμική, η επικρατούσα κινδυνολογία στον δημόσιο διάλογο προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από τις ανησυχίες των αντιπάλων της Κίνας και όχι από μια ακριβή εκτίμηση της κατάστασης (Rogelja & Tsimonis, 2023, p. 68).

Μετά τις πρώτες δεκαετίες των μεταρρυθμίσεων και του ανοίγματος, η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας δημιούργησε προκλήσεις, όπως η υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα, που δεν μπορούσε να απορροφήσει η εγχώρια αγορά και να τονώσει την ανάπτυξη στις υπανάπτυκτες παραμεθόριες περιοχές της, ιδίως στη δυτική Κίνα, καθώς και η πλεονάζουσα ρευστότητα από το πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και την αύξηση των

συναλλαγματικών αποθεμάτων, ως αποτέλεσμα της υποτίμησης του CNY<sup>1</sup> (Arduino & Gong, 2019). Παράλληλα, η ταχύτατη ανάπτυξη της Κίνας την κατέστησε ικανή να αναλάβει έναν πιο ηγετικό και ενεργό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, ένας στόχος που έγινε ιδιαίτερα εμφανής μετά την οικονομική κρίση του 2008 (Olsen & Matthews, 2024).

Κατά την έναρξη της ηγεσίας του Xi Jinping, η Κίνα αντιμετώπισε οικονομικές πιέσεις, λόγω της επιβράδυνσης της ανάπτυξης από 10% σε περίπου 6%. Δημιουργήθηκαν διαρθρωτικές προκλήσεις, με το εργατικό δυναμικό να έχει συρρικνώθηκε λόγω της επιβραδυνόμενης μετανάστευσης από την ύπαιθρο προς τις πόλεις. Οι αυξανόμενοι μισθοί οδήγησαν σε «παγίδα μεσαίου εισοδήματος»<sup>2</sup> και οι τεράστιες αποταμιεύσεις, ύψους 50% του εθνικού εισοδήματος, απαιτούσαν παραγωγικές επενδύσεις (Naughton, 2020).

Ενώ τα σημαντικά εγχώρια έργα υποδομής οδήγησαν σε φαινόμενα όπως οι «πόλεις φαντάσματα», το πλεόνασμα κεφαλαίου απαιτούσε νέες επενδυτικές διεξόδους στο εξωτερικό. Η BRI παρέχει μια λύση ανοίγοντας διεθνείς οδούς για την αξιοποίηση αυτού του σημαντικού πλεονάζοντος κεφαλαίου (Curtis & Klaus, 2024).

Επιπλέον, οι χώρες που συμμετέχουν στη BRI προσφέρουν νέες αγορές για το τεράστιο υπερπλεόνασμα βιομηχανικών προϊόντων και κατασκευαστικής ικανότητας της Κίνας (Yu, 2017). Παρόλο που η Κίνα επιδιώκει μια πιο ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη στην οποία η εγχώρια κατανάλωση θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, αυτό είναι ένα πολύ δύσκολο έργο και θα πάρει χρόνο (Naughton, 2018).

Η BRI έχει τη δυνατότητα να βοηθήσει τις εκτενείς δυτικές εσωτερικές περιοχές της, όπως η Xinjiang και η Yunnan, ενισχύοντας την οικονομία τους με την ενεργή συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εμπόριο (Cai, 2017). Επιπλέον θα βελτιώσει

---

<sup>1</sup> Σημείωση: Τόσο οι όροι κινεζικό γιουάν (CNY) όσο και ο όρος ρενμίνμπι (RMB) χρησιμοποιούνται για να αναφερθούν στο εθνικό νόμισμα της Κίνας. Η επίσημη ονομασία του νομίσματος της Κίνας είναι Ρενμίνμπι (RMB). Το κινεζικό γιουάν είναι η κύρια νομισματική μονάδα RMB (Alwago, 2022, p. 563).

<sup>2</sup> Σημείωση: Η έννοια της παγίδας μεσαίου εισοδήματος αναφέρεται σε χώρες που, παρά την αρχική ταχεία ανάπτυξη και την επίτευξη μεσαίου εισοδήματος, αδυνατούν να ξεπεράσουν αυτό το εύρος εισοδήματος και να φτάσουν στα επίπεδα των ανεπτυγμένων χωρών. Ο όρος «παγίδα» αναφέρεται σε έναν αυτοτροφοδοτούμενο ή αυτοενισχυόμενο μηχανισμό, από τον οποίο είναι δύσκολο να ξεφύγει μια χώρα και ο οποίος έχει μόνιμο χαρακτήρα. Ο όρος «μεσαίο εισόδημα» βασίζεται σε απόλυτα όρια μεσαίου εισοδήματος, συχνά χρησιμοποιώντας την ετήσια ταξινόμηση χωρών της Παγκόσμιας Τράπεζας με βάση το πραγματικό κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα (Glawe & Wagner, 2016).

τη διαπεριφερειακή συνδεσιμότητα τους, καθώς είναι αποκομμένες από τη θάλασσα, επιτρέποντάς τους να αποκτήσουν άμεση πρόσβαση σε λιμενικές εγκαταστάσεις γειτονικών χωρών (Summers, 2016).

Τέλος, η BRI παρείχε μια μοναδική ευκαιρία στον Χι Jinqing να συγκεντρώσει, να επεκτείνει και να νομιμοποιήσει την εξουσία του στην Κίνα. Ήταν μια μοναδική ευκαιρία να συγκεντρώσει, επεκτείνει και νομιμοποιήσει την εξουσία του εντός της Κίνας (He, 2021). Με την έναρξη της, το 2013, ο Χι Jinqing δεν παρουσίασε μόνο ένα μεγαλεπήβολο όραμα για τον ρόλο της Κίνας στις παγκόσμιες υποθέσεις αλλά επίσης ενίσχυσε την ηγεσία του σε εθνικό επίπεδο, ευθυγραμμίζοντας την πρωτοβουλία με τους στόχους της εθνικής αναζωογόνησης (Jiang, 2021).

## Κεφάλαιο 3

### Η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά

#### 3.1 Ιστορικό πλαίσιο της επένδυσης

Το λιμάνι του Πειραιά ήταν κρατικό μέχρι το 1999 και το 2003 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, αν και το ελληνικό κράτος διατήρησε την πλειοψηφία της ιδιοκτησίας (Li, 2023). Το 2006, πριν από την ελληνική χρηματοπιστωτική κρίση, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υποστήριξε την περαιτέρω απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την προσέλκυση επενδύσεων (Freymann, 2021).

Το 2006 αποτέλεσε ορόσημο για τις ελληνοκινεζικές σχέσεις, όταν ο τότε πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής επισκέφθηκε την Κίνα (Stroikos, 2023). Κατά την επίσκεψη αυτή, οι διμερείς σχέσεις αναβαθμίστηκαν σε στρατηγική συνεργασία. Στις συναντήσεις με τον Πρόεδρο Hu Jintao και τον Πρωθυπουργό Wen Jiabao, συμφωνήθηκε η ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα των λιμένων και της ναυτιλίας (Panagoroulou, 2024).

Ο διευθύνων σύμβουλος της COSCO, Wei Jiafu, εξέφρασε δημόσια το ενδιαφέρον της εταιρείας για επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά, πρόταση που είδε θετικά ο Καραμανλής (Το Βήμα, 2009). Τον Ιανουάριο του 2008 προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την παραχώρηση των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ. Η διαδικασία κατέληξε στην επιλογή της Cosco Pacific Ltd, ως προσωρινού αναδόχου (Brattberg et al., 2021).

Η οικονομική προσφορά της COSCO περιλάμβανε συνολικό τίμημα 4,3 δισεκατομμυρίων ευρώ για 35 χρόνια παραχώρησης, με το 79% αυτού του ποσού να είναι εγγυημένο. Επιπλέον, η εταιρεία δεσμεύτηκε για επενδύσεις 620 εκατομμυρίων ευρώ, με στόχο να τριπλασιάσει τη δυναμικότητα του Σταθμού έως το 2015 μέσω του 50% αυτών των επενδύσεων. Μετά από τρίμηνες διαπραγματεύσεις και την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η σύμβαση υπογράφηκε στις 25 Νοεμβρίου 2008, παρουσία των ηγετών της Κίνας και της Ελλάδας. Η Βουλή επικύρωσε τη συμφωνία την πρώτη εβδομάδα του Μαρτίου 2009. Η σύμβαση προέβλεπε έναρξη ισχύος την 1η Οκτωβρίου 2009, με την εγκατάσταση της COSCO στην Προβλήτα II (ΟΛΠ Α.Ε.,

2009). Επιπλέον, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, προγραμματίστηκε η ολοκλήρωση των έργων στην Προβλήτα Ι και η σταδιακή μετάβαση του προσωπικού του ΟΛΠ σε αυτόν (ΟΛΠ Α.Ε., ό.π.).

Σε μια προσπάθεια να ενισχυθούν οι δεσμοί Ελλάδας και Κίνας, ενόψει του διαγωνισμού ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, ο Έλληνας πρωθυπουργός Αντώνης Σαμαράς επισκέφθηκε το Πεκίνο το Μάιο του 2013 (Embassy of Greece in London, 2013) και στη συνέχεια ο Κινέζος ομόλογός του Le Keqiang επισκέφθηκε την Αθήνα και την Κρήτη τον Ιούνιο του 2014. Κατά την επίσκεψή του στην Αθήνα το 2014, ο Κινέζος πρωθυπουργός περιέγραψε το λιμάνι του Πειραιά ως «μαργαριτάρι στη Μεσόγειο Θάλασσα», υποσχόμενος ότι η COSCO θα το καταστήσει «ένα από τα πιο ανταγωνιστικά λιμάνια του κόσμου» (Kokoromytis & Chryssogelos, 2021).

Επιπρόσθετα, για να τονίσει το κινεζικό ενδιαφέρον για την απόκτηση του ΟΛΠ, ο Πρόεδρος της Κινάς Xi Jinping, τον Ιούλιο του 2014, έκανε μια σημαντική παράκαμψη στη Ρόδο κατά τη διαδρομή προς τη Βραζιλία για να συμμετάσχει στην έκτη Σύνοδο Κορυφής των BRICS, όπου συναντήθηκε και πάλι με τον Έλληνα Πρωθυπουργό (Το Βήμα, 2014). Τον Ιανουάριο του 2015, λίγες μέρες πριν από μια από τις ελληνικές εκλογικές, ολοκληρώθηκαν με επιτυχία τα εγκαίνια της διευρυμένης Προβλήτας III, όπου ήταν παρών ο Έλληνας Πρωθυπουργός Σαμαράς (Τζογορούλος, 2017), ενώ ο Κινέζος ομόλογός του Le Keqiang μετέφερε ένα συγχαρητήριο μήνυμα (China Daily, 2015).

Με τις εκλογές του 2015, πλέον ο Έλληνας πρωθυπουργός ήταν ο Αλέξης Τσίπρας. Αρχικά, ανακοίνωσε την ακύρωση της συμφωνίας ιδιωτικοποίησης. Αυτή η ενέργεια, αν και φαινομενικά παράδοξη, ευθυγραμμίστηκε με τις προηγούμενες δηλώσεις του, παρά την επιτυχία της κοινοπραξίας. Στη συνέχεια όμως, ο Τσίπρας ανέτρεψε την απόφασή του και με τον υπουργό Οικονομικών να επιβεβαιώνει τη δέσμευση της κυβέρνησης στη συμφωνία. (Gontika, 2021).

Οι προσφορές υποβλήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2015 και λίγο αργότερα, το ΤΑΙΠΕΔ ανακοίνωσε ότι η κινεζική εταιρεία COSCO είχε αναδειχθεί ως ο μοναδικός υποψήφιος (HRADF, 2016).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, από πλευρά της, εξετάζει συνεχώς και διεξοδικά τις επενδύσεις της COSCO στον Πειραιά. Το 2015, διαπίστωσε ότι τα φορολογικά πλεονεκτήματα που παρείχε η Ελλάδα στον Τερματικό Σταθμό Εμπορευματοκιβω-

τίων Πειραιώς Α.Ε. (PCT) και στην COSCO Pacific Limited αντιβαίνουν στους κανονισμούς της για τις κρατικές ενισχύσεις παρέχοντας αδικαιολόγητα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα (Tzogopoulos, 2021).

Αυτά τα πλεονεκτήματα περιλάμβαναν φορολογικές απαλλαγές και ευνοϊκές λογιστικές πρακτικές. Με απόφαση της υποχρέωσε τις εταιρείες να αποζημιώσουν το ελληνικό κράτος για τις παροχές που έλαβαν και για να μετριαστούν περαιτέρω στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Οι ελληνικές αρχές αναμένεται να σταματήσουν στο εξής αυτά τα πλεονεκτήματα για την PCT τονίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission, 2015). Στις 2 Ιουνίου 2015, η Ελληνική Δημοκρατία άσκησε προσφυγή κατά τις απόφασης, η οποία απορρίφθηκε το 2017 (European General Court, 2017).

Το 2016 αποτέλεσε αναμφισβήτητα κομβικό έτος για τον ΟΛΠ. Στις 20 Ιανουαρίου 2016, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ ενέκρινε την προσφορά της COSCO Hong Kong Group Limited (ΟΛΠ Α.Ε., 2017), το οποίο της έδινε το δικαίωμα να αποκτήσει το 51% του λιμανιού του Πειραιά έναντι 280 εκατομμυρίων ευρώ και υποσχόταν ένα επιπλέον ποσοστό 16% υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία θα πραγματοποιούσε επενδύσεις στο λιμάνι ύψους 300 εκατομμυρίων ευρώ μέχρι το 2021 (Panagoroulou, 2024). Η κίνηση αυτή ήταν στρατηγικά ευθυγραμμισμένη με τους στόχους της BRI, με γνώμονα την ενίσχυση της συνδεσιμότητας μεταξύ Ασίας και Ευρώπης (Yang & Li, 2022).

Στο πλαίσιο της συμφωνίας για το λιμάνι που είχε υπογραφεί το 2016, η COSCO παρουσίασε ένα νέο επενδυτικό σχέδιο, το 2019. Αυτό το σχέδιο περιλάμβανε την κατασκευή ενός εμπορικού κέντρου, ξενοδοχείων, ενός επιπλέον τερματικού σταθμού για κρουαζιερόπλοια και ενός νέου κέντρου logistics (Stroikos, 2024). Ωστόσο, οι τοπικές αρχές αντιτάχθηκαν στο σχέδιο, εκφράζοντας ανησυχίες σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις που θα μπορούσε να έχει στις τοπικές επιχειρήσεις και στο περιβάλλον.

Παράλληλα, στις αρχές του 2019, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο χαρακτήρισε τον Πειραιά ως περιοχή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, απαγορεύοντας όλες τις τρέχουσες και μελλοντικές αναπτύξεις (Η Ναυτεμπορική, 2015). Αποκλείοντας την επένδυση, υποστηρίζοντας ότι η ανάπτυξη θα πραγματοποιηθεί σε μικρότερο από το προβλεπόμενο μέγεθος, γεγονός που δυσαρέστησε τη διοίκηση της

COSCO, η οποία σύντομα υπέγραψε συμφωνία με το λιμάνι της Τριέστ στην Ιταλία (Gontika, 2021).

Στον αντίποδα, στα τέλη Αυγούστου 2019, η COSCO υπέβαλε στη νεοεκλεγείσα κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, την επίσημη πρόταση για Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) της. Η ελληνική κυβέρνηση κλήθηκε να εγκρίνει ένα ποσό 612 εκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης για ένα νέο εμπορικό κέντρο, το οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση είχε απορρίψει υπέρ των μικρών τοπικών επιχειρήσεων (Blanchard, 2023).

Επιπλέον, στις αρχές του 2020, η COSCO επεδίωξε να εφαρμόσει ένα Ελληνικό Λιμενικό Κοινοτικό Σύστημα στον Πειραιά, προκαλώντας και πάλι, την έντονη αντίδραση των τοπικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, τον Ιανουάριο του 2021, η ελληνική κυβέρνηση θέσπισε νομοθεσία για τη δημιουργία μιας εθνικής βάσης δεδομένων υπό δημόσιο έλεγχο. Επιπρόσθετα, η πρόταση της COSCO για ένα ναυπηγείο δυτικά του Πειραιά αντιμετώπισε αντιδράσεις και εγκαταλείφθηκε (Tonchev, 2024).

Παρά όλα τα γραφειοκρατικά εμπόδια και τις πιέσεις της τοπικής κοινωνίας, στις 06 Οκτωβρίου 2021, η COSCO αύξησε τα δικαιώματα ψήφου της στον ΟΛΠ από 51% σε 67% (Jackson & Masino, 2024). Σε αυτή τη συναλλαγή, η COSCO απέκτησε επιπλέον 16% του ΟΛΠ από το ΤΑΙΠΕΔ. Η συναλλαγή αυτή πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της Τροποποιημένης Συμφωνίας Αγοράς Μετοχών μεταξύ της COSCO SHIPPING και του ΤΑΙΠΕΔ, μετά την επικύρωση της Τροποποίησης της Συμφωνίας Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε (Reuters, 2021).

Αντιθέτως, το Master Plan της COSCO αντιμετώπισε νομικά εμπόδια, το 2022, από το Συμβούλιο της Επικρατείας, το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο της Ελλάδας, προσθέτοντας περαιτέρω καθυστερήσεις στις κινεζικές επενδύσεις στο λιμάνι (Stroikos, 2023).

Με την απόφαση 547/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ), ακυρώθηκαν οι εγκρίσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων για τις υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς δεν είχε προηγηθεί στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ (ΣτΕ, 2022α). Το ΣτΕ κρίνει ότι αυτές οι πράξεις ήταν παράνομες, αν και επτά μέλη του Δικαστηρίου διαφωνούν με την ανάγκη για περιβαλλοντική εκτίμηση. Στη συνέχεια, με την απόφαση 548/2022, καταργήθηκε η δίκη που αφορούσε τις

ακυρωμένες πράξεις, και ακυρώθηκε η άδεια κατασκευής της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα Πειραιά (ΣτΕ, 2022β). Επιπλέον, με την απόφαση 549/2022, καταργήθηκε η δίκη που αφορούσε τις ακυρωμένες πράξεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, επιβεβαιώνοντας την ακύρωση της προηγούμενης απόφασης 547/2022 (ΣτΕ, 2022γ).

Το 2024 η COSCO κατέχει το 100% του τερματικού του λιμένα Πειραιά (COSCO, 2024; Panagoroulou, 2024).

### **3.2 Τα κίνητρα της επένδυσης**

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το κύριο λιμάνι της Ελλάδας, που βρίσκεται στην δυτικές ακτές του Αιγαίου Πελάγους, το οποίο φυλάει το θαλάσσιο πέρασμα προς την Ευρώπη, Αφρική και τη Μέση Ασία. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης (Yang & Li, 2022).

Τον Νοέμβριο του 2019, ο Πρόεδρος Xi Jinping της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας πραγματοποίησε επίσκεψη στην COSCO που βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο χαρακτήρισε ως «το κεφάλι του δράκου» (Carassava, 2019) και ως πρότυπο έργο της BRI (Wei, 2021), αναφερόμενος στην κεντρική λειτουργία του στο Ναυτικό Δρόμο του Μεταξίου του 21ου αιώνα, που αποτελεί συστατικό της BRI. Στην κινεζική κουλτούρα, ο όρος «κεφάλι δράκου» χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει μια οντότητα που έχει επιβλητική επιρροή, εκπληρώνοντας έναν πρωταγωνιστικό ρόλο. Αυτές οι εκφράσεις εκφράζουν εύστοχα τη σημασία του λιμένα του Πειραιά για την Κίνα στο πλαίσιο της BRI (Tsigaros, 2022).

Από ελληνικής πλευράς, η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 αποκάλυψε σημαντικές πολιτικές και οικονομικές αδυναμίες στην Ευρωζώνη, οι οποίες επηρέασαν κυρίως την Ελλάδα λόγω των διαρθρωτικών ελλείψεων και του υπανάπτυκτου πολιτικού της πλαισίου. Τα ζητήματα αυτά ανέδειξαν όχι μόνο την οικονομική ανεπάρκεια αλλά και σημαντικές πολιτικές και θεσμικές αδυναμίες. Η οικονομία της Ελλάδας επηρεάστηκε σοβαρά από τα υψηλά ελλείμματα, τις υπερβολικές δαπάνες, την εκτίναξη του χρέους, την έλλειψη εξαγωγών και τη δυσλειτουργική αγορά εργασίας. Η κατάσταση αυτή οδήγησε σε συνεχείς

υποβαθμίσεις από τους οίκους αξιολόγησης, καθώς οι διορθωτικές προσπάθειες ήταν μη παραγωγικές (Maris & Kalaitzidis, 2024).

Ως αποτέλεσμα, η Ελλάδα βρέθηκε αντιμέτωπη με τον αποκλεισμό από τις διεθνείς αγορές, αντιμετωπίζοντας τις σκληρές επιλογές της άμεσης χρεοκοπίας ή της ένταξης σε πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής (Song, 2019). Η χώρα αναγκάστηκε να υπογράψει, το 2010, μια συμφωνία διάσωσης με επώδυνους όρους με τους πιστωτές της ΕΕ.

Στο πλαίσιο των όρων διάσωσης, η τότε ελληνική κυβέρνηση ανακοίνωσε τον Απρίλιο του 2011 τα σχέδιά της για την ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας (Kokoromytis & Chrysosgelos, 2021).

Η Κίνα, στην προσπάθειά της να αυξήσει την οικονομική και γεωπολιτική της επιρροή, αντίληφθηκε την κρίση ως «πανάθυρο ευκαιρίας» για να διαθέσει πόρους προς τις ευρωπαϊκές υποδομές και να εξασφαλίσει την παρουσία της στη στρατηγική σημασία περιοχή της Μεσογείου και προχώρησε στην απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ (Liu, 2020).

Ακόμα ένα λόγος της παραχώρησης του ΟΛΠ από το ελληνικό δημόσιο η αντίληψη των χωρών της ΕΕ για την Ελλάδα, που την οδήγησαν να στραφεί προς οικονομική ενίσχυση εκτός αυτής.

Οι Mikelis και Stroikos (2017) υποστηρίζουν ότι η διαχείριση της κρίσης από την ΕΕ εδράζεται σε μια νέα εκδοχή του Προτύπου Πολιτισμού, που δημιουργεί διαχωρισμούς μεταξύ «πολιτισμένων» και «μη πολιτισμένων» εθνών. Η Ελλάδα, μέσω αρνητικών στερεοτύπων, παρουσιάστηκε ως «οικονομικά μη πολιτισμένη» και άρα ως η «άλλη» της Ευρωζώνης. Αυτή η κοινωνική κατασκευή νομιμοποίησε την επιβολή σκληρών μέτρων λιτότητας, παραλληλίζοντας την με αποικιοκρατικές πρακτικές του παρελθόντος.

Ενώ ο πολιτιστικός λόγος μπορεί να φαίνεται ως απλή ρητορική, η συμβολική του σημασία στις σινοελληνικές σχέσεις είναι ουσιαστική (Stroikos, 2024). Η γοητεία αυτού του λόγου, ιδίως για τις ελληνικές ελίτ και το κοινό, φωτίζεται από την απεικόνιση της Ελλάδας ως «οικονομικώς απολίτιστου Άλλου» της ΕΕ κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Η οικονομική κρίση τοποθέτησε το Πεκίνο ως έναν πολύτιμο μη δυτικό σύμμαχο, έτοιμο να βοηθήσει την Αθήνα εν μέσω οικονομικής αστάθειας και διπλωματικής απομόνωσης (Stroikos, ό.π., p. 110).

Τέλος, οι Έλληνες εφοπλιστές διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των ελληνοκινεζικών σχέσεων, με βασικό κίνητρο την επιδίωξη οικονομικού οφέλους και τη διεύρυνση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων με την Κίνα.

Οι Έλληνες εφοπλιστές αναγνώρισαν την ευκαιρία που προέκυψε από την άνοδο της Κίνας ως οικονομικής δύναμης στις δεκαετίες του 1990 και 2000 (Goulielmos, 2020).

Η αύξηση του εμπορίου μεταξύ Κίνας και Ευρώπης οδήγησε σε μεγάλα κέρδη για τους Έλληνες εφοπλιστές, καθώς τα πλοία τους μετέφεραν το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εμπορίου (Huliaras & Petropoulos, 2014). Οι εφοπλιστές άσκησαν πιέσεις στην ελληνική κυβέρνηση για πρόσβαση σε κινεζική χρηματοδότηση και ναυπήγηση πλοίων σε κινεζικά ναυπηγεία (Freymann, 2021).

Η Κίνα προσέφερε ευνοϊκούς όρους δανεισμού και ναυπήγησης, γεγονός που έδρασε ως ισχυρό κίνητρο για τους Έλληνες εφοπλιστές (Tzogoroulos, 2017). Η στενή σχέση με την κινεζική ναυτιλιακή βιομηχανία βοήθησε τους Έλληνες εφοπλιστές να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε όλο τον κόσμο.

Αυτά είχαν το αποτέλεσμα, οι εφοπλιστές άσκησαν πιέσεις στην ελληνική κυβέρνηση για την προώθηση της επένδυσης της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, βλέποντας σε αυτήν μια ευκαιρία για μείωση του λειτουργικού κόστους και αύξηση των κερδών τους. Η επιρροή των εφοπλιστών στο ελληνικό πολιτικό σύστημα, λόγω της ισχυρής θέσης της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, τους έδωσε τη δυνατότητα να επηρεάσουν τις αποφάσεις της κυβέρνησης προς όφελός τους (Comerma Calatayud, 2023).

### **3.3 Η αποτίμηση της επένδυσης**

Η συνολική χρηματοδοτική δέσμευση της COSCO, συνδυάζοντας τις ολοκληρωμένες και τις υποσχέθηκες επενδύσεις, ξεπερνά το 1,5 δισ. ευρώ (ΟΛΠ, 2009, 2017, 2022, 2024), χαρακτηρίζοντας το λιμάνι του Πειραιά ως μία από τις μεγαλύτερες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα.

Το λιμάνι γνώρισε δραματική αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων υπό τη διαχείριση της COSCO. Οι προβλήτες II και III, που διαχειρίζεται η θυγατρική της COSCO, η PCT, είδαν σημαντική αύξηση της διακίνησης, φτάνοντας τα 3.030.000

εμπορευματοκιβώτια το 2015 (Tzogoroulos, 2017). Η αύξηση αυτή συνέπεσε με τη μείωση του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και των ελληνικών εξαγωγών, αναδεικνύοντας τον αντίκτυπο της διαχείρισης της COSCO. Μέχρι το 2016, η ετήσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού έφτασε τα 3,7 εκατομμύρια TEU<sup>3</sup>, σημειώνοντας αύξηση 168% σε σχέση με το 2007 (Ruta, 2019).

Επιπλέον, η COSCO επένδυσε σημαντικά στον εκσυγχρονισμό της υποδομής του λιμανιού, στην αναβάθμιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και στην εισαγωγή νέου εξοπλισμού, όπως γερανοί φόρτωσης και λειτουργικά συστήματα. Αυτό οδήγησε σε σημαντικές βελτιώσεις στην αποδοτικότητα του λιμανιού, με την παραγωγικότητα των γερανών αποβάθρας να αυξάνεται από 15 σε 27 TEUs ανά ώρα, κατατάσσοντας το λιμάνι μεταξύ των κορυφαίων ευρωπαϊκών λιμανιών (Blanchard, 2023).

Παράλληλα, το λιμάνι κατέστη κερδοφόρο, σημειώνοντας σχεδόν μια δεκαετία διψήφια ετήσια αύξηση των κερδών. Αυτό αποδόθηκε στην αυξημένη αποδοτικότητα, τις διευρυμένες εγκαταστάσεις αποθήκευσης, τις βελτιωμένες σιδηροδρομικές συνδέσεις και την ενίσχυση των δραστηριοτήτων του επιβατικού τερματικού σταθμού (Tzogoroulos, 2021).

Ο Πειραιάς μετατράπηκε από ένα λιμάνι που εξυπηρετούσε κυρίως την ελληνική αγορά σε σημαντικό κόμβο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων για ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Αυτή η μετεξέλιξη διευκολύνθηκε από τη βελτιωμένη συνδεσιμότητα του λιμανιού με τα σιδηροδρομικά δίκτυα και την ενσωμάτωσή του στο παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο της COSCO (O’Dea, 2019). Αποτέλεσε εμβληματικό έργο της BRI, εδραιώνοντας περαιτέρω τη στρατηγική του σημασία τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Κίνα. Αυτό τοποθέτησε τον Πειραιά ως κεντρικό κόμβο στο επεκτεινόμενο παγκόσμιο εμπορικό δίκτυο της Κίνας, προσελκύοντας σημαντική προσοχή από τα κινεζικά μέσα ενημέρωσης.

---

<sup>3</sup> Σημείωση: Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) είναι μια τυποποιημένη μέτρηση που χρησιμοποιείται στον κλάδο της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής για την ποσοτικοποίηση της χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των τερματικών σταθμών και του λιμένα. Ο όρος συνδέεται κυρίως με τη χωρητικότητα των εμπορευματοκιβωτίων και αντιπροσωπεύει τις διαστάσεις ενός εμπορευματοκιβωτίου μήκους 20 ποδιών (Storford, 2018).

Παρά τον συνολικά θετικό οικονομικό αντίκτυπο της επένδυσης της COSCO, ανέκυψαν και προκλήσεις. Αυτές περιλαμβάνουν ανησυχίες σχετικά με την κινεζική επιρροή στην ελληνική εξωτερική πολιτική, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επέκτασης του λιμανιού και την πιθανή δημιουργία μονοπώλιού. Οι τοπικές επιχειρήσεις εξέφρασαν ανησυχίες για τον περιορισμό τους από την αυξανόμενη παρουσία της COSCO, ενώ τα εργατικά συνδικάτα επέκριναν τον αντίκτυπο στις συνθήκες εργασίας.

Το στυλ διαχείρισης της COSCO, που χαρακτηρίζεται από μια «πειθαρχημένη προσέγγιση στις εργασιακές σχέσεις», συνέβαλε στην αποτελεσματικότητα του λιμανιού, αλλά προκάλεσε επίσης ανησυχίες σχετικά με τις συνθήκες εργασίας. Οι χαλαροί εργασιακοί κανονισμοί, που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο των μέτρων λιτότητας στην Ελλάδα, διευκόλυναν την υιοθέτηση πρακτικών από την COSCO, όπως η εκτεταμένη υπεργολαβία, η οποία οδήγησε σε κατακερματισμό των εργαζομένων και σε ανησυχίες σχετικά με την εργασιακή επισφάλεια (Jackson et al., 2024).

Επιπρόσθετα, η COSCO αντιλαμβάνεται τα περιβαλλοντικά ζητήματα ως δευτερεύοντα στις δραστηριότητές της στον Πειραιά, θεωρώντας τη συμμόρφωση ως διαπραγματεύσιμη. Επιπλέον, η ανεπαρκής γνώση των περιβαλλοντικών προτύπων της ΕΕ και των εθνικών προτύπων, σε συνδυασμό με τη χαλαρή επιβολή που παρατηρήθηκε στο πλαίσιο της παραχώρησης του 2008, οδήγησε την κινεζική διοίκηση να αντισταθεί στην προσαρμογή στις κανονιστικές απαιτήσεις μετά το 2016 (Tsimonis et al., 2019).

Αξίζει να επισημανθεί ότι η επένδυση έχει δημιουργήσει σημαντική ένταση μεταξύ βασικών παγκόσμιων παικτών (Kokoromytis & Chrysosgelos, 2021).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει την προσέγγιση της Κίνας με ανησυχία, ανησυχώντας για τον πιθανό κατακερματισμό της ενότητας της ΕΕ μέσω διμερών οικονομικών σχέσεων (Stroikos, 2023, 2024).

Οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιλαμβάνονται τις επενδύσεις αυτές μέσα από το πρίσμα του στρατηγικού ανταγωνισμού, ανησυχώντας ιδιαίτερα για την πιθανή επιρροή της Κίνας επί ενός συμμάχου στο NATO και τις ευρύτερες γεωπολιτικές επιπτώσεις στην Ανατολική Μεσόγειο (Tsogorolous, 2017, 2021).

Συνοψίζοντας, η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά σηματοδοτεί μια καίρια εξέλιξη στο οικονομικό και γεωπολιτικό τοπίο της Ελλάδας. Ξεπερνώντας

το 1,5 δισ. ευρώ σε οικονομικές δεσμεύσεις, η COSCO όχι μόνο εκσυγχρόνισε τις υποδομές του λιμανιού και ενίσχυσε τη λειτουργική του αποτελεσματικότητα, αλλά και τοποθέτησε το λιμάνι Πειραιά ως σημαντικό κόμβο μεταφόρτωσης, ενταγμένο στο παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο της Κίνας.

Η αύξηση στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η κερδοφορία και η συνδεσιμότητα υπογραμμίζουν τη στρατηγική αξία του λιμανιού τόσο για την Ελλάδα όσο και για την BRI.

Ωστόσο, η επένδυση αναδεικνύει επίσης βασικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών ανησυχιών, των συνθηκών εργασίας και των γεωπολιτικών επιπτώσεων της κινεζικής επιρροής σε έναν σύμμαχο του NATO και μέλος της ΕΕ. Ενώ το λιμάνι του Πειραιά έχει αναμφισβήτητα ωφεληθεί από τη διαχείριση της COSCO, οι εντάσεις μεταξύ των τοπικών φορέων, των συνδικάτων και των διεθνών παραγόντων αποκαλύπτουν την πολυπλοκότητα της εξισορρόπησης της οικονομικής ανάπτυξης με κοινωνικές και στρατηγικές εκτιμήσεις.

## Κεφάλαιο 4

### Οι Σινο – Ελληνικές σχέσεις στο πλαίσιο της BRI

#### 4.1 Ιστορικό πλαίσιο των διμερών σχέσεων

Η πρώτη συνάντηση της Ελλάδας με την Κίνα έγινε κατά τη διάρκεια του πολέμου (Freymann, 2021). Από το 1950 έως το 1953, οι ελληνικές δυνάμεις πολέμησαν στην Κορέα εναντίον κινεζικών και βορειοκορεατικών στρατευμάτων. Οι διπλωματικές σχέσεις με το Πεκίνο άρχισαν το 1972, ωστόσο οι εμπορικές συναλλαγές παρέμειναν ελάχιστες μέχρι τη δεκαετία του 1990 (Κούμας & Χουρχούλης, 2024).

Μια αξιοσημείωτη διάσταση της σύγχρονης ιστορικής ανάλυσης σχετικά με την Κίνα και την Ελλάδα είναι η ταυτόχρονη εμφάνιση και εξέλιξη των αντίστοιχων εμφύλιων συγκρούσεων μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι επακόλουθες συνέπειες αυτών των συγκρούσεων εκδηλώθηκαν με διαφορετικό τρόπο και το βάθος της ιδεολογικής διαμάχης ήταν αξιοσημείωτα έντονο (Tzogoroulos, 2021).

Μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου οι σχέσεις μεταξύ Ελλάδας και Κίνας βελτιώθηκαν περαιτέρω. Πρώτη φορά πραγματοποιήθηκε επίσκεψη από πλευράς Κίνας στην Ελλάδα, το 1991, από τον υπουργό εξωτερικών Qian Qichen στο πλαίσιο επισκέψεων του στις νοτιοευρωπαϊκές χώρες (Εμμανουηλίδης, 2020).

Οι διμερείς σχέσεις μεταξύ Κίνας και Ελλάδας αναπτύσσονται αισθητά κατά τη δεκαετία του 2000 ειδικά στα μέσα αυτής. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 στη Αθήνα και με τους Ολυμπιακούς αγώνες του Πεκίνου να ακολουθούν, παρείχαν έδαφος για περαιτέρω ανάπτυξης των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας (Πετρόπουλος & Χουλιάρης, 2013).

Βασιζόμενες σε προηγούμενες ευνοϊκές αλληλεπιδράσεις, τόσο η Κίνα όσο και η Ελλάδα επέδειξαν προθυμία να αναλάβουν νέες πρωτοβουλίες. Το 2006 αναδείχθηκε ως κομβικό έτος για τις διμερείς σχέσεις, κυρίως λόγω της επίσκεψης του Έλληνα Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή στην Κίνα, κατά την οποία η σχέση αυτή αναβαθμίστηκε σε στρατηγική εταιρική σχέση (Tzogoroulos, 2021).

Ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, Κάρολος Παπούλιας επισκέφθηκε την Κίνα τον Ιούνιο του 2008, ενώ ακολούθησε αμοιβαία επίσκεψη του Κινέζου Προέδρου Hu Jintao στην Ελλάδα αργότερα το ίδιο έτος (Davarinou & Tonchev, 2017).

Οι επισκέψεις αυτές υπογράμμισαν την ενίσχυση των δεσμών μεταξύ των δύο χωρών, ιδίως στους τομείς της οικονομικής συνεργασίας και της θαλάσσιας ανάπτυξης (Tzogopoulos, 2017). Η επίσκεψη του Προέδρου Hu, ειδικότερα, ήταν σημαντική καθώς συνέπεσε με την υπογραφή της συμφωνίας για το λιμάνι του Πειραιά με την COSCO (Tzogopoulos, 2021). Έπειτα οι σινοελληνικές σχέσεις περιστράφηκαν γύρω από την επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στη BRI πραγματοποιήθηκε επισημά στις 27 Αυγούστου 2018 (OBOReuropa, n.d.). Οι υπουργοί Εξωτερικών της Ελλάδας και της Κίνας, ο Νίκος Κοτζιάς και ο Wang Yi, υπέγραψαν Μνημόνιο Κατανόησης (MoU) σχετικά με τη συνεργασία στο πλαίσιο της BRI κατά τη διάρκεια συνάντησης στο Πεκίνο (Tzogopoulos, 2018). Καθιστώντας την πρώτη χώρα της ΕΕ που συμμετείχε σε αυτή τη πρωτοβουλία (Hillman, 2021).

Ωστόσο, οι διμερείς σχέσεις της Ελλάδας και Κίνας στο πλαίσιο της BRI, θα πρέπει να εξετάσουν από το έτος 2016, οπότε η COSCO απέκτησε το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών, με το 51% του λιμανιού του Πειραιά, μια κίνηση απολυτά ευθυγραμμισμένη με τη BRI.

Η συμφωνία του 2016 σηματοδότησε μια νέα περίοδο στις ελληνοκινεζικές σχέσεις που ήταν δεν χαρακτηρίζεται μόνο από αυξανόμενες οικονομικές αλληλεπιδράσεις, αλλά και από βήματα προς την κατεύθυνση της περαιτέρω επέκτασης της σχέσης από την άποψη της εξωτερικής πολιτικής και της πολιτιστικής ανταλλαγής (Stroikos, 2023).

#### **4.2 Οι οικονομικές διαστάσεις**

Οι οικονομικές πτυχές των διμερών σχέσεων της Ελλάδας και Κίνας χαρακτηρίζονται από προοδευτικότητα και αύξηση της αλληλεπιδράσεως από το 2016. Σημείο αναφοράς είναι η επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά, όπως τη χαρακτηρίζει ο Stroikos (2024, p. 107), επένδυση «άγκυρα», με την έννοια ότι έπαιξε ρόλο στην προσέλκυση κινεζικών επακόλουθων επενδύσεων και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας πέρα από τα λιμάνια και τη ναυτιλία.

Τα μεγαλύτερα επενδυτικά σχέδια της Κίνας στην Ελλάδα δεν διαφέρουν από το μοτίβο που ακολουθείται στην BRI, όπως οι υποδομές, η ενέργεια, ακίνητα και οι

τηλεπικοινωνίες, με μόνη διαφοροποίηση τον δανεισμό της ελληνικής ναυτιλίας (Maris & Kalaitzidis, 2024).

Παράλληλα με την αύξηση στο μετοχικό κεφάλαιο της COSCO, το 2016, υπήρξε και είσοδο κινέζικων επενδύσεων στο τομέα της ενέργειας Η China State Grid International Development LTD (State Grid) αποτελεί μέτοχος του Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΑΔΜΗΕ) με ποσοστό 24%, μετά την υπογραφή σύμβαση αγοραπωλησίας στις 26 Δεκεμβρίου το 2016 (ΑΔΜΗΕ Α.Ε., 2017). Η επένδυση αφορούσε την απόκτηση του δικτύου γραμμών μεταφοράς και των υφιστάμενων υποσταθμών, ενώ παράλληλα, ιδιαίτερη σημασία είχε το δικαίωμα συμμετοχής του ΑΔΜΗΕ σε σημαντικά μελλοντικά έργα (Maris & Kalaitzidis, 2024). Στις 21 Νοέμβριου 2024, η State Grid και ο ΑΔΜΗΕ υπέγραψαν συμφωνία για τη διάθεση του 20% των μετοχών της θυγατρικής εταιρείας του ΑΔΜΗΕ, Ariadne Interconnection (ΑΔΜΗΕ Α.Ε., 2024). Η Ariadne Interconnection είναι φορέας εκτέλεσης της ηλεκτρικής διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής.

Εντούτοις, στις αρχές του 2021, τρεις κινεζικές κρατικές επιχειρήσεις αποκλείστηκαν από τον δημόσιο διαγωνισμό για ένα ποσοστό 49% του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ). Το σκεπτικό πίσω από αυτή την απόφαση ήταν ότι η παρουσία της State Grid στον ΑΔΜΗΕ και τριών κινεζικών κρατικών επιχειρήσεων στον ΔΕΔΔΗΕ θα έδινε στην Κίνα ουσιαστικό έλεγχο της μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα (Tonchev, 2024)

Οι επενδύσεις στον τομέα της ενέργειας, και ιδίως στις ανανεώσιμες πηγές τα τελευταία χρόνια, αποτελούν αναμφίβολα τον ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής της Κίνας όσον αφορά τα έργα που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση, και στην περίπτωση της Ελλάδας δεν θα μπορούσε να υπάρξει εξαίρεση (Maris & Kalaitzidis, 2024).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η China Energy Investment Corporation, το 2018, απέκτησε το 75% των μετοχών της Elica Group που ανήκει στον όμιλο Κοπελούζου και δραστηριοποιείται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η Elica Group δραστηριοποιείται σε τέσσερα αιολικά πάρκα στη Θράκη, στο Τρίκορφο (περιοχή Καρύστου, Εύβοια), στη Μάνη και στην Κρήτη (Energy Press, 2019).

Ωστόσο στο τομέα του φυσικού αερίου, το 2020, δύο ακόμη κινεζικές κρατικές επιχειρήσεις έλαβαν μέρος στον διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση των Δικτύων

Διανομής Φυσικού Αερίου (ΔΕΠΑ), αλλά καμία από αυτές δεν έφτασε στο τελικό στάδιο (Tonchev, 2022).

Παράλληλα, στο τομέα των ακινήτων στο πλαίσιο της προσπάθειας να συμβάλει στην τόνωση της αγοράς, το 2013, η ελληνική κυβέρνηση δημιούργησε το θεσμό της Golden Visa, με στόχο την άμεση εισροή ξένων κεφαλαίων. Το πρόγραμμα στηρίζει κάθε επενδυτή που αγοράζει ακίνητο άνω των 250.000 ευρώ, δίνοντάς του το δικαίωμα σε άδεια διαμονής, για τον ίδιο και για τα μέλη της οικογένειάς του, η οποία μπορεί να ανανεώνεται κάθε πέντε χρόνια (Stroikos, 2023). Το τρέχον οικονομικό όριο είναι 800.000 ευρώ, για αγορές ακινήτων σε επιλεγμένες περιοχές της Ελλάδας, όπως Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές είναι 250.000 ευρώ (Γούναρη, 2024).

Η ελληνική κυβέρνηση αντιλαμβάνεται το πρόγραμμα Golden Visa ως πηγή εισόδων, κυρίως προς όφελος των Κινέζων υπηκόων. Οι ανησυχίες που εκφράζονται συνήθως επικεντρώνονται στην οικονομική προσιτότητα της στέγασης και όχι στις επιπτώσεις της διεύρυνσης του κινεζικού δημογραφικού πληθυσμού που ενδεχομένως επηρεάζεται από την κινεζική κυβέρνηση (Tonchev, 2024).

Ιδιαίτερα, το 2023 σημειώθηκε αριθμός ρεκόρ αιτήσεων για golden visa, κυρίως από την Κίνα, η οποία υπέβαλε 7.385 αιτήσεις, ακολουθούμενη από την Τουρκία, τον Λίβανο και το Ιράν με 735, 615 και 392 αιτήσεις, αντίστοιχα. Επιπρόσθετα, οι ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο παρουσίασαν σημαντικές αυξήσεις στις αιτήσεις το 2023 σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτος (Εμπορικό Επιμελητήριο Αθηνών, 2024).

Αντιθέτως, η αρχική επενδυτική στρατηγική ενός ιδιωτικού φορέα αφορούσε την κοινοπραξία Fosun - Lamda Development - Eagle Hills για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου της Αθήνας, δεν ευοδώθηκε. Η επένδυση αυτή προβλεπόταν να ξεπεράσει τα 7 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Οι παρατεταμένες νομικές διαμάχες και τα γραφειοκρατικά εμπόδια είχαν ως αποτέλεσμα την αποχώρηση των ξένων εταιρειών το 2019, με αποκορύφωμα την απόκτηση του πλήρους ελέγχου του έργου από τη Lamda Development. Η αποχώρηση της κινεζικής ιδιωτικής εταιρίας Fosun αντανακλά μια ευρύτερη μείωση των διαθέσιμων κινεζικών κεφαλαίων για άμεσες ξένες επενδύσεις (Maris & Kalaitzidis, 2024).

Παράλληλα, στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ολοένα και περισσότερες κινεζικές εταιρείες επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους στην ελληνική αγορά (Stroikos, 2023). Η συνεργασία τους επικεντρώνεται κυρίως στην έρευνα και την ανάπτυξη, ανοίγοντας νέους δρόμους συνεργασίας μεταξύ κινεζικών τηλεπικοινωνιακών κολοσσών και ελληνικών παρόχων υπηρεσιών (Kokoromytis & Chrysaggelos, 2021)

Οι σημαντικότερες κινεζικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα περιλαμβάνουν τη Huawei, τη Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation (ZTE) και την Pacific Century Cyber Works (PCCW Global). Κάθε μία από αυτές έχει αναπτύξει διαφορετική στρατηγική προσέγγισης της ελληνικής αγοράς (Davarinou & Tonchev, 2017; Stroikos, 2023, 2024).

Παρά την αυξανόμενη δραστηριότητα, οι κινεζικές επενδύσεις στον τηλεπικοινωνιακό τομέα έχουν αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις. Η κινεζική εταιρεία τηλεπικοινωνιών Huawei έχει αποκλειστεί από τις τρέχουσες εξελίξεις του δικτύου 5G στην Ελλάδα (Tonchev, 2024). Επιπλέον, οι επενδύσεις στις τηλεπικοινωνίες, παγκοσμίως, τίθενται υπό τον έλεγχο των ΗΠΑ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων αρχών, οδηγώντας σε σημαντικές γεωπολιτικές εντάσεις (Kokoromytis & Chrysaggelos, 2021).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Cosmote, η οποία, λόγω πιέσεων από τις ΗΠΑ και την ΕΕ, διέκοψε τη συνεργασία της με την ZTE, όπως και άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες (Kokoromytis & Chrysaggelos, ό.π.).

Στο τραπεζικό τομέα, το 2018, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος διέκοψε τις διαπραγματεύσεις της με την κινεζική εταιρεία Gongbao για ένα πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της μεγαλύτερης ασφαλιστικής εταιρείας της Ελλάδας, της Εθνικής Ασφαλιστικής (CNN Greece, 2018). Ωστόσο η Bank of China δημιούργησε παράρτημα στην Αθήνα τον Νοέμβριο του 2019. Είναι το πρώτο υποκατάστημα της Bank of China στην Ελλάδα και το πρώτο κινεζικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που έχει λάβει επίσημη έγκριση λειτουργίας στην Ελλάδα (Bank of China, n.d.).

Η άμεση επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το έτος 2023, ανήλθε σε 28,5 δισ. ευρώ, που ισοδυναμεί με 13% του ΑΕΠ της χώρας (Ίκκος & Κουτσός, 2024). Η Ελλάδα έχει βιώσει μια δυναμική μεταβολή στον κινεζικό τουρισμό

την τελευταία δεκαετία, με τον αριθμό των επισκεπτών να αυξάνεται από 70.373 το 2011 σε 217.600 το 2019, προτού σημειώσει κατακόρυφη πτώση κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Στρατηγικές πρωτοβουλίες, όπως οι απευθείας αεροπορικές συνδέσεις και οι διμερείς συμφωνίες συνεργασίας, έχουν τοποθετήσει την Ελλάδα στην ανοικοδόμηση του τουριστικού της τομέα. Το 2023, η χώρα ανέμενε σημαντική ανάκαμψη, αναμένοντας πάνω από 31 εκατομμύρια συνολικούς επισκέπτες, συμπεριλαμβανομένων περισσότερων από 200.000 Κινέζων τουριστών, σηματοδοτώντας μια πολλά υποσχόμενη ανάκαμψη των διεθνών ταξιδιών (Panagoroulou, 2024).

Οι εμπορικές σχέσεις Ελλάδας και Κίνας είναι μια σημαντική διάσταση των διμερών σχέσεων και χαρακτηρίζονται από το αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο. Η Κίνα κατέχει την 2<sup>η</sup> θέση των εισαγωγών της Ελλάδας με 8.4% πίσω από τη Γερμανία με 10,6% για το 2023, παρουσιάζοντας όμως μείωση των εισαγωγών σε σχέση με το 2022. Ωστόσο, η ΕΕ αποτελεί την πιο σημαντική πηγή εισαγωγών, αντιπροσωπεύοντας το 50,5% των ελληνικών εισαγωγών το 2023 (Enterprise Greece<sup>4</sup>, n.d.-a). Ενώ στις εξαγωγές της Ελλάδας, η Κίνα κατέχει την 8<sup>η</sup> θέση των εξαγωγών της Ελλάδας για το έτος 2023 πίσω από χώρες της ΕΕ (UN Comtrade, n.d.).

Όσον αφορά την συνολική εικόνα των καθαρών εισροών Άμεσων Ξένων Επενδύσεων (ΑΞΕ) στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το συνολικό ύψος για το έτος 2023 ήταν 4,8 δισ. ευρώ έναντι 8 δισ. ευρώ το έτος 2022. Η ξένη επενδυτική δραστηριότητα στην Ελλάδα προέρχεται κυρίως από εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ΕΕ. Μεταξύ των 10 πρώτων χωρών με την υψηλότερη αξία καθαρών εισροών ΑΞΕ, οι 6 είναι χώρες της ΕΕ. Η Κίνα, συμπεριλαμβανομένου του Χονγκ Κονγκ, καταλαμβάνει την 6η θέση των συνολικών ΑΞΕ αλλά 1<sup>η</sup> στον τομέα των ακίνητων (Enterprise Greece, n.d.-b; UN Comtrade, n.d.).

Παράλληλα, η συνολική αξία των ελληνικών επενδύσεων εντός των ορίων της κινεζικής δικαιοδοσίας, που περιλαμβάνει τόσο την ηπειρωτική Κίνα όσο και το Χονγκ Κονγκ, κατά το χρονικό πλαίσιο που εκτείνεται από το 2013 έως το 2022 ανήλθε σε περίπου 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Σημαντικό μέρος (5,7%) αυτής της επένδυσης

---

<sup>4</sup> Σημείωση: Η Enterprise Greece είναι ο αρμόδιος εθνικός φορέας, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εξωτερικών, που προσελκύει ξένες άμεσες επενδύσεις στην Ελλάδα και προωθεί τις εξαγωγές ελληνικών προϊόντων και υπηρεσιών στο εξωτερικό (Enterprise Greece, n.d.-c).

διατέθηκε στο Χονγκ Κονγκ, το οποίο χρησιμεύει ως κεντρικός οικονομικός κόμβος στο ευρύτερο πλαίσιο της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας (Χατζηπέτρος & Τσιρονίκος, 2024).

Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι από τον Απρίλιο του 2024, η Ελλάδα παραμένει ένα από τα τρία κράτη της ΕΕ που δεν διαθέτουν μηχανισμό ελέγχου των ΑΞΕ. Η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά σε έναν φιλοκινεζικό προσανατολισμό. Μάλλον, η Ελλάδα δίνει προτεραιότητα στην προσέλκυση ΑΞΕ λόγω της σοβαρής δημοσιονομικής και οικονομικής κρίσης της δεκαετίας του 2010. Το πλαίσιο αυτό διευκρινίζει γιατί, παρά την εφαρμογή του κανονισμού 2019/452 της ΕΕ τον Οκτώβριο του 2020, το ελληνικό κοινοβούλιο θέσπισε στη συνέχεια τον νόμο 4864/2021 για τις στρατηγικές επενδύσεις, ο οποίος έρχεται σε αντίθεση με τον εν λόγω κανονισμό. Υπό το πρίσμα των συνεχιζόμενων αναθεωρήσεων του κανονισμού, η Ελλάδα υιοθετεί μια προσεκτική προσέγγιση και δεν επισπεύδει τη θέσπιση ενός αντίστοιχου νομικού πλαισίου (Tonchev, 2024).

#### **4.3 Οι πολιτικές διαστάσεις**

Η διμερείς πολιτικές σχέσεις μεταξύ της Κίνας και της Ελλάδας έχει ενισχυθεί σημαντικά από το 2016. Από το 2016 έως το 2019, η κυβέρνηση Τσίπρα προώθησε τους πολιτικούς δεσμούς με την Κίνα, μετασχηματίζοντας τη διμερή σχέση και υπογραμμίζοντας την επιρροή της Κίνας στα μικρότερα ευρωπαϊκά κράτη. Ωστόσο, πρόσφατες εκτιμήσεις υποδηλώνουν ότι οι ισχυρισμοί αυτοί είναι λιγότερο πειστικοί, παρά το γεγονός ότι η Κίνα πέτυχε κάποια πολιτικά συμβολικά κέρδη κατά τη διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου (Stroikos, 2023, 2024). Ειδικότερα, η εξωτερική πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης απέκλινε κατά καιρούς από τις θέσεις της ΕΕ για τις φιλελεύθερες αξίες, γεγονός που αποδίδεται στους στενότερους δεσμούς της με το Πεκίνο (Stroikos, 2024).

Η Ελλάδα σε γενικό πλαίσιο έχει υιοθετήσει όλες τις συνήθεις θέσεις που υιοθετούν οι χώρες που βρίσκονται κοντά στην Κίνα. Θέσεις όπως η υποστήριξη της αρχής της μίας Κίνας, της εθνικής κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας της Κίνας, όπως εκδηλώνεται με τη στάση της μεταξύ άλλων για το Δαλάι Λάμα, και τη μη ανάμειξη στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων χωρών (Blanchard, 2023).

Τον Ιούλιο του 2016, η Ελλάδα ήταν μεταξύ των λίγων ευρωπαϊκών κρατών που τάχθηκαν υπέρ μιας μετρημένης προσέγγισης στην απάντηση της ΕΕ στην απόφαση του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου σχετικά με τις θαλάσσιες διαφορές της Κίνας στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Παρά την απόρριψη της απόφασης του διεθνούς δικαστηρίου από την Κίνα, τα κράτη μέλη της ΕΕ αγωνίστηκαν να καθορίσουν μια ενιαία στάση. Μετά από εκτεταμένες διαπραγματεύσεις, το μπλοκ εξέδωσε δήλωση στην οποία έδωσε έμφαση στο διεθνές δίκαιο, την ειρηνική επίλυση των διαφορών και τις ελευθερίες της ναυσιπλοΐας, χωρίς να επικρίνει άμεσα την Κίνα (Stroikos, 2024).

Στο ίδιο ύφος, τον Ιούνιο του 2017, η Ελλάδα διαφοροποιήθηκε από την πλειονότητα των κρατών μελών της ΕΕ στο Συμβούλιο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του ΟΗΕ στη Γενεύη, εμποδίζοντας μια συλλογική δήλωση της ΕΕ που επέκρινε την καταγραφή των ανθρωπίνων δικαιωμάτων της Κίνας. Η πρωτοφανής αυτή ενέργεια αποτέλεσε την πρώτη περίπτωση που η ΕΕ απέτυχε να υποβάλει ενιαία δήλωση στο κύριο όργανο του ΟΗΕ για τα ανθρώπινα δικαιώματα, ενώ η Ελλάδα φέρεται να προστέθηκε και σε άλλες χώρες που εξέφρασαν παρόμοιες επιφυλάξεις (Davarinou & Tonchev, 2017).

Τον Μάιο του 2017, ο πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας ήταν από τους λίγους αρχηγούς κρατών της ΕΕ που συμμετείχαν στο πρώτο Φόρουμ της BRI, όπου μίλησε στους συμμετέχοντες (Πρωθυπουργός, 2017), όπως και στο δεύτερο Φόρουμ που πραγματοποιήθηκε το 2019 στο Πεκίνο (Το Βήμα, 2019). Στη συνέχεια, η Ελλάδα έγινε μία από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που εντάχθηκαν επίσημα στην BRI, υπογράφοντας μνημόνιο κατανόησης στις 27 Αύγουστο του 2018 (OBOReuropa, n.d.). Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η ελληνική κυβέρνηση εξέφρασε επίσης ενδιαφέρον για τη συμμετοχή της στην Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών (AIIB), θεωρώντας την ως πιθανό μηχανισμό χρηματοδότησης έργων ελληνικών και ασιατικών εταιρειών σε όλη τη Μέση Ανατολή και την Ασία. Τελικά, στις 20 Αυγούστου 2019, η Ελλάδα έγινε επίσημα μη περιφερειακό μέλος της AIIB (Stroikos, 2023).

Επιπλέον, η Ελλάδα εντάχθηκε στο πλαίσιο συνεργασίας «16+1» μεταξύ της Κίνας και των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (CEEC) τον Απρίλιο του 2019. Η πρωτοβουλία μετονομάστηκε στη συνέχεια σε «17+1». Η συμμετοχή της

Βόρειας Μακεδονίας, με την τότε συνταγματική της ονομασία, αποτελούσε σημαντικό εμπόδιο για την Ελλάδα. Αφού η Συμφωνία των Πρεσπών του 2018 έλυσε το ζήτημα της ονομασίας, η Ελλάδα μπόρεσε να συμμετάσχει. Η Ελλάδα συμμετείχε στις συνόδους κορυφής ως παρατηρητής από το 2015 (Tzogopoulos, 2020). Μετά την αποχώρηση της Λιθουανίας το 2021, καθώς και τις Λετονίας και Εσθονίας το 2022, η πρωτοβουλία αναφέρεται πλέον ως «14+1» (Gottwald-Belinic & Sonora, 2024).

Μετά την εκλογή της Νέας Δημοκρατίας, ως κυβέρνηση, το 2019, η πρώτη εβδομάδα του Νοεμβρίου 2019 σηματοδότησε ένα ορόσημο στις σινοελληνικές σχέσεις, αναγνωρίζοντας νέα γεωπολιτικά πλαίσια (Tzogopoulos, 2021). Ο Έλληνας Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ο οποίος συνόδευε τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας Προκοπή Παυλόπουλο, συμμετείχε στη δεύτερη Διεθνή Έκθεση Εισαγωγών Κίνας (CIE) στη Σαγκάη, όπου η Ελλάδα ήταν τιμωμένη χώρα. Ενώ ο Πρόεδρος Χί Jinqing πραγματοποίησε μια ιστορική επίσκεψη στην Αθήνα, την πρώτη από Κινέζο Πρόεδρο από το 2008 (Panagoroulou, 2024). Δύο κομβικές συναντήσεις μεταξύ των ηγετών μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα κατέδειξαν την αμοιβαία δέσμευσή τους για την ενίσχυση της διμερούς συνεργασίας. Ο Έλληνας Πρωθυπουργός θεώρησε την CIE του 2019 ως μια ευκαιρία να αναδειχθούν οι σινοελληνικές σχέσεις εν μέσω της αναζωπύρωσης της Ελλάδας ως χώρας με εμπορικό προσανατολισμό που αναζητά ξένες επενδύσεις. Κατά τη διάρκεια της συνάντησής τους, ο Πρόεδρος Χί Jinqing επισκέφθηκε το ελληνικό περίπτερο, όπου οι ηγέτες επαναβεβαίωσαν τη διμερή φιλία τους. Λίγο μετά τη συνάντησή τους στη Σαγκάη, ο Χί Jinqing επισκέφθηκε την Αθήνα, με αποτέλεσμα την υπογραφή 16 μνημονίων κατανόησης (Tzogopoulos, 2021).

Ωστόσο, αν και οι επισκέψεις υψηλού προφίλ συνεχίστηκαν (Stroikos, 2024), η Ελλάδα απέφυγε να επιτρέψει στην Huawei να συμμετάσχει στην υποδομή του δικτύου 5G (Tonchev, 2024), αρνήθηκε τις ευκαιρίες συμμετοχής των κινεζικών κρατικών επιχειρήσεων στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων και αρνήθηκε να φιλοξενήσει τη σύνοδο κορυφής «17 + 1» της CEEC του 2022 (Blanchard, 2023).

Επιπλέον, η Ελλάδα, το 2022, έχει προσυπογράψει την καταδίκη της ΕΕ για τη μεταχείριση των Ουιγούρων από την Κίνα και έχει υποστηρίξει τις σχετικές κυρώσεις της ΕΕ (EEAS, 2022). Αν και προηγήθηκε, τον Φεβρουάριο του 2022, η αναβολή της

δίκης των ακτιβιστών, οι οποίοι είχαν συλληφθεί στην Ελλάδα αφού διέκοψαν για λίγο την τελετή αφής της ολυμπιακής φλόγας για τους Χειμερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου 2022 ξεδιπλώνοντας ένα πανό που έγραφε «Όχι Αγώνες Γενοκτονίας» και ανεμίζοντας μια θιβετιανή σημαία (Stroikos, 2024).

Παρά τις νέες προκλήσεις του αναδυόμενου διπολικού κόσμου, οι ελληνοκινεζικές σχέσεις παραμένουν στενές. Αυτό απέδειξε η πρόσφατη επίσκεψη του Έλληνα πρωθυπουργού στο Πεκίνο στις 2 και 3 Νοεμβρίου 2023 (Karakatsani, 2023a).

Κατά την επίσκεψή του ο Έλληνας Πρωθυπουργός συναντήθηκε με τον Πρόεδρο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Χι Jinqing. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης οι δύο ηγέτες είχαν την ευκαιρία να συζητήσουν θέματα των διμερών σχέσεων, καθώς και τις διεθνείς εξελίξεις (Karakatsani, 2023b). Ο Έλληνας Πρωθυπουργός και ο Πρόεδρος Χι Jinqing συμφώνησαν στην εμβάθυνση της οικονομικής συνεργασίας και στην περαιτέρω ενίσχυση των σχέσεων στον τουριστικό τομέα. Ο Έλληνας πρωθυπουργός επανέλαβε την πάγια θέση της Ελλάδας για την ανάγκη ανοιχτών διαύλων επικοινωνίας μεταξύ ΕΕ και Κίνας και επεσήμανε τον πιθανό ρόλο της Ελλάδας ως «γέφυρα» σε αυτή τη σχέση (Πρωθυπουργός, 2023).

Επιπλέον, στις 17 Οκτωβρίου 2024 εγκρίθηκε η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Ελλάδας και της ΛΔΚ, η οποία υπεγράφη στο πλαίσιο τις εν λόγω επίσημης επίσκεψης και αντικαθιστά την προηγούμενη του 1973 (Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, 2024).

Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι η πολιτική της Ελλάδας έναντι της Κίνας μπορεί να αντανakλά πολιτικές εκτιμήσεις, εκτός από οικονομικές λογικές. Για παράδειγμα, η Αθήνα εξέφρασε θετική άποψη για τη θέση της Κίνας και της Ρωσίας σχετικά με την ανεξαρτησία του Κοσσυφοπεδίου, δεδομένων των συνεπειών της για την Κύπρο. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Αθήνα παρουσιάζει μια τάση να ευθυγραμμίζεται με την Κίνα προκειμένου να μετριάσει την εξάρτησή της από τα δυτικά έθνη και να ενισχύσει τη διαπραγματευτική της επιρροή στις συναλλαγές της με τις δυτικές χώρες και τους οικονομικούς πιστωτές (Blanchard, 2023).

Σε συνάρτηση με το παραπάνω, η Κίνα δεν θεωρείται πλέον ως η αποκλειστική πηγή, μη δυτικών, επενδυτικών κεφαλαίων. Αντίθετα, αποτελεί μία από τις πολυάριθμες μελλοντικές πηγές στις οποίες στοχεύει σήμερα η Αθήνα. Ταυτόχρονα, η Ελλάδα έχει ταχθεί υπέρ της ενισχυμένης οικονομικής συνεργασίας

με διάφορους εταίρους στην περιοχή του Ινδο-Ειρηνικού (Tonchev, 2024). Ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Κυριάκος Μητσοτάκης πραγματοποίησε διπλωματική επίσκεψη στην Ιαπωνία τον Ιανουάριο του 2023. Τον Αύγουστο του 2023, η Ελλάδα φιλοξένησε τον πρωθυπουργό της Ινδίας Ναρέντρα Μόντι (Ertnews, 2023) και στη συνέχεια, ταξίδεψε στην Ινδία τον Φεβρουάριο του 2024 (Υπουργείο Εξωτερικών, 2024). Επιπλέον, η δημιουργία στενότερων οικονομικών σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Νότιας Κορέας αποτελεί επίσης προτεραιότητα (Tonchev, ό.π.).

#### **4.4 Οι πολιτισμικές διαστάσεις**

Εκτός από την οικονομική και πολιτική συνεργασία, οι σχέσεις Ελλάδας και Κίνας χαρακτηρίζονται από αυξημένες πολιτιστικές και κοινωνικές αλληλεπιδράσεις. Τέτοιες ανταλλαγές βασίζονται στην ιδέα της προώθησης μιας αμοιβαία επωφελής εταιρικής σχέσης μεταξύ αυτών των δύο μεγάλων αρχαίων πολιτισμών. Αυτή η ιδέα είναι ένα επαναλαμβανόμενο θέμα που διατυπώνεται από τις ελίτ τόσο της Κίνας όσο και της Ελλάδας (Stroikos, 2024).

Αξιοσημείωτη αναφορά στην προώθηση αυτής της αφήγησης είναι το Φόρουμ Αρχαίων Πολιτισμών (ACF). Το ACF είναι μια διεθνής πολιτιστική πλατφόρμα που ιδρύθηκε το 2017 με πρωτοβουλία της Ελλάδας και της Κίνας, και συμμετοχή εννέα χωρών από διαφορετικές ηπείρους, συμπεριλαμβανομένων της Κίνας, Βολιβίας, Αιγύπτου, Ελλάδας, Ιράν, Ιράκ, Ιταλίας και Περού. Αργότερα, η Αρμενία προστέθηκε ως ένατο μέλος (Panagoroulou, 2024).

Κύριος στόχος του Φόρουμ είναι η προώθηση του διαπολιτισμικού διαλόγου, η αναζωογόνηση ιστορικών παραδόσεων και η ενίσχυση της αμοιβαίας κατανόησης μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών, φυλών και θρησκειών. Οι συμμετέχουσες χώρες διοργανώνουν ετήσιες υπουργικές συναντήσεις με εναλλασσόμενη φιλοξενία, και μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί τρεις συναντήσεις. Η πρωτοβουλία ξεκίνησε επίσημα το 2015 από το Ευρω - Κινεζικό Κέντρο Έρευνας και Ανάπτυξης, στο πλαίσιο της BRI, με στόχο την πολιτιστική ανταλλαγή και διεθνή συνεργασία (Bian, 2022).

Η πρώτη υπουργική συνάντηση του ACF πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, Ελλάδα, από τις 24 έως τις 25 Απριλίου 2017 (Panagoroulou, ό.π.). Στη συνάντηση συμμετείχαν υπουργοί και υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι από δέκα χώρες. Οι δέκα

χώρες είναι η Κίνα, η Ελλάδα, η Αίγυπτος, το Ιράν, το Ιράκ, η Ιταλία, η Ινδία, το Μεξικό, το Περού και η Βολιβία (Stroikos, 2024). Στη συνέχεια, η Ελλάδα συμμετείχε και επτά ACF που έχουν διεξαχθεί (Bastian, 2022; Xinhua, n.d.).

Ακόμα μία διάσταση των πολιτισμικών σχέσεων είναι τα Ινστιτούτα Κομφούκιος. Στην Αθήνα ιδρύθηκε το 2009, δημιουργήθηκε σε συνεργασία με το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (Ινστιτούτο Κομφούκιος Αθηνών, χ.χ.). Στη συνέχεια δημιουργήθηκαν μετά από 9 χρόνια δημιουργήθηκαν επιπλέον τρία. Το 2018 στη Θεσσαλονίκη σε συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο (Ινστιτούτο Κομφούκιος, χ.χ.), το 2019 στο Βόλο σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (Ινστιτούτο Κομφούκιος, 2018) και το 2023 σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής (ΠΑΔΑ, χ.χ.).

Το Ινστιτούτο έχει διατηρήσει ένα σχετικά χαμηλό προφίλ, προσφέροντας κυρίως μαθήματα διδασκαλίας της κινεζικής γλώσσας για Έλληνες φοιτητές (Τζογορούλος, 2017).

Από πλευράς πολιτιστικών εκδηλώσεων υψηλού κύρους αξιοσημείωτα είναι, το 2017, η Κίνα ήταν τιμώμενη χώρα στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, το 2017 - 2018 κηρύχθηκε ως «έτος πολιτιστικών ανταλλαγών Ελλάδας - Κίνας, με εκθέσεις σε μουσεία των δύο χωρών και η κήρυξη του 2021 ως «έτος Πολιτισμού και Τουρισμού» Ελλάδας - Κίνας και είχε σχεδιασθεί σειρά εκδηλώσεων στις δύο χώρες (Υπουργείο Εξωτερικών, χ.χ.).

#### **4.5 Οι κοινωνικές διαστάσεις**

Όσον αφορά τον αντίκτυπο το σχέσεων Ελλάδας και Κίνας στις αντιλήψεις των Ελλήνων πολιτών. Οι έρευνες του ερευνητικού οργανισμού «διαΝΕΟσις» (2018, 2024), καταγράφουν μια σαφή τάση των Ελλήνων πολιτών ως προς τις διεθνείς συμμαχίες και προτιμήσεις. Κεντρικό χαρακτηριστικό αποτελεί η σταθερή προτίμηση για την Ευρωζώνη ως εγγύηση εθνικών συμφερόντων και τη Δύση ως στρατηγικό εταίρο.

Το 2018, στην ερώτηση «Αντί της συμμετοχής στην ευρωζώνη, μήπως τα συμφέροντα της Ελλάδας διασφαλίζονται περισσότερο με μια προνομιακή σχέση/συμμαχία κυρίως με κάποια από τις παρακάτω χώρες;», οι απαντήσεις των

Ελλήνων ήταν «Διαφωνώ, εμμένω στην Ευρωζώνη (αυθόρμητα) (43,3%), Ρωσία (24,1%), ΗΠΑ (11,7%) και Κίνα (10,3%). Καταδεικνύοντας προσήλωση στην ΕΕ (διαΝΕΟσις, 2018, σ. 62).

Στην έρευνα του 2024, παρατηρήθηκαν σημαντικές μεταβολές στην κατάταξη των συμμάχων. Στην ερώτηση «ποιες από τις παρακάτω χώρες είναι οι καλύτεροι σύμμαχοι της Ελλάδας στα εξωτερικά της θέματα σήμερα;», πρώτη ήταν η Γαλλία (50,2%) και δεύτερη η ΗΠΑ (16,5%) ενώ η Κίνα (1,6%) ήταν στην έκτη θέση (διαΝΕΟσις, 2024, σ. 60).

Παράλληλα, οι Έλληνες πολίτες διαμόρφωσαν σύνθετες αποτιμήσεις για τις μεγάλες διεθνείς δυνάμεις. Στην ερώτηση «ποιες από τις παρακάτω φράσεις περιγράφουν καλύτερα την ΕΕ, τις ΗΠΑ, την Κίνα, τη Ρωσία και το Ηνωμένο Βασίλειο (για κάθε χώρα ξεχωριστά);», οι 3 πρώτες απαντήσεις των Ελλήνων για τη Κίνα ήταν, «σε άνοδο (58,7%)», «αξιόπιστη (22,7%)» και «μη αξιόπιστη (22,1%)». Όσο αναφορά την ΕΕ ήταν «αναξιόπιστη (36,4%)», «σε πτώση (34,2%)», «αδύναμη (32,2%)» και για τις ΗΠΑ ισχυρή (55,8%), αναξιόπιστη (37,4%), «σε πτώση (37,4%)» (διαΝΕΟσις, 2024, σ. 68).

Συμπερασματικά, οι έρευνες αναδεικνύουν μια σταθερή προτίμηση των Ελλήνων προς τους δυτικούς συμμάχους, με παράλληλη σημαντική υποχώρηση του ενδιαφέροντος για την Κίνα. Η Ευρωζώνη παραμένει ο κεντρικός άξονας των εθνικών προτεραιοτήτων, ενώ οι αντιλήψεις για τις μεγάλες δυνάμεις χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα και κριτική προσέγγιση.

#### **4.6 Αποτίμηση των διμερών σχέσεων**

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην BRI αντανakλά μια σύνθετη αλληλεπίδραση οικονομικών, πολιτικών και στρατηγικών εκτιμήσεων, καθιστώντας την ταυτόχρονα ευκαιρία και πρόκληση.

Η σινοελληνικές σχέσεις από την επίσημη έναρξη το 1972 έως τη δεκαετία του 2000 γνώρισαν προοδευτική αύξηση. Το 2006 ήταν κομβικό έτος για την εξέλιξη των διμερών σχέσεων, όπου και αναβαθμίστηκαν σε στρατηγική συνεργασία. Έπειτα υπήρξε μια ραγδαία αύξηση της αλληλεπίδρασης.

Καταλυτής αυτής της αύξησης ήταν η οικονομική κρίση του 2008 και η επακόλουθη κρίση της ευρωζώνης. Η οικονομική κρίση, οι εσωτερικές πιέσεις και η αντίληψη της Ευρώπης για την Ελλάδα, τοποθέτησαν την Κίνα ως έναν πολύτιμο μη δυτικό σύμμαχο, έτοιμο να την βοηθήσει εν μέσω οικονομικής αστάθειας και διπλωματικής απομόνωσης. Με αποτέλεσμα την επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά.

Η επένδυση αυτή, που αποτελεί το «κεφάλι του δράκου» της BRI, σηματοδοτεί μια καίρια εξέλιξη στο οικονομικό και γεωπολιτικό τοπίο της Ελλάδας, καθιστώντας την ως μια πιθανή «γέφυρα» μεταξύ Ευρώπης και Κίνας. Επιπλέον, λειτούργησε ως επένδυση «άγκυρα» προσελκύνοντας επένδυσης όπως οι υποδομές, η ενέργεια, ακίνητα και οι τηλεπικοινωνίες, υποστηρίζοντας την ανάκαμψη από την παρατεταμένη οικονομική κρίση της.

Αν και υφίσταται ανησυχίες για την οικονομική εξάρτηση της Ελλάδας από τη Κίνα, η ΕΕ παραμένει η κυρία πηγή εισαγωγών και ΑΞΕ. Η Ελλάδα δεν αντιλαμβάνεται πλέον την Κίνα ως τη μονή, μη δυτική, πηγή επενδύσεων. Επιπρόσθετα λήφθηκαν μέτρα για την αποτροπή του έλεγχου της μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα, από την Κίνα. Ωστόσο στο τομέα των ακινήτων, όπου εκφράζονται ανησυχίες για την οικονομική προσιτότητα της στέγασης, η Κίνα είναι η κυρία πηγή επενδύσεων.

Στον πολιτικό τομέα, κατά την περίοδο 2016 – 2019, υπό την κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Αλέξη Τσίπα, η Ελλάδα εμβάθυνε τη δέσμευσή της με την Κίνα, υπογράφοντας μνημόνιο συμφωνίας για την BRI το 2018 και συμμετέχοντας ενεργά σε πλατφόρμες όπως η πρωτοβουλία «17+1». Οι ενέργειες αυτές κατέδειξαν μια ρεαλιστική προσέγγιση για την αξιοποίηση των κινεζικών επενδύσεων, ιδίως στις υποδομές και την ενέργεια, για την αντιμετώπιση των οικονομικών προκλήσεων της Ελλάδας μετά την κρίση χρέους. Ωστόσο, αυτή η περίοδος είδε επίσης την Ελλάδα να αποκλίνει περιστασιακά από τη συναίνεση της ΕΕ, όπως το βέτο που άσκησε σε ψηφίσματα της ΕΕ που ήταν επικριτικά για την Κίνα, εγείροντας ερωτήματα σχετικά με την ισορροπία μεταξύ των εθνικών προτεραιοτήτων και των συλλογικών ευρωπαϊκών συμφερόντων.

Στον αντίποδα, από το 2019, η κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη προσπάθησε να διατηρήσει τους οικονομικούς δεσμούς με την Κίνα,

διασφαλίζοντας παράλληλα την ευθυγράμμιση με τις πολιτικές της ΕΕ. Οι προσπάθειες περιλάμβαναν αυξημένο έλεγχο των κινεζικών επενδύσεων σε ευαίσθητους τομείς, αντανακλώντας ευρύτερες ευρωπαϊκές ανησυχίες σχετικά με τις στρατηγικές εξαρτήσεις και τη διαφάνεια. Παρά τις προσαρμογές αυτές, η σχέση της Ελλάδας με την Κίνα παραμένει πηγή τριβής εντός της ΕΕ, η οποία θεωρεί το Πεκίνο εταίρο, οικονομικό ανταγωνιστή και συστημικό αντίπαλο.

Η εμβάθυνση των σινοελληνικών σχέσεων έχει προωθήσει μεγαλύτερες πολιτιστικές ανταλλαγές, με πρωτοβουλίες όπως η ίδρυση Ινστιτούτων Κομφούκιου στην Ελλάδα και η συνεργασία σε αρχαιολογικά και πολιτιστικά έργα που ενισχύουν την αμοιβαία κατανόηση και τη διπλωματία της ήπιας ισχύος (Nye, 2005). Οι κοινές πολιτιστικές εκδηλώσεις, οι ακαδημαϊκές συνεργασίες και η προώθηση του τουρισμού έχουν ενισχύσει περαιτέρω τους δεσμούς μεταξύ των ανθρώπων, εδραιώνοντας τον ρόλο της Ελλάδας ως πολιτιστικής γέφυρας μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Τέλος, η αντίληψη των Ελλήνων παραμένει ευρωπαϊκά προσανατολισμένη και με την εικόνα της Κίνας ως σύμμαχο να φθίνει.

## Συμπεράσματα

Η παρούσα διπλωματική εργασία μελέτησε τις διμερείς σχέσεις Ελλάδας και Κίνας, εστιάζοντας στην κινεζική πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI). Παρουσιάστηκαν τα κίνητρα της Κίνας για την υλοποίηση της BRI και της Ελλάδας για τη συμμετοχή της σε αυτή, τα οποία καταδεικνύεται ότι καθοδηγούνταν από τη στρατηγική επιδίωξη των εθνικών οικονομικών συμφερόντων. Επιπρόσθετα για την Ελλάδα, κίνητρα παρείχαν και οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις στο πλαίσιο της ΕΕ.

Από τη μελέτη των επιπτώσεων της σημαντικότερης επένδυσης από πλευράς Κίνας, το λιμάνι του Πειραιά, συμπεραίνεται ότι παρουσιάστηκαν ευκαιρίες για οικονομική ενίσχυση της χώρας, με ανησυχίες ωστόσο για τις περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις τους και τη δημιουργία εντάσεων στην τοπική κοινωνία σχετικά με τη συμμετοχή της στην αξιακή αλυσίδα και την εργασιακή επισφάλεια.

Πέρα από αυτό, σε συνδυασμό των οικονομικών, πολιτικών και πολιτισμικών σχέσεων δημιουργήθηκαν ανησυχίες στο πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την εξάρτηση της Ελλάδας από την Κίνα και την προσήλωση στην ευρωπαϊκή πολιτική. Αν και παρουσιάστηκαν περιστασιακές αποκλίσεις από την Ευρωπαϊκή στάση προς την Κίνα, η Ελλάδα ευθυγραμμίστηκε με αυτήν και έλαβε μέτρα για την αποφυγή του κινδύνου εξάρτησης σε στρατηγικούς τομείς. Επιπλέον, η ΕΕ παραμένει η κύρια πηγή επενδύσεων και εισαγωγών. Συμπεραίνεται ότι η Ελλάδα παραμένει προσηλωμένη στην Ευρώπη τόσο πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά.

Συμπερασματικά, η συμμετοχή της Ελλάδας στην BRI πραγματοποιήθηκε ως μια ευκαιρία για αναβάθμιση των ήδη υφιστάμενων διμερών σχέσεων με την Κίνα, οι οποίες είχαν διαμορφωθεί από την επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά. Το ήπιο και μη δεσμευτικό νομικό πλαίσιο που διέπει την πρωτοβουλία διευκόλυνε την απόφαση αυτή.

Μέσω της BRI, η Ελλάδα είχε την ευκαιρία, στο πλαίσιο της οικονομικής ανάκαμψης, να προσελκύσει επενδύσεις μέσω της Κίνας και σε άλλους τομείς της οικονομίας εκτός του λιμανιού του Πειραιά, εν μέσω οικονομικής αστάθειας και διπλωματικής απομόνωσης.

Ωστόσο, το 2024, με την Ελλάδα σε τροχιά οικονομικής ανάκαμψης και προσηλωμένη στον ευρωπαϊκό της προσανατολισμό, η Κίνα δεν αποτελεί πλέον τη μοναδική, μη δυτική, ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη. Έχοντας εδραιωθεί η Ελλάδα ως συνδετικός κρίκος μεταξύ του ναυτικού δρόμου και της οικονομικής ζώνης του δρόμου του μεταξιού της BRI, καθώς και ως αξιόπιστος ευρωπαϊκός εταίρος της Κίνας εντός της ΕΕ, η συμμετοχή της στην BRI πλέον αποτελεί μια ευκαιρία για την αξιοποίησή της ως «γέφυρα» επικοινωνίας μεταξύ ΕΕ και Κίνας. Με αυτόν τον τρόπο, αξιοποιεί τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως διαμεσολαβητής, υποστηρίζοντας πλαίσια συνεργασίας που εξυπηρετούν τόσο τα εθνικά όσο και τα περιφερειακά συμφέροντα.

Για να μεγιστοποιήσει τα οφέλη και να μετριάσει τις προκλήσεις της εμπλοκής της στην BRI, η Ελλάδα πρέπει να υιοθετήσει μια στρατηγική με προοπτική. Αυτό περιλαμβάνει την ευθυγράμμιση των επενδύσεων με τους εθνικούς οικονομικούς και κοινωνικούς της στόχους, την ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας για να διασφαλιστεί η τήρηση των εργασιακών και περιβαλλοντικών προτύπων και τη διαφοροποίηση των άμεσων ξένων επενδύσεων, ιδίως στο τομέα των ακινήτων, για να μειωθεί ο κίνδυνος εξάρτησης από την Κίνα.

Το κατά πόσον η συμμετοχή της Ελλάδας στην BRI θα αποδειχθεί μακροπρόθεσμα πρόκληση ή ευκαιρία, αποτελεί αντικείμενο για μελλοντική έρευνα και θα εξαρτηθεί από την ικανότητά της να διαχειριστεί στρατηγικά αυτές τις δυναμικές, ιδίως σε ένα μεταβαλλόμενο παγκόσμιο πολιτικό περιβάλλον που διαμορφώνεται από την πολιτική αστάθεια στον πυρήνα της ΕΕ και την επιστροφή της κυβέρνησης Trump στις ΗΠΑ.

## Πηγές – Βιβλιογραφία

### Πηγές

#### Επίσημα έγγραφα

#### Ελληνόγλωσσα

Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας Α.Ε. (2017). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση 1 Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου 2016*.

[https://www.admie.gr/sites/default/files/attached-files/type-file/2020/02/FS\\_31.12.17\\_IPTO\\_SA\\_GR.\\_01.pdf](https://www.admie.gr/sites/default/files/attached-files/type-file/2020/02/FS_31.12.17_IPTO_SA_GR._01.pdf)

Ευρωπαϊκή Ένωση. (2007). *Συνθήκη της Λισαβόνας: Για την τροποποίηση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας* (2007/C 306/01). Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12007L/TXT>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2009). *Ετήσια οικονομική έκθεση 2008* [Annual Financial Report 2008]. <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/etisia-deltia/itemlist/category/274-2009>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2017). *Ετήσια οικονομική έκθεση 2016* [Annual Financial Report 2016]. <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/etisia-deltia/itemlist/category/266-2017>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2022). *Ετήσια οικονομική έκθεση 2021* [Annual Financial Report 2021]. <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/etisia-deltia/itemlist/category/292-2022>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (2024). *Ετήσια οικονομική έκθεση 2023* [Annual Financial Report 2023]. <https://www.olp.gr/el/plirofories-ependyton/etisia-deltia/itemlist/category/302-2023>

Συμβούλιο της Επικρατείας. (2022α). *Απόφαση 547/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας* [Εκδοθείσα επί αιτήσεως ακυρώσεως υπ' αριθμ. καταθ. 955/2020].

Συμβούλιο της Επικρατείας. (2022β). *Απόφαση 548/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας* [Εκδοθείσα επί αιτήσεως ακυρώσεως υπ' αριθμ. καταθ. 1056/2020].

Συμβούλιο της Επικρατείας. (2022γ). *Απόφαση 549/2022 της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας* [Εκδοθείσα επί αιτήσεως ακυρώσεως υπ' αριθμ. καταθ. 1334/2020].

Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. (2024). *Κύρωση Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ Ελλάδας και Κίνας* [Δελτίο Τύπου].  
<https://cstaikouras.gr/wp-content/uploads/2024/10/2024-10-17-KINA-%CE%92%CE%9F%CE%A5%CE%9B%CE%97.doc>

Χατζηπέτρος, Γ., & Τσιρονίκος, Γ. (2024). *Ετήσια Έκθεση 2023*. Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων Πρεσβείας Πεκίνου.  
<https://agora.mfa.gr/infofiles/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%202023%20cn.pdf>

### **Ξενόγλωσσα**

COSCO. (2024). *2023 Annual Report*.  
<https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/annual/2023/ar2023.pdf>

European Commission, & High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. (2019). *EU-China – A strategic outlook* [JOIN (2019)].

European General Court. (2017). *Judgment of the General Court (Second Chamber) of 13 December 2017* [ECLI:EU:T:2017:903].

Hellenic Republic Assets Development Fund S.A, (HRADF). (2016). *Report Of The Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (HRADF) For The Period 01/01/2016 – 31/03/2016* [Report].  
<https://hradf.com/wpcontent/uploads/2021/11/2016-q1-en.pdf>

National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, & Ministry of Commerce of the People's Republic of China. (2015). *Vision and actions on jointly building Belt and Road*. Belt and Road Forum for International Cooperation.

<http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>

North Atlantic Treaty Organization. (2024). *Defense Expenditure of NATO Countries (2014-2024)*. Public Diplomacy Division.  
[https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/2024/6/pdf/240617def-exp-2024-en.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2024/6/pdf/240617def-exp-2024-en.pdf)

## Ιστοσελίδες

### Ελληνόγλωσσες

- CNN Greece. (2018, October 17). *Η Εθνική Τράπεζα σταματά τις διαπραγματεύσεις με την Gongbao για την Εθνική Ασφαλιστική*. CNN.gr. <https://www.cnn.gr/oikonomia/epixeiriseis/story/150992/h-ethniki-trapeza-stamata-tis-diapragmateyseis-me-tin-gongbao-gia-tin-ethniki-asfalistiki>
- Ertnews. (2023, Αύγουστος 25). *Ο Ινδός πρωθυπουργός στην Αθήνα για πρώτη φορά ύστερα από 40 χρόνια*. Ertnews.gr. <https://www.ertnews.gr/eidiseis/ellada/o-indos-prothypourgos-stin-athina-gia-proti-fora-ystera-apo-40-xronia/>
- Ανεξάρτητος Διαχειριστής Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας. (2024, Νοέμβριος 21). *Υπεγράφη η συμφωνία για τη διάθεση του 20% της Ariadne Interconnection στη State Grid International Development*. <https://www.admie.gr/kentro-tyrou/nea/ypegرافي-i-symfonia-gia-ti-diathesi-toy-20-tis-ariadne-interconnection-sti-state>
- Γούναρη, Ξ. (2024, September 27). *Golden Visa: Πότε αρκούν 250.000 ευρώ για την απόκτησή της – Τα νέα όριο*. tovima.gr. <https://www.tovima.gr/2024/09/27/finance/golden-visa-pote-arkoun-250-000-eyro-gia-tin-apoktisi-tis-ta-nea-orio/>
- Εμπορικό Επιμελητήριο Αθηνών. (2024, Φεβρουάριος 10). *Ακίνητα - Golden Visa: Έτος ρεκόρ το 2023 – Από την Κίνα οι περισσότερες αιτήσεις*. <https://www.eea.gr/arthra-eea/akinita-golden-visa-etos-rekor-to-2023-apol-tin-kina-oi-perissoteres-aitiseis/>
- Η Ναυτεμπορική. (2015, Απρίλιος 3). *Η απόφαση του ΚΑΣ και τα εμπόδια στο master plan της Cosco για τον ΟΛΠ*. <https://www.naftemporiki.gr/maritime/216966/i-afofasi-tou-kas-kai-ta-ebodia-sto-master-plan-tis-cosco-gia-ton-olp/>
- Ινστιτούτο Κομφούκιος Αθηνών. (χ.χ.). *Business Confucius Institute in Athens*. Ανακτήθηκε 30 Νοεμβρίου 2024 από [from https://confucius.aueb.gr/](https://confucius.aueb.gr/)
- Ινστιτούτο Κομφούκιος. (2018, Ιούλιος 26). *Ινστιτούτο Κομφούκιος Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Μαθήματα Κινέζικης γλώσσας*. <https://confucius.uth.gr/about-us/>
- Ινστιτούτο Κομφούκιος. (χ.χ.). *Προφίλ*. Ανακτήθηκε 3 Δεκεμβρίου 2024, από <https://confucius-institute.gr/%cf%80%cf%81%ce%bf%cf%86%ce%af%ce%bb>

Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής. (χ.χ.) *Προφίλ – Confucius Institute*. Uniwa.gr. Ανακτήθηκε 3 Δεκεμβρίου 2024, από <https://confuciusinstitute.uniwa.gr/-%cf%80%cf%81%ce%bf%cf%86%ce%b9%ce%bb/>

Πρωθυπουργός. (2017, Μάιος 11). Επίσκεψη στην Κίνα και συμμετοχή στο «Belt and Road Forum for International Cooperation». <https://www.primeminister.gr/2017/05/11/16870>

Πρωθυπουργός. (2023, Νοέμβριος 3). *Ενημερωτικό σημείωμα για την επίσημη επίσκεψη του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη στην Κίνα και τη συνάντησή του με τον Πρόεδρο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Xi Jinping*. <https://www.primeminister.gr/2023/11/03/32936>

Το Βήμα. (2009, Οκτώβριος 18). *Η ιστορία μιας παραχώρησης*. tovima.gr. <https://www.tovima.gr/2009/10/18/finance/i-istoria-mias-paraxwrisis/>

Το Βήμα. (2014, Ιούλιος 17). *Συνάντηση Σαμαρά με τον Πρόεδρο της Κίνας στη Ρόδο*. <https://www.tovima.gr/2014/07/09/politics/synantisi-samara-me-ton-proedro-tis-kinas-sti-rodo/>

Το Βήμα. (2019, Απρίλιος 25). *Στο Πεκίνο ο Αλέξης Τσίπρας*. tovima.gr. <https://www.tovima.gr/2019/04/25/politics/sto-pekino-o-alexis-tsipras/>

Υπουργείο Εξωτερικών. (2023, Ιανουάριος 24). *Επίσημη επίσκεψη του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη στην Ιαπωνία*. Η Ελλάδα στην Ιαπωνία. <https://www.mfa.gr/missionsabroad/japan/news/episeme-episkepse-tou-prothupourgou-kuriakou-metsotake-sten-iaponia.html>

Υπουργείο Εξωτερικών. (2024, Φεβρουάριος 22). *Συνάντησή του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη με τον Πρωθυπουργό της Ινδίας Narendra Modi στο Νέο Δελχί (21/2/2024)*. Η Ελλάδα στην Ινδία. <https://www.mfa.gr/missions-abroad/el/india/news/sunantese-tou-prothupourgou-kuriakou-metsotake-me-ton-prothupourgo-tes-indias-narendra-modi-sto-neo-delkhi-2122024.html>

Υπουργείο Εξωτερικών. (χ.χ.). *Διμερείς Σχέσεις της Ελλάδος: Κίνα*. Ανακτήθηκε 3 Δεκεμβρίου 2024 από <https://www.mfa.gr/bilateral-relations/china/>

### **Ξενόγλωσσες**

Bank of China. (n.d.). *Introduction of Bank of China (Europe) S.a. athens branch*. (n.d.). Bankofchina.com. Retrieved 2 December 2024, from

- [https://www.bankofchina.com/gr/en/aboutus/ab1/202007/t20200703\\_18086650.html](https://www.bankofchina.com/gr/en/aboutus/ab1/202007/t20200703_18086650.html)
- Cao, J. (Ed.). (2019, April 25). *Basic Knowledge on the Belt and Road*. Belt and Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/87424.html>.
- Carassava, A. (2019, November 12). *Greek port is our 'dragon's head' in the Mediterranean, says Xi Jinping*. The Times. <https://www.thetimes.com/world/asia/article/greek-port-is-our-dragons-head-in-the-mediterranean-says-xi-jinping-xrd5nll0r>
- China Daily. (2015, January 23). *Li congratulates COSCO pier expansion project in Greece*. [https://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2015-01/23/content\\_19391886.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2015-01/23/content_19391886.htm)
- Embassy of Greece in London. (2013, May 15). *PM Samaras departs for official visit to China*. <https://www.mfa.gr/uk/en/the-embassy/news/pm-samaras-departs-for-official-visit-to-china.html>
- Energy Press. (2019, November 12). *China Energy in 4 Copelouzos Group wind energy projects*. <https://energypress.eu/china-energy-enters-four-copelouzos-group-wind-energy-projects/>
- Enterprise Greece. (n.d.-a). *GREEK EXPORTS*. Retrieved 2 December 2024 from <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/greece-today/why-greece/trade>
- Enterprise Greece. (n.d.-b). *FOREIGN DIRECT INVESTMENTS*. Retrieved 2 December 2024 from <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/greece-today/why-greece/foreign-direct-investment>
- Enterprise Greece. (n.d.-c). *About us*. Retrieved 2 December 2024 <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/about-us>
- European Commission. (2015, March 23). *Daily News 23 / 03 / 2015*. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex\\_15\\_4650](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_15_4650)
- European External Action Service. (2022, December 9). *Statement of the EU Delegation to China on the International Human Rights Day*. [https://www.eeas.europa.eu/delegations/china/statement-eu-delegation-china-international-human-rights-day-2\\_en?s=166](https://www.eeas.europa.eu/delegations/china/statement-eu-delegation-china-international-human-rights-day-2_en?s=166)
- European External Action Service. (2023, December 7). *EU-China Relations factsheet*. [https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en)

- European Union. (n.d.). *Ελλάδα*. Retrieved 27 November 2024, from [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries/greece\\_el](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries/greece_el)
- Hillman, J. (2021, April 27). *The belt and road initiative: Forcing Europe to reckon with China?*. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/blog/belt-and-road-initiative-forcing-europe-reckon-china>
- Nedopil, C. (2023, n.d.). *Countries of the Belt and Road Initiative*. Green Finance & Development Center. Retrieved 27 November 2024, from <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1731925732626>
- One Belt One Road Europe. (n.d.). *Greece officially joins the BRI*. OBOReuropa. Accessed in 01 December 2024 from <https://www.oboreurope.com/en/greece-bri/>
- Reuters. (2021, October 7). Greece completes transfer of 16% stake in Piraeus port to COSCO. <https://www.reuters.com/article/markets/asia/greece-completes-transfer-of-16-stake-in-piraeus-port-to-cosco-idUSKBN2GX1OU/>
- Textor, C. (2024, October 17). *Number of countries that have joined China's Belt and Road Initiative (BRI) as of December 2023, by continent*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/1347393/china-number-of-bri-partner-countries-by-region/>
- Tzogopoulos, G. N. (2018, September 4). *The harmonious evolution of China-Greek relations*. China.org.cn. [http://www.china.org.cn/opinion/2018-09/04/content\\_62056233.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2018-09/04/content_62056233.htm)
- UN Comtrade. (n.d.). *Trade Data*. Comtradeplus.un.org. Retrieved 2 December 2024, from <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>
- Wei, Y. (Ed.). (2021, February 9). *"17+1 cooperation" injects new impetus into the economic recovery of Central and Eastern European countries*. China's diplomacy in the New Era. [http://cn.chinadiplomacy.org.cn/2021-02/09/content\\_77203003.shtml](http://cn.chinadiplomacy.org.cn/2021-02/09/content_77203003.shtml)
- Xinhua. (n.d.). *Iran hosts 7th edition of Ancient Civilizations Forum*. News.Cn. Retrieved 3 December 2024, from <https://english.news.cn/20231222/6673e91ceccd4-8329f2a9780ddd49aa1/c.html>

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Γκόφας, Α., & Τζιφάκης, Ν. (2017). *Θεωρητικές προβολές και διεθνή πολιτική: Η Σινο-Αμερικανική πρόκληση*. Πεδίο.
- διαΝΕΟσις. (2018). *Τι πιστεύουν οι Έλληνες - Μέρος Β': Η Ελλάδα στην Ευρώπη & στον κόσμο και η μετανάστευση* [Πανελλαδική έρευνα - έκθεση αποτελεσμάτων: Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2018].
- διαΝΕΟσις. (2024). *Τι πιστεύουν οι Έλληνες - Μέρος Β': Η Ελλάδα στην Ευρώπη & στον κόσμο και η μετανάστευση* [Πανελλαδική έρευνα - έκθεση αποτελεσμάτων: Απρίλιος 2024].  
[https://www.dianeosis.org/wpcontent/uploads/2024/04/-TPE2024\\_Part\\_B.pdf](https://www.dianeosis.org/wpcontent/uploads/2024/04/-TPE2024_Part_B.pdf)
- Εμμανουηλίδης, Ε. (2020). *Οι Ελληνοκινεζικές σχέσεις κατά την περίοδο 1972-1997*. University Studio Press.
- Ίκκος, Α., & Κουτσός, Σ. (2024). *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2023: 1η εκτίμηση (προσωρινά στοιχεία) - Απρίλιος 2024*. INSETE Intelligence.  
[https://insete.gr/wp-content/uploads/2024/04/23\\_04\\_Tourism\\_and\\_Greek\\_Economy\\_2019-2023.pdf](https://insete.gr/wp-content/uploads/2024/04/23_04_Tourism_and_Greek_Economy_2019-2023.pdf)
- Κούμας, Μ., & Χουρχούλης, Δ. (2024). *Ειδικά θέματα ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, 1923-2014* [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-977>
- Πετρόπουλος, Σ., & Χουλιάρης Α. (Επιμ.). (2013). *Οι σχέσεις Ελλάδας - Κίνας. Στο Η Κίνα και οι άλλοι: οι σχέσεις της Κίνας με την Ευρώπη και τον Κόσμο* (σσ. 364-392). Παπαζήσης.
- Τριανταφύλλου, Δ., & Τσαντούλης, Γ. (2010). *Η διάσταση της περιφερειακής ολοκλήρωσης στη σύγχρονη θεώρηση των Διεθνών Σχέσεων: πεδίο αντιπαράθεσης ή αφορμή για σύνθεση*. Στο Κ. Λάβδας, Δ. Ξενάκης & Ν. Χρυσόχοου (Επιμ.), *Κατευθύνσεις στη μελέτη των Διεθνών Σχέσεων* (σσ. 361-404). Σιδέρης.

- Τσιμώνης, Κ. (2020). Η μελέτη της κινεζικής πολιτικής (1949-2019). Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος & Μ. Κοππά (Επιμ.), *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων* (σσ. 239-248). Πεδίο.
- Τσορδανίδης, Χ. (2020). Από τις Ολιστικές Θεωρητικές Προσεγγίσεις των «Μεγάλων Συζητήσεων» στον Αναλυτικό Εκλεκτισμό. Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος & Μ. Κοππά (Επιμ.), *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων* (σσ. 515-525). Πεδίο.
- Φραγκονικολόπουλος, Χ. Α., & Προέδρου, Φ. (2015). *Παγκόσμια πολιτική: Δρώντες, δομές και διαδικασίες*. ΣΕΑΒ.

### **Ξενόγλωσση**

- Adler, E. (1997). Seizing the middle ground: Constructivism in world politics. *European Journal of International Relations*, 3(3), 319–363. <https://doi.org/10.1177/1354066197003003003>
- Alwago, W. O. (2022). Is the renminbi a global currency in the making? Globalization of digital yuan. *Public Finance Quarterly*, 67(4), 553–566. [https://doi.org/10.35551/pfq\\_2022\\_4\\_5](https://doi.org/10.35551/pfq_2022_4_5)
- Arduino, A., & Gong, X. (Eds.). (2019). *Securing the belt and road initiative: Risk assessment, private security and special insurances along the new wave of Chinese outbound investments*. Springer.
- Atkins, E., Fravel, M. T., Wang, R., Ackert, N., & Huang, S. (2023). Two paths: Why states join or avoid China's Belt and Road Initiative. *Global Studies Quarterly*, 3(3). <https://doi.org/10.1093/isagsq/ksad049>
- Beeson, M., & Li, F. (2015). What consensus? Geopolitics and policy paradigms in China and the United States. *International Affairs*, 91(1), 93–109. <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12188>
- Bellou, F., Couloumbis, T. A., & Kariotis, T. C. (Eds.). (2013). *Greece in the twentieth century*. Routledge.
- Bian, Y. (2022) Ancient Civilizations Forum and the Belt and Road Initiative. In C. Fang, P. Nolan & W. Linggui (Eds), *The Routledge handbook of the belt and road* (2<sup>nd</sup> ed., pp. 472-476). Routledge.
- Blanchard, J.-M. F. (2021). Belt and Road Initiative (BRI) blues: Powering BRI research back on track to avoid choppy seas. *Journal of Chinese Political Science*, 26(1), 235–255. <https://doi.org/10.1007/s11366-020-09717-0>

- Blanchard, J.-M. F. (Ed.). (2023). Plunging into Piraeus. In *Chinese Overseas Ports in Europe and the Americas* (pp. 110–131). Routledge.
- Bo, P. (2021). *China and global governance: A new leader?* (1st ed.). Springer Nature.
- Brattberg, E., Le Corre, P., Stronski, P., & de Waal, T. (2021). *Η κινεζική επιρροή στη Νοτιοανατολική, Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη: Ευαλωτότητα και ανθεκτικότητα*. Carnegie Endowment for International Peace. [https://carnegie-production-assets.s3.amazonaws.com/static/files/Brattberg\\_et\\_al\\_EuropeChina\\_Greek.pdf](https://carnegie-production-assets.s3.amazonaws.com/static/files/Brattberg_et_al_EuropeChina_Greek.pdf)
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy.
- Comerma Calatayud, L. (2023). *The complex relationship between Europe and Chinese investment: The case of Piraeus* (Working Paper No.01). Lau China Institute. <https://www.kcl.ac.uk/lci/assets/china-in-focus-piraeus-paper-final.pdf>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Curtis, S., & Klaus, I. (2024). *The belt and road city: Geopolitics, urbanization, and china's search for a new international order*. Yale University Press.
- Davarinou, P., & Tonchev, P. (2017). *Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek Relations*. Institute of International Economic Relations. [https://idos.gr/wp-content/uploads/2017/12/Chinese-Investment-in-Greece\\_4-12-2017.pdf](https://idos.gr/wp-content/uploads/2017/12/Chinese-Investment-in-Greece_4-12-2017.pdf)
- Dimitrakopoulos, D. G., & Passas, A. G. (Eds.). (2004). *Greece in the European union*. Routledge.
- Economy, E. C. (2018). *The third revolution: Xi Jinping and the new Chinese state*. Oxford University Press.
- Fairclough, N. (2013). *Critical discourse analysis: The critical study of language* (2nd ed.). Routledge.
- Feng, D.-H., & Liang, H. M. (2019). *Belt and road initiative: Chinese version of 'Marshall plan'?*. World Scientific Publishing.

- Ferdinand, P. (2016). Westward ho-the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941–957. <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>
- Freyman, E. (2021). *One belt one road: Chinese power meets the world*. Harvard University, Asia Center.
- Glaser, C. L. (1997). The Security Dilemma Revisited. *World Politics*, 50, 171–201.
- Glawe, L., & Wagner, H. (2016). The middle-income trap: Definitions, theories and countries concerned—A literature survey. *Comparative Economic Studies*, 58(4), 507–538. <https://doi.org/10.1057/s41294-016-0014-0>
- Gontika, T. (2022). *The one belt one road (OBOR) initiative and the port of Piraeus: Understanding Greece's role in china's strategy to construct a unified large market*. Routledge.
- Gottwald-Belinic, M., & Sonora, R. (2024). Chinese investment scope behind the '14+1' initiative: The effects of Chinese FDI and BRI investment on CEE exports. *Asian Perspective*, 48(2), 177–199. <https://doi.org/10.1353/apr.2024.a928613>
- Goulielmos, A. M. (2020). The investment strategy and the growth policy of Greek shipowners revealed, 1946-2020. *Modern Economy*, 11(11), 1858–1886. <https://doi.org/10.4236/me.2020.11111125>
- He, B. (2021). The domestic politics of the Belt and Road Initiative. In J. C. Liow, H. Liu, & G. Xue (Eds.), *Research handbook on the belt and road initiative* (pp. 14-27). Edward Elgar Publishing.
- Huliaras, A., & Petropoulos, S. (2014). Shipowners, ports and diplomats: the political economy of Greece's relations with China. *Asia Europe Journal*, 12(3), 215–230. <https://doi.org/10.1007/s10308-013-0367-1>
- Ikenberry, G. J. (2018). The end of liberal international order? *International Affairs*, 94(1), 7–23. <https://doi.org/10.1093/ia/iix241>
- Jackson, K., Li, J., & Masino, S. (2024). COSCO and the privatization of Piraeus port: A tale of three piers. *European Journal of Industrial Relations*. <https://doi.org/10.1177/09596801241292044>
- Jiang, Y. (2021). Demystifying the Belt and Road Initiative: China's domestic and non-strategic policy? *Asian Journal of Comparative Politics*, 6(4), 468–481. <https://doi.org/10.1177/20578911211038876>

- Karakatsani, E. (2023a). *Greek - Chinese relations: The meeting of the Greek PM with the President of China*. China-CEE Institute. [https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2023/12/2023er11\\_Greece.pdf](https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2023/12/2023er11_Greece.pdf)
- Karakatsani, E. (2023b). *Greece external relations briefing: A review of 2023* [Vol. 68, No. 4 (GR)]. China-CEE Institute. [https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2024/-02/2023er12\\_Greece.pdf](https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2024/-02/2023er12_Greece.pdf)
- Klotz, A., & Prakash, D. (Eds.). (2008). *Qualitative Methods in International Relations: A Pluralist Guide*. Palgrave Macmillan.
- Kokoromytis, D., & Chryssogelos, A. (2021). Greece between crisis, opportunity and risk as a key BRI node. In V. Ntousas & S. Minas (Eds.), *The European Union and China's Belt and Road* (pp. 188–201). Routledge.
- Kolb, M. (2013). *The European union and the council of Europe* (2013 ed.). Palgrave Macmillan.
- Lahtinen, A. (2022). *China's Global Aspirations and Confucianism* (1st ed.). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-03597-5>
- Li, J. (2023). *Chinese investment in Europe: An analysis of the Belt and Road Initiative* [Doctoral dissertation]. University of Westminster. <https://doi.org/10.34737/-W41ZW>
- Liu, C. (2020). Framing China–EU sub-regional cooperation: The elusive pursuit of normative resonance?. In A. Miskimmon, B. O'Loughlin & J. Zeng (Eds.), *One belt, one road, one story?: Towards an EU-China strategic narrative* (1st ed., pp. 45–66). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-53153-9\\_3](https://doi.org/10.1007/978-3-030-53153-9_3)
- Maris, G., & Kalaitzidis, I. (2024). China, Greece, and economic relations in southeast Europe: A political economy approach. *Social Sciences (Basel, Switzerland)*, 13(8), 422. <https://doi.org/10.3390/socsci13080422>
- Mikelis, K., & Stroikos, D. (2017). Hierarchies, civilization, and the eurozone crisis: The Greek financial crisis. In J. Marangos (Ed.), *The Internal Impact and External Influence of the Greek Financial Crisis* (pp. 125–142). Springer International Publishing. [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-60201-1\\_8](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-60201-1_8)

- Naughton, B. (2020). China's global economic interactions. In D. Shambaugh (Ed.), *China and the World* (pp. 113-136). Oxford University Press New York. <http://dx.doi.org/10.1007/978-981-99-0714-4>
- Naughton, B. J. (2018). *The Chinese economy: Adaptation and growth* (2nd ed.). MIT Press.
- Nye, J. (2005). *Soft power: The means to success in world politics*. PublicAffairs.
- Nye, J. (2023). *Soft Power and Great-Power Competition: Shifting Sands in the Balance of Power Between the United States and China*. Springer Nature Singapore.
- Nye, J. S., Jr. (2019). The rise of China. In L. Bitounis & J. Price (Eds.), *The Struggle for Power: U.S.-China Relations in the 21st Century* (pp. 133-140). Aspen Strategy Group.
- O'Dea, C. (2019). Asia rising: Ships of state? *Naval War College Review*, 72(1), 5. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol72/iss1/5>
- Olsen, S., & Matthews, W. (2024). The geopolitics of China. In Z. Cope (Ed.), *The Palgrave Handbook of Contemporary Geopolitics* (pp. 1–23). Springer Nature Switzerland.
- Panagopoulou, G. (2024). China and Greece. In M. Sahakyan (Ed.), *Routledge Handbook of Chinese and Eurasian International Relations* (pp. 243–253). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003439110>
- Petrosyan, T. (2022). The belt and road initiative and the “three seas system”. *Analytical Bulletin*, 14, 43–72. <https://doi.org/10.56673/18294502-22.14-43>
- Ramadhan, M. R., Widhiyoga, G., & Wijayanti, H. (2024). Analyzing the impact of implementation of the Belt and Road Initiative on the Malaysian economy in 2018-2022. *Insignia Journal of International Relations*, 11(2), 108-125. <https://doi.org/10.20884/1.ins.2024.11.2.11431>
- Rogelja, I., & Tsimonis, K. (2022). *Belt and road: The first decade*. Agenda Publishing. <https://doi.org/10.2307/j.ctv309h1jg>
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century?: Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research.
- Roy, I., & Hu, R. (2024). Chinese investments in Europe: Power, influence, and the Liberal International Order. In I. Roy, J. Eckhardt, D. Stroikos & S. Davidescu

- (Eds.), *Rising Power, Limited Influence* (pp. 1–27). Oxford University Press.  
<https://doi.org/10.1093/oso/9780192887115.003.0001>
- Ruta, M. (2019). *New silk roads: The economics of the belt and road initiative*. World Bank Publications.
- Sheng, E. L. (2023). *China's belt and road initiative and the triangle great game of contemporary international politics*. Springer Nature Singapore.
- Sil, R., & Katzenstein, P. J. (2010). *Beyond paradigms: Analytic eclecticism in the study of world politics*. Red Globe Press.
- Song, W. (2019). *China's relations with central and eastern Europe: From 'old comrades' to new partners* (W. Song, Ed.). Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/97-81315226644>
- Sterling-Folker, J. (2020). 5. Neoliberalism. In T. Dunne, M. Kurki & S. Smith (Eds.), *International Relations Theories* (5th edn, pp. 88–107). Oxford University Press.
- Stopford, M. (2008). *Maritime Economics 3e* (3rd ed.). Routledge.
- Stroikos, D. (2023). 'head of the dragon' or 'Trojan horse'? : Reassessing China–Greece relations. *Dang Dai Zhongguo [The Journal of Contemporary China]*, 32(142), 602–619. <https://doi.org/10.1080/10670564.2022.2067743>
- Stroikos, D. (2024). China's engagement with Greece under the BRI: Economics, politics, and international imperatives. In I. Roy, J. Eckhardt, D. Stroikos & S. Davidescu (Eds.), *Rising Power, Limited Influence* (pp. 100–120). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780192887115.003.0006>
- Summers, T. (2016). China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, 37(9), 1628–1643.  
<https://doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>
- Tonchev, P. (2022). Greece: No Meaningful Debate on Dependence on China. In J. Seaman, F. Ghiretti, L. Erlbacher, X. Martin & M. Otero-Iglesias (Eds.), *Dependence in Europe's Relations with China: Weighing Perceptions and Reality* (pp. 103–108). European Think-tank Network on China (ETNC).  
[https://merics.org/sites/default/files/2022-04/etnc\\_2022\\_report.pdf](https://merics.org/sites/default/files/2022-04/etnc_2022_report.pdf).

- Tonchev, P. (2024). Greece: Hesitant in the face of China-related risks. In P. Andersson & F. Lindberg (Eds.), *National perspectives on Europe's de-risking from China* (pp. 66-70). European Think-tank Network on China (ETNC).
- Tsigaros, C. (2022). *The Sino-Greek relations in the 21st century: Challenges and the role of the BRI* [Dissertation]. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade de Lisboa. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13207.44960>
- Tsimonis, K., Rogelja, I., Ciută, I., Frantzeskaki, A., Nikolovska, E., & Pешa, B. (2019). A synergy of failures: Environmental protection and Chinese capital in Southeast Europe. *Journal of Current Chinese Affairs*, 48(2), 171–200. <https://doi.org/10.1177/1868102620919861>
- Tzogopoulos, G. N. (2017). *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*. Begin-Sadat Center for Strategic Studies. <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2017/10/139-Greece-Israel-and-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-Tzogopoulos-Web.pdf>
- Tzogopoulos, G. N. (2020). *Greece, China and the 17+1 Initiative* [Policy Paper No. 45/2020]. Hellenic Foundation for European & Foreign Policy (ELIAMEP). <https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2020/11/Tzogopoulos-45-final.pdf>
- Tzogopoulos, G. N. (2021). *The miracle of China: The new symbiosis with the world* (1st ed.). Springer.
- Vangeli, A. (2019). A framework for the study of the one belt one road initiative as a medium of principle diffusion. In L. Xing (Ed.), *International Political Economy Series* (pp. 57–89). Springer International Publishing. [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0\\_3](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0_3)
- Vromen, A. (2018). Qualitative Methods. In V. Lowndes, D. Marsh, & G. Stoker (Eds.). *Theory and methods in political science* (4th ed., pp. 237-253). Red Globe Press.
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of international politics*. McGraw Hill Higher Education.
- Wendt, A. (1999). *Cambridge studies in international relations: Social theory of international politics series number 67*. Cambridge University Press.
- Xing, L. (Ed.). (2019). China's pursuit of the "one belt one road" initiative: A new world order with Chinese characteristics? In *International Political Economy Series*

(pp. 1–27). Springer International Publishing. [http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0\\_1](http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0_1)

Yang, D., & Li, L. (2022). The investment efficiency of overseas ports: Three macroscopic factors. In A. I. Czerny, X. Fu & P. Tae-Woo Lee (Eds.), *Market Development and Policy for One Belt One Road* (pp. 77–98). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-815971-2.00009-8>

Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'one belt, one road' initiatives and establishment of the Asian infrastructure investment bank. *Dang Dai Zhongguo [The Journal of Contemporary China]*, 26(105), 353–368. <https://doi.org/10.1080/-10670564.2016.1245894>