

2026-02

bÿ B R I v s I M E C : ÿ ³ µ É ç ¹ ⁰ ç ½ ç ¼ ¹ ⁰
 bÿ ± ½ Ä ± ³ É ½ ¹ Ã ¼ ì Â š ½ ± Â ™ ½ ´ ± Â
 bÿ Á ì » ç Â Ä · Â • Å Á É À ± Ê ⁰ ® Â ^ ½ É Ã ·
 bÿ Ã Ä · ½ - ± À ± ³ ⁰ ì Ã ¼ ¹ ± Ã Å ½ ´ µ Ã ¹ ¼ ´

bÿ ´ ± ¼ ç À ç Í » ç Å , • ¹ ⁰ ç » ±

bÿ œ µ Ä ± Ä Ä Å Ç ¹ ± ⁰ ì Á ì ³ Á ± ¼ ¼ ± " ¹ µ , ½ Î ½ £ Ç - Å µ É ½ , £ Ä Á ± Ä · ³ ¹ ⁰ ® Ä ⁰ ± ¹ ´ Å Æ ¬ » µ ¹ ± /
 bÿ š ç ¹ ½ É ½ ¹ ⁰ Î ½ • À ¹ Ã Ä · ¼ Î ½ , µ Ç ½ Î ½ ⁰ ± ¹ ´ ½ , Á É À ¹ Ã Ä ¹ ⁰ Î ½ £ À ç Á ´ Î ½ , ± ½ µ À ¹ Ã Ä ®

<http://hdl.handle.net/11728/13314>

Downloaded from HEPHAESTUS Repository, Neapolis University institutional repository



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ,
ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**BRI vs IMEC: Ο γεωοικονομικός ανταγωνισμός Κίνας–
Ινδίας και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη νέα
παγκόσμια συνδεσιμότητα (2013–2023).**

Νικολία Αδαμοπούλου

Φεβρουάριος 2026



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ,
ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**BRI vs IMEC: Ο γεωοικονομικός ανταγωνισμός Κίνας–
Ινδίας και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη νέα
παγκόσμια συνδεσιμότητα (2013–2023).**

**Διπλωματική Εργασία η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση
εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών
στις Διεθνείς Σχέσεις, Στρατηγική και Ασφάλεια,
στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφος**

Νικολία Αδαμοπούλου

Φεβρουάριος 2026

Πνευματικά δικαιώματα

Copyright © **Νικολία Αδαμοπούλου, 2026**

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Πανεπιστημίου Νεάπολις δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Πανεπιστημίου.

Περιεχόμενα

| | |
|---|------|
| Περίληψη | vii |
| Abstract | viii |
| Κατάλογος Γραφικών Παραστάσεων/Εικόνων/Διαγραμμάτων | 1 |
| Πίνακας Βραχυγραφιών..... | 2 |
| Εισαγωγή | 3 |
| Κεφάλαιο 1: Θεωρητικό και Εννοιολογικό Πλαίσιο | 6 |
| 1.1 Ο Νεορεαλισμός στη Διεθνή Πολιτική Οικονομία | 6 |
| 1.2 Η Γεωοικονομία ως Αναλυτικό Εργαλείο | 7 |
| 1.3 Η έννοια της Παγκόσμιας Συνδεσιμότητας..... | 8 |
| 1.4 Η σχέση Εμπορικής συνδεσιμότητας και Ειρήνης | 9 |
| 1.4.1 Φιλελεύθερη προσέγγιση: εμπόριο, αλληλεξάρτηση και ειρήνη..... | 10 |
| 1.4.2 Ρεαλιστική κριτική: ασυμμετρίες, εξάρτηση και στρατηγικά πλεονεκτήματα..... | 10 |
| Κεφάλαιο 2: Η Belt and Road Initiative (BRI) της Κίνας..... | 11 |
| 2.1 Γένεση και εξέλιξη της BRI για το διάστημα 2013–2023..... | 12 |
| 2.1.1 Οι οικονομικοί διάδρομοι της BRI και η σημασία τους | 13 |
| 2.2 Γεωοικονομικά χαρακτηριστικά της BRI | 14 |
| 2.3 Γεωοικονομικές επιδιώξεις της Κίνας μέσω της BRI..... | 16 |
| 2.4 Κριτική και Προκλήσεις της BRI | 17 |
| 2.4.1 Οικονομικοί κίνδυνοι και χρέος..... | 17 |
| 2.4.2 Ζητήματα θεσμικής αξιοπιστίας και πολιτικής σταθερότητας | 18 |
| 2.4.3 Κοινωνικές ανισότητες και ανεργία..... | 18 |
| 2.4.4 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις..... | 19 |
| Κεφάλαιο 3: Η στρατηγική της Ινδίας μέσω του IMEC..... | 19 |
| 3.1 Η ανάδυση του IMEC στο διεθνές σύστημα | 19 |
| 3.2.1 Οφέλη και στρατηγικά πλεονεκτήματα | 22 |
| 3.2.2 Η «διπλωματία των υποδομών» ως μορφή κρατικής ισχύος..... | 24 |
| 3.3 Η γεωοικονομική σημασία του IMEC ως εργαλείο ισχύος..... | 25 |
| 3.4 Προκλήσεις και προοπτικές του IMEC | 26 |
| 3.4.1 Προκλήσεις υλοποίησης του IMEC: οικονομικοί, θεσμικοί, πολιτικοί, παράγοντες ασφαλείας..... | 26 |
| 3.4.2 Προοπτικές και στρατηγική δυναμική του IMEC..... | 27 |
| Κεφάλαιο 4: Συγκριτική Ανάλυση BRI - IMEC και ο ρόλος της ΕΕ στη Νέα Παγκόσμια Συνδεσιμότητα..... | 28 |

| | |
|---|----|
| 4.1 Συγκριτική αποτίμηση των δύο πρωτοβουλιών..... | 28 |
| 4.1.1 Στρατηγικοί Στόχοι και Μηχανισμοί Χρηματοδότησης..... | 28 |
| 4.1.2 Γεωοικονομική Σημασία | 30 |
| 4.1.3 Πολιτικές Προεκτάσεις | 30 |
| 4.2 Συνδεσιμότητα και Ειρήνη: εμπορική ολοκλήρωση ή στρατηγικός ανταγωνισμός; | 31 |
| 4.3 Ο ρόλος της ΕΕ στο δίπολο BRI–IMEC | 33 |
| 4.3.1 Η πρωτοβουλία Global Gateway ως εργαλείο γεωοικονομικής προβολής..... | 34 |
| 4.3.2 Η ΕΕ ανάμεσα στη σταθερότητα και τη στρατηγική αυτονομία | 37 |
| Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα και Προτάσεις Πολιτικής | 38 |
| 5.1 Ανακεφαλαίωση - Συνολική Αποτίμηση των Κύριων Ευρημάτων | 38 |
| 5.2 Ερμηνεία των αποτελεσμάτων υπό το πρίσμα των θεωριών | 41 |
| 5.3 Εκτίμηση για το μέλλον του ανταγωνισμού Κίνας–Ινδίας | 42 |
| 5.4 Προτάσεις Πολιτικής για ευρωπαϊκή στρατηγική αυτονομία | 42 |
| Βιβλιογραφικές Αναφορές | 43 |

Σελίδα Εγκυρότητας

Όνοματεπώνυμο Φοιτητή: Νικολία Αδαμοπούλου

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας: BRI vs IMEC: Ο γεωοικονομικός ανταγωνισμός Κίνας–Ινδίας και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη νέα παγκόσμια συνδεσιμότητα (2013–2023).

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις και εγκρίθηκε στις 17 Φεβρουαρίου 2026 από τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής.

Εξεταστική Επιτροπή:

Πρώτος επιβλέπων: Δρ. Ελένη Γαβριήλ, Λέκτορας Διεθνούς Οικονομικού Δικαίου και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφος.

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Δρ. Βικτωρία Πιστικού, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια στις Διεθνείς Οικονομικές Σχέσεις, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Δρ. Σταύρος Δρακουλαράκος, Καθηγητής Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας, Πάντειο Πανεπιστήμιο και Συνεργαζόμενο Εκπαιδευτικό Προσωπικό στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφου.

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Η Νικολία Αδαμοπούλου, γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «BRI vs IMEC: Ο γεωοικονομικός ανταγωνισμός Κίνας–Ινδίας και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη νέα παγκόσμια συνδεσιμότητα (2013–2023)», αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει, έχουν δηλωθεί κατάλληλα στις βιβλιογραφικές παραπομπές και αναφορές. Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή/και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή.

Η Δηλούσα



Ευχαριστίες

Φτάνοντας στο τέλος αυτού του υπέροχου ταξιδιού γνώσης, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, κ. Ελένη Γαβριήλ, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, την επιστημονική καθοδήγηση και τη σταθερή της στήριξη καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διατριβής. Ευχαριστώ επίσης την οικογένειά μου για τη διαρκή ενθάρρυνση και κατανόηση. Ιδιαίτερα, ευχαριστώ τον σύζυγό μου για την υπομονή, την ανοχή και τη στήριξή του σε όλη τη διάρκεια αυτής της απαιτητικής διαδρομής, καθώς και τον αγαπημένο μου γιο, που έμαθε να περιμένει πίσω από ένα «σε λίγο», κάθε φορά που με καλούσε να απομακρυνθώ από τις ακαδημαϊκές μου υποχρεώσεις και συγκεκριμένα τις στιγμές της συγγραφής, για να παίξουμε. Η αγάπη τους αποτέλεσε το πιο σταθερό σημείο αναφοράς και την ουσιαστικότερη δύναμη για την ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας.

Στον σύζυγό μου και στον γιο μου.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τον γεωοικονομικό ανταγωνισμό μεταξύ της Κίνας και της Ινδίας, εστιάζοντας σε δύο εμβληματικές πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας: την Belt and Road Initiative (BRI) και τον India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC). Παράλληλα, διερευνάται ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο υπό διαμόρφωση παγκόσμιο γεωοικονομικό περιβάλλον μέσω της στρατηγικής Global Gateway. Κύριος στόχος είναι να αποσαφηνιστεί κατά πόσο οι πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας συνιστούν εργαλεία στρατηγικής ισχύος και ποια είναι η συμβολή τους στη διεθνή σταθερότητα ή αντιπαράθεση.

Η μεθοδολογία βασίστηκε σε ποιοτική ανάλυση πρωτογενών και δευτερογενών πηγών, επίσημων εγγράφων και επιστημονικής βιβλιογραφίας για την περίοδο 2013–2023, ενταγμένη σε συγκριτικό πλαίσιο, με θεωρητική θεμελίωση στον νεορεαλισμό και τη γεωοικονομία.

Τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι τόσο η BRI όσο και ο IMEC υπερβαίνουν τον αναπτυξιακό τους χαρακτήρα και εντάσσονται σε ευρύτερες στρατηγικές επιρροής και εξισορρόπησης ισχύος. Η Κίνα αξιοποιεί την BRI για την εδραίωση της διεθνούς της παρουσίας μέσω κρίσιμων υποδομών, ενώ η Ινδία προβάλλει τον IMEC ως εναλλακτική διαδρομή στρατηγικής εξισορρόπησης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιχειρεί να αναδειχθεί σε αξιόπιστο δρών συνδεσιμότητας, αν και περιορίζεται από θεσμικούς και χρηματοδοτικούς παράγοντες.

Συμπερασματικά, η συνδεσιμότητα αναδεικνύεται ως καίριο πεδίο γεωοικονομικού ανταγωνισμού, όπου οικονομικά μέσα χρησιμοποιούνται για την άσκηση ισχύος. Η μελέτη συμβάλλει στην κατανόηση της δυναμικής μεταξύ μεγάλων δυνάμεων και προσφέρει χρήσιμες ερμηνείες για τον ρόλο των υποδομών και της οικονομικής διπλωματίας στο σημερινό διεθνές σύστημα.

Λέξεις-κλειδιά:

γεωοικονομία, στρατηγική συνδεσιμότητα, BRI, IMEC, Ευρωπαϊκή Ένωση, διεθνής ανταγωνισμός

Abstract

This dissertation investigates the geoeconomic competition between China and India through the lens of two flagship connectivity initiatives: the Belt and Road Initiative (BRI) and the India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC). Additionally, it explores the role of the European Union within the evolving global connectivity landscape, particularly through its Global Gateway strategy. The main objective is to assess whether connectivity initiatives serve as tools of strategic influence and their potential contribution to either international stability or confrontation.

The methodology was based on a qualitative analysis of primary and secondary sources, including official documents and academic literature, covering the period 2013–2023, within a comparative framework and theoretically grounded in neorealism and geoeconomics.

Key findings suggest that both the BRI and IMEC transcend their developmental narratives and operate as instruments of geopolitical competition. China utilizes the BRI to consolidate its global influence via critical infrastructure and economic penetration, while India promotes the IMEC as a strategic counterweight. The European Union, through its Global Gateway initiative, aims to project itself as a reliable actor in global connectivity, though constrained by limited resources and institutional fragmentation.

In conclusion, connectivity emerges as a central field of geoeconomic rivalry, where economic tools are deployed to exert power and influence. This study contributes to a deeper understanding of power dynamics among major actors and offers insights into the strategic use of infrastructure and economic diplomacy in the contemporary international order.

Keywords:

geoeconomics, strategic connectivity, BRI, IMEC, European Union, international competition

Κατάλογος Γραφικών Παραστάσεων/Εικόνων/Διαγραμμάτων

| | |
|--|----|
| Διάγραμμα 1: Οι οικονομικοί διάδρομοι της BRI | 13 |
| Διάγραμμα 2: Οι κύριες διαδρομές του IMEC | 20 |
| Διάγραμμα 3: Οι εξαγωγές της Ινδίας το διάστημα 2013-2023 σε Ευρώπη, Κεντρική Ασία και Μ. Ανατολή. | 22 |
| Διάγραμμα 4: Εξέλιξη εμπορικών ροών και δείκτη κάλυψης στο εμπόριο ΕΕ–Κίνας, 2013-2023. | 35 |

Πίνακας Βραχυγραφιών

| Ακρωνύμιο | Πλήρης Ονομασία |
|------------------|---|
| AIIB | Asian Infrastructure Investment Bank |
| BCIM | Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor |
| BRI | Belt and Road Initiative |
| BRICS | BRICS (Brazil, Russia, India, China, South Africa) |
| CPEC | China–Pakistan Economic Corridor |
| DSR | Digital Silk Road |
| EC | European Commission |
| GG | Global Gateway |
| I2U2 | India–Israel–United Arab Emirates–United States Group |
| IMEC | India–Middle East–Europe Economic Corridor |
| NDICI | Neighborhood Development and International Cooperation Instrument |
| PGII | Partnership for Global Infrastructure and Investment |
| SOEs | State-Owned Enterprises |
| ΔΝΤ | Διεθνές Νομισματικό Ταμείο |
| ΕΕ | Ευρωπαϊκή Ένωση |
| ΛΔΚ | Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας |

Εισαγωγή

Στο σύγχρονο διεθνές σύστημα, η οικονομική ισχύς, το εμπόριο και η ανάπτυξη διακρατικών υποδομών έχουν αναδειχθεί σε κεντρικά εργαλεία άσκησης γεωπολιτικής και γεωοικονομικής επιρροής. Η συνδεσιμότητα, μέσω εμπορικών, ενεργειακών και μεταφορικών δικτύων, δεν αποτελεί μια ουδέτερη οικονομική διαδικασία, αλλά βασικό πεδίο στρατηγικού ανταγωνισμού, επηρεάζοντας τη διαμόρφωση συμμαχιών, την άσκηση εξωτερικής πολιτικής και τη διεθνή σταθερότητα. Στο πλαίσιο αυτό, ο ανταγωνισμός μεταξύ Κίνας και Ινδίας αποτυπώνει τη μετάβαση σε ένα πολυπολικό διεθνές περιβάλλον, όπου οι υποδομές και οι εμπορικές ροές λειτουργούν ως μέσα προβολής ισχύος.

Σκοπός της παρούσας διατριβής είναι να εξετάσει πώς ο εμπορικός και επενδυτικός ανταγωνισμός μεταξύ Κίνας και Ινδίας, μέσω της ανάπτυξης υποδομών και δικτύων σε παγκόσμια κλίμακα, έχει εξελιχθεί σε εργαλείο γεωοικονομικής ισχύος. Η ανάλυση επικεντρώνεται στη συγκριτική μελέτη της κινεζικής πρωτοβουλίας Belt and Road Initiative (BRI) και του India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC), με στόχο να αναδειχθούν οι στρατηγικές επιδιώξεις που ενσωματώνουν, οι επιπτώσεις τους στη διεθνή σταθερότητα και στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, καθώς και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στη διαμόρφωση της παγκόσμιας αρχιτεκτονικής συνδεσιμότητας.

Τα βασικά ερευνητικά ερωτήματα της διατριβής είναι:

- α. Ποια είναι τα κύρια γεωοικονομικά και στρατηγικά χαρακτηριστικά της BRI από την έναρξή της το 2013;
- β. Ποια συμφέροντα εξυπηρετεί η στρατηγική της Ινδίας μέσω του IMEC;
- γ. Σε ποιον βαθμό οι δύο πρωτοβουλίες προάγουν τη διεθνή και περιφερειακή σταθερότητα ή, αντιθέτως, εντείνουν τον γεωοικονομικό ανταγωνισμό;
- δ. Πώς ανταποκρίνεται η ΕΕ στον ανταγωνισμό Κίνας–Ινδίας; λειτουργεί ως σταθεροποιητικός παράγοντας ή ως αυτόνομος γεωοικονομικός δρών;

Η μεθοδολογία της έρευνας βασίζεται σε ποιοτική συγκριτική ανάλυση, η οποία επιλέγεται ως η καταλληλότερη προσέγγιση για την εις βάθος διερεύνηση των στρατηγικών, πολιτικών και θεσμικών διαστάσεων των πρωτοβουλιών BRI και IMEC, οι οποίες, λόγω του πολυδιάστατου και δυναμικού χαρακτήρα τους, δεν μπορούν να αποτυπωθούν επαρκώς μέσω αποκλειστικά ποσοτικών δεικτών. Το θεωρητικό πλαίσιο της έρευνας βασίζεται στον νεορεαλισμό και τη γεωοικονομία, μέσω των οποίων οι υποδομές και οι εμπορικές σχέσεις αναλύονται ως εργαλεία

άσκησης κρατικής ισχύος και διαμόρφωσης στρατηγικών εξαρτήσεων. Η έρευνα αξιοποιεί τόσο πρωτογενείς πηγές, όπως νομοθετικά κείμενα, μνημόνια κατανόησης (MoUs), επίσημα έγγραφα ευρωπαϊκών και διεθνών θεσμών και δεδομένα από επίσημες διαδικτυακές στατιστικές υπηρεσίες (π.χ. Eurostat, WorldBank), όσο και δευτερογενείς πηγές, όπως επιστημονικά άρθρα, μονογραφίες και πολιτικές αναλύσεις. Το υλικό αντλήθηκε από ακαδημαϊκές βάσεις δεδομένων, θεσμικούς ιστότοπους και επίσημα ψηφιακά αποθετήρια. Η χρονική οριοθέτηση της έρευνας καλύπτει την περίοδο 2013–2023, από την έναρξη της BRI έως την ανακοίνωση και θεσμική συγκρότηση του IMEC, ενώ βασικός περιορισμός της έρευνας αποτελεί το γεγονός ότι ο IMEC βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο υλοποίησης, γεγονός που περιορίζει τη δυνατότητα πλήρους εμπειρικής αξιολόγησης των επιπτώσεών του.

Η αναγκαιότητα της έρευνας συνδέεται αφενός με την άνοδο της Ινδίας ως σημαντικού οικονομικού και στρατηγικού δρώντα και αφετέρου με την ανάγκη κατανόησης της συνδεσιμότητας και του εμπορίου ως εργαλείων προώθησης εθνικών συμφερόντων. Η συγκριτική ανάλυση BRI και IMEC αναδεικνύει τη μεταβαλλόμενη ισορροπία ισχύος στην Ευρασία και το δίλημμα μεταξύ σταθερότητας και ανταγωνισμού που συνοδεύει τις μεγάλες πρωτοβουλίες υποδομών. Παράλληλα, η μελέτη του ρόλου της ΕΕ καθίσταται κρίσιμη, καθώς η συμμετοχή της σε πρωτοβουλίες, όπως ο IMEC συνδέεται με την επιδίωξη στρατηγικής αυτονομίας, τη μείωση κρίσιμων εξαρτήσεων και την ενίσχυση της ενεργειακής και εφοδιαστικής της ασφάλειας.

Δομή της εργασίας: Η διατριβή οργανώνεται σε πέντε κεφάλαια. Το Κεφάλαιο 1 παρουσιάζει το θεωρητικό και εννοιολογικό πλαίσιο, με έμφαση στον νεορεαλισμό, τη γεωοικονομία και τις έννοιες της συνδεσιμότητας και της εμπορικής αλληλεξάρτησης. Το Κεφάλαιο 2 αναλύει την BRI της Κίνας, εστιάζοντας στη γένεση, τους βασικούς διαδρόμους και τις γεωοικονομικές της επιδιώξεις, καθώς και στις κύριες προκλήσεις που τη συνοδεύουν. Το Κεφάλαιο 3 εξετάζει τη στρατηγική της Ινδίας μέσω του IMEC, αναδεικνύοντας τον ρόλο του ως εργαλείου γεωοικονομικής ισχύος και τις προοπτικές υλοποίησής του. Το Κεφάλαιο 4 προχωρά σε συγκριτική ανάλυση BRI και IMEC και διερευνά τον ρόλο της ΕΕ στη νέα παγκόσμια συνδεσιμότητα. Τέλος, το Κεφάλαιο 5 συνοψίζει τα βασικά ευρήματα και διατυπώνει τα συμπεράσματα και τις προτάσεις πολιτικής.

Η έρευνα καταλήγει στη θέση ότι τόσο η BRI όσο και ο IMEC συνιστούν πρωτίστως εργαλεία γεωοικονομικού ανταγωνισμού ισχύος και επιρροής, τα οποία μπορούν να συμβάλουν στη

σταθερότητα μόνο υπό συγκεκριμένες πολιτικές και θεσμικές προϋποθέσεις, όπως η διαφάνεια, η πολυμερής διακυβέρνηση και η αποφυγή ασύμμετρων εξαρτήσεων. Με την παρούσα διατριβή υποστηρίζεται ότι η συνδεσιμότητα δεν αποτελεί αυτοτελή εγγύηση ειρήνης, αλλά πεδίο στρατηγικής αντιπαράθεσης, εντός του οποίου η ΕΕ καλείται να ισορροπήσει μεταξύ ρόλου σταθεροποιητικού παράγοντα και αυτόνομου γεωοικονομικού παίκτη.

Κεφάλαιο 1: Θεωρητικό και Εννοιολογικό Πλαίσιο

Το παρόν κεφάλαιο θέτει τα θεωρητικά και εννοιολογικά θεμέλια της διατριβής, με στόχο την ανάλυση του γεωοικονομικού ανταγωνισμού Κίνας–Ινδίας και του ρόλου της ΕΕ στη νέα παγκόσμια συνδεσιμότητα. Η εστίαση στον Νεορεαλισμό και τη Γεωοικονομία δεν συνιστά απλώς μεθοδολογική επιλογή, αλλά αναγκαίο αναλυτικό εργαλείο για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο τα κράτη αξιοποιούν οικονομικά μέσα προς επίτευξη στρατηγικών σκοπών. Μέσα από αυτό το πρίσμα, οι υποδομές, οι διάδρομοι συνδεσιμότητας και οι εμπορικές ροές προσεγγίζονται ως πεδία άσκησης ισχύος και αναδιαμόρφωσης περιφερειακών και παγκόσμιων ισορροπιών.

1.1 Ο Νεορεαλισμός στη Διεθνή Πολιτική Οικονομία

Η ρεαλιστική θεωρητική παράδοση αναδεικνύει τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα του διεθνούς συστήματος και τοποθετεί τα κράτη στο επίκεντρο της διεθνούς πολιτικής. Σε συνθήκες αναρχίας, όπου απουσιάζει μια υπερκείμενη αρχή επιβολής κανόνων, τα κράτη λειτουργούν με βάση τη λογική της αυτοβοήθειας, επιδιώκοντας την ασφάλεια και την προώθηση των εθνικών τους συμφερόντων μέσω της ενίσχυσης της ισχύος τους (Mearsheimer 2006, 30).

Ο νεορεαλισμός του Kenneth Waltz (1979), μετατόπισε το επίκεντρο της ανάλυσης από την ανθρώπινη φύση στη δομή του διεθνούς συστήματος, υποστηρίζοντας ότι η συμπεριφορά των κρατών καθορίζεται πρωτίστως από την αναρχία και την άνιση κατανομή ισχύος. Υπό αυτό το πρίσμα, η διατήρηση ή βελτίωση της σχετικής θέσης ενός κράτους στο διεθνές σύστημα αποτελεί κεντρικό στόχο της εξωτερικής του πολιτικής (Κουσκουβέλης 2004, 65–68). Η εξέλιξη της νεορεαλιστικής σκέψης προς τον επιθετικό ρεαλισμό του Mearsheimer ενισχύει περαιτέρω τη σημασία της ισχύος, υποστηρίζοντας ότι τα κράτη δεν αρκούνται στην επιβίωση, αλλά επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση της ισχύος τους, ως μέσο μείωσης της αβεβαιότητας σε ένα άναρχο διεθνές περιβάλλον (Waltz 1979, 126; Ηρακλείδης 2015, 44).

Κομβικό στοιχείο της ανάλυσης αποτελεί η αναγνώριση της οικονομικής ισχύος ως θεμελιώδους συνιστώσας της συνολικής ισχύος ενός κράτους. Όπως επισημαίνει ο Mearsheimer (2006, 170), η οικονομία συνιστά το υπόβαθρο της στρατιωτικής και πολιτικής ισχύος, γεγονός που επιτρέπει τη σύνδεση του νεορεαλισμού με σύγχρονες μορφές άσκησης ισχύος μέσω οικονομικών μέσων. Στο σημείο αυτό, η γεωοικονομία αναδεικνύεται ως λειτουργική προέκταση του νεορεαλισμού. Σύμφωνα με τους Blackwill και Harris (2016, 10) και Scholvin και Wigell (2018, 75-76), τα κράτη αξιοποιούν το εμπόριο, τις επενδύσεις, τη

χρηματοδότηση και τις υποδομές ως στρατηγικά εργαλεία διαμόρφωσης του διεθνούς περιβάλλοντος προς όφελός τους.

Υπό αυτό το θεωρητικό πρίσμα, τόσο η BRI όσο και ο IMEC προσεγγίζονται ως γεωοικονομικά εργαλεία μέσω των οποίων η Κίνα και η Ινδία επιδιώκουν την ενίσχυση της θέσης και της σχετικής τους ισχύος στο διεθνές σύστημα. Αντίστοιχα, η ΕΕ καλείται να τοποθετηθεί σε ένα περιβάλλον εντεινόμενου ανταγωνισμού, αξιοποιώντας μέσα οικονομικής διπλωματίας και συνδεσιμότητας για την επίτευξη την προώθηση της στρατηγικής της αυτονομίας.

1.2 Η Γεωοικονομία ως Αναλυτικό Εργαλείο

Η έννοια της γεωοικονομίας αναδύθηκε τη δεκαετία του 1990, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τον ψυχροπολεμικό στρατιωτικό ανταγωνισμό στη χρήση οικονομικών εργαλείων, ως μέσα άσκησης ισχύος και διαμόρφωσης εξωτερικής πολιτικής (Luttwak 1990, 17; Scholvin and Wigell 2018, 74). Όπως υποστηρίζουν οι Scholvin και Wigell (2018, 80–81), ο ανταγωνισμός για ισχύ μετατοπίζεται σταδιακά από το στρατιωτικό στο οικονομικό πεδίο, χωρίς να αίρεται η ρεαλιστική λογική της διεθνούς πολιτικής. Σύμφωνα με τον Luttwak (1990, 21) οι «πόλεμοι του μέλλοντος» θα διεξάγονται κυρίως με οικονομικά μέσα, σε ένα περιβάλλον όπου η ισχύς θα εκφράζεται μέσω δικτύων εξάρτησης και χρηματοοικονομικών ροών (Scholvin and Wigell 2018, 76). Επιπλέον, η σύγχρονη βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι οι οικονομικοί δεσμοί μεταξύ των κρατών δεν είναι ουδέτεροι: ο Robert Gilpin (2016, 9) επισημαίνει ότι η οικονομική ανάπτυξη και η τεχνολογική πρόοδος μεταφράζονται σε πολιτική ισχύ, ενώ οι Stephen Krasner (1976, 318-320) και Joseph Grieco (1988, 487) τονίζουν ότι η οικονομική συνεργασία μεταξύ των κρατών περιορίζεται από τον ανταγωνισμό για τα «σχετικά οφέλη».

Σε αυτό το πλαίσιο, η γεωοικονομία αναδεικνύεται ως αναλυτικό εργαλείο που φωτίζει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη αξιοποιούν οικονομικούς πόρους: επενδύσεις, εμπόριο, υποδομές, ενέργεια και τεχνολογία, για την ενίσχυση της σχετικής τους ισχύος και άσκησης εξωτερικής πολιτικής στο διεθνές σύστημα (Blackwill and Harris 2016, 7). Παραδείγματα διαμόρφωσης πολιτικής αποτελούν τόσο η εργαλειοποίηση του φυσικού αερίου μέσω του Nord Stream II από τη Ρωσία (Vihma and Wigell 2016, 383), όσο και η χρήση του διαδικτύου από κινέζικες εταιρείες για διεθνή επέκταση (Ly 2020, 11).

Υπό αυτό το πρίσμα, τα γεωοικονομικά έργα BRI και IMEC αποτελούν επίσης σημαντικά παραδείγματα εκμετάλλευσης υποδομών και εμπορικών δικτύων για την προώθηση εθνικών συμφερόντων σε παγκόσμιο επίπεδο (Ghanem and Sánchez-Cacicedo 2024; Menon 2024). Η

ΕΕ, από την πλευρά της, επιχειρεί να τοποθετηθεί στον γεωοικονομικό ανταγωνισμό μέσω δικής της στρατηγικής (Global Gateway), επιδιώκοντας τη διαφοροποίηση διαδρομών, τη μείωση εξαρτήσεων και τη δημιουργία βιώσιμων και ασφαλών συνδέσεων σε κρίσιμους τομείς, όπως η ενέργεια και οι μεταφορές, ενισχύοντας την θέση της στην παγκόσμια οικονομία (European Commission 2023a) .

Συνεπώς, η γεωοικονομία προσφέρει ένα συνεκτικό πλαίσιο ερμηνείας της σύγχρονης στρατηγικής συμπεριφοράς των κρατών, εξηγώντας πώς η άσκηση ισχύος μετατοπίζεται από τα στρατιωτικά μέσα στην εργαλειοποίηση εμπορίου, υποδομών και τεχνολογίας σε ένα αγώνα για πολιτική και οικονομική επικράτηση.

1.3 Η έννοια της Παγκόσμιας Συνδεσιμότητας

Οι πρωτοβουλίες BRI και IMEC, ως εκφάνσεις της παγκόσμιας συνδεσιμότητας, επαναχαρτογραφούν τους διαδρόμους του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών, συνδέοντας ηπείρους και περιφέρειες σε ένα ενιαίο δίκτυο. Η «Μεγάλη Σύγκλιση», όπως την αποκαλεί ο Richard Baldwin¹, οδήγησε σε μία νέα μορφή παγκόσμιας αλληλεξάρτησης, δημιουργώντας ευκαιρίες ανάπτυξης και ευημερίας, αλλά ταυτόχρονα εντείνοντας τον ανταγωνισμό και τις γεωπολιτικές εντάσεις (Imessaoudene 2022). Στο πλαίσιο αυτό, το διεθνές σύστημα χαρακτηρίζεται από έναν «αγώνα συνδεσιμότητας», όπου κράτη και περιφερειακοί οργανισμοί συγκροτούν «συμμαχίες υποδομών» για την ενδυνάμωση της διεθνούς παρουσίας και επιρροής τους (Gaens, Sinkkonen, and Vogt 2023, 198).

Η έννοια της παγκόσμιας συνδεσιμότητας (global connectivity) εδράζεται στη θεωρία της «σύνθετης αλληλεξάρτησης» (complex interdependence) των Keohane και Nye (1973, 160–161), σύμφωνα με την οποία η ισχύς δεν ασκείται μόνο στρατιωτικά, αλλά και μέσω του ελέγχου των διασυνδέσεων. Στο πλαίσιο αυτό, κράτη και μη κρατικοί δρώντες συνδέονται μέσω πολλαπλών οικονομικών και θεσμικών καναλιών, με το οικονομικό πεδίο να αποκτά ιδιαίτερη σημασία (Rogerson 2000, 421). Αν και οι έννοιες της συνδεσιμότητας και της αλληλεξάρτησης συχνά συγχέονται, αναφέρονται σε διακριτές αλλά συμπληρωματικές διαστάσεις: η αλληλεξάρτηση αφορά τις σχέσεις αμοιβαίας εξάρτησης, ενώ η συνδεσιμότητα τα υλικά και άυλα μέσα που τις συγκροτούν, όπως μεταφορικά δίκτυα, ενεργειακές υποδομές, ψηφιακά

¹ Ο Richard Baldwin είναι Καθηγητής Διεθνούς Οικονομικής στο Graduate Institute της Γενεύης και Πρόεδρος του Centre for Economic Policy Research (CEPR) στο Λονδίνο, γνωστός έργο του *The Great Convergence* (2016), αναλύει τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στη δομή του παγκόσμιου εμπορίου.

συστήματα και χρηματοπιστωτικές ροές (Godehardt and Postel-Vinay 2020, 3; Gaens, Sinkkonen, and Vogt 2023, 6). Η διάκριση αυτή επιτρέπει την κατανόηση της συνδεσιμότητας όχι μόνο ως μέσο οικονομικού οφέλους, αλλά ως διακρατική στρατηγική στόχευση με πολιτικές προεκτάσεις.

Η συνδεσιμότητα αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο της παγκοσμιοποίησης, καθώς αμβλύνει τον ρόλο της γεωγραφίας και επιταχύνει την ανάπτυξη, αξιοποιώντας την δύναμη της αμεσότητας σε ροές εμπορίου, κεφαλαίων, ενέργειας και δεδομένων (Sengupta 2024, 117–118). Ωστόσο, η ενίσχυση των διασυνδέσεων δεν οδηγεί κατ' ανάγκην σε σταθερότητα, καθώς η αλληλεξάρτηση μπορεί να καταστεί ασύμμετρη, δημιουργώντας νέες μορφές ευπάθειας, ιδίως όταν ο έλεγχος κρίσιμων κόμβων συγκεντρώνεται μονομερώς ή σε περιορισμένο αριθμό δρώντων (Rogerson 2000, 417–418). Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια της «εργαλειοποιημένης αλληλεξάρτησης» (weaponized interdependence), όπως προσδιορίστηκε από τους Farrell και Newman (2019, 45–48), προσφέρει ένα κρίσιμο ερμηνευτικό σχήμα στην κατανόηση των διαπεριφερειακών σχέσεων. Συγκεκριμένα, τα κράτη που ελέγχουν κομβικά σημεία του παγκόσμιου συστήματος, όπως κρίσιμα θαλάσσια εμπορικά περάσματα, ενεργειακές υποδομές, τεχνολογικές πλατφόρμες και χρηματοπιστωτικά δίκτυα, μπορούν να τα μετατρέπουν από ευκολίες οικονομικής αλληλεξάρτησης σε εργαλεία πίεσης και επιρροής. Η συνδεσιμότητα, συνεπώς, δεν είναι ουδέτερη, αλλά ενσωματώνει μια στρατηγική σκοπιμότητα, καθώς οι διεθνείς δρώντες επιλέγουν να θέσουν τους όρους συμμετοχής τους σε δίκτυα υποδομών με σκοπό την εξυπηρέτηση των εθνικών τους συμφερόντων (Gaens, Sinkkonen, and Vogt 2023, 209).

Υπό αυτό το πρίσμα, η παγκόσμια συνδεσιμότητα λειτουργεί ως εργαλείο αναδιαμόρφωσης των διεθνών ισορροπιών και βασικό πλαίσιο ερμηνείας του σύγχρονου γεωοικονομικού ανταγωνισμού. Η Κίνα, η Ινδία και η ΕΕ, μέσω της συμμετοχής τους σε πρωτοβουλίες υποδομών, δεν επιδιώκουν μόνο την ανάπτυξη και την εμπορική ολοκλήρωση, αλλά εντάσσονται σε ευρύτερες γεωοικονομικές στρατηγικές, με στόχο τον έλεγχο κρίσιμων αλυσίδων εφοδιασμού, τη διαφοροποίηση εξαρτήσεων και την ενίσχυση της διεθνούς τους προβολής (Khan 2024, 5–6).

1.4 Η σχέση Εμπορικής συνδεσιμότητας και Ειρήνης

Η σχέση μεταξύ εμπορικής συνδεσιμότητας και ειρήνης αποτελεί διαχρονικό αντικείμενο θεωρητικής αντιπαράθεσης στις διεθνείς σχέσεις. Η κλασική φιλελεύθερη προσέγγιση υποστηρίζει ότι η ενίσχυση του εμπορίου και της οικονομικής αλληλεξάρτησης αυξάνει το

κόστος της σύγκρουσης, λειτουργώντας έτσι αποτρεπτικά προς τη βία, καθώς τα κράτη επιδιώκουν να προστατεύσουν την ευημερία τους (Menon 2024). Από την άλλη πλευρά, η ρεαλιστική σκέψη υποστηρίζει ότι η εξάρτηση λειτουργεί από μόνη της ως δείκτης ασυμμετρίας που οδηγεί σε αναπόφευκτες αντιπαραθέσεις (Barbieri 1996, 29).

Η προβληματική αυτή είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για την ανάλυση πρωτοβουλιών συνδεσιμότητας, όπως η BRI και ο IMEC, εφόσον οι αναπτυσσόμενες εμπορικές και επενδυτικές διασυνδέσεις ενισχύουν την αμοιβαία εξάρτηση και μπορούν θεωρητικά να λειτουργήσουν ως μηχανισμοί σταθερότητας. Αντίθετα, εάν εργαλειοποιηθούν ως μέσα προβολής ισχύος, ενδέχεται να εντείνουν τον ανταγωνισμό και να οδηγήσουν στην περιφερειακή «σύγκρουση» (Jash 2023, 115–116).

1.4.1 Φιλελεύθερη προσέγγιση: εμπόριο, αλληλεξάρτηση και ειρήνη

Η θεωρία της «φιλελεύθερης ειρήνης» υποστηρίζει ότι η οικονομική αλληλεξάρτηση μειώνει την πιθανότητα ένοπλης σύγκρουσης, καθώς η διακοπή των εμπορικών ροών συνεπάγεται υψηλό κόστος για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (Barbieri and Schneider 1999, 387–388). Εμπειρικές μελέτες ενισχύουν αυτή τη θέση. Συγκεκριμένα, οι Oneal και Russett (1999, 424) καταγράφουν μειωμένο κίνδυνο πολέμου μεταξύ κρατών με υψηλή οικονομική διασύνδεση, ενώ οι Lee και Ryun (2010, 38) δείχνουν ότι τόσο η διμερής όσο και η παγκόσμια εμπορική αλληλεξάρτηση συμβάλλουν στη μείωση της πιθανότητας σύγκρουσης, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, όπου η ένταξη στις παγκόσμιες αγορές ενισχύει την οικονομική συνεργασία. Υπό αυτή την οπτική, οι εμπορικές διαδρομές και οι επενδύσεις μπορούν να λειτουργήσουν ως μηχανισμοί ειρήνης, ενισχύοντας τη συνεργασία και την ευημερία (Nadin et al. 2024, 5).

1.4.2 Ρεαλιστική κριτική: ασυμμετρίες, εξάρτηση και στρατηγικά πλεονεκτήματα

Η ρεαλιστική σχολή ασκεί ουσιαστική κριτική στη γραμμική σύνδεση εμπορίου και ειρήνης. Ρεαλιστές στοχαστές όπως οι Carr και Waltz υποστηρίζουν ότι η οικονομική αλληλεξάρτηση δεν οδηγεί αυτομάτως στη σταθερότητα, καθώς συχνά παράγει ασυμμετρίες ισχύος και νέες μορφές ευπάθειας (Mearsheimer 2006, 46). Η Barbieri (1996, 29–30) επισημαίνει ότι η ασύμμετρη αλληλεξάρτηση μπορεί ακόμη και να αυξήσει την πιθανότητα σύγκρουσης, ενώ οι Keohane και Nye (1973, 160) και ο Levine (1996, 39) τονίζουν ότι τα λιγότερο εξαρτημένα κράτη μπορούν να ασκήσουν πίεση στους πιο ευάλωτους εταίρους τους.

Η κριτική αυτή αναδεικνύει ότι το κρίσιμο ζήτημα δεν είναι η ύπαρξη της αλληλεξάρτησης καθαρής, αλλά η κατανομή ωφελειών- κόστους. Η οικονομική αλληλεξάρτηση μπορεί να περιορίσει την εθνική κυριαρχία, καθώς η συμμετοχή σε διεθνή εμπορικά δίκτυα συνεπάγεται εκχώρηση μέρους του ελέγχου επί των εσωτερικών πολιτικών υποθέσεων (Rogerson 2000, 418). Περιπτώσεις όπως η Σρι Λάνκα, όπου η αδυναμία αποπληρωμής δανείων για έργα ανάπτυξης της BRI οδήγησε σε οικονομική εξάρτηση, είχε επιπτώσεις στην πολιτική της αυτονομία (Suri et al. 2025, 19-20).

Υπό αυτό το πρίσμα, η σχέση εμπορίου και ειρήνης αποκτά υλική και στρατηγική διάσταση σε έργα συνδεσιμότητας, όπως η BRI και το IMEC, που λειτουργούν ως πρακτικές εκφάνσεις της θεωρητικής αντιπαράθεσης. Η BRI τείνει να δημιουργεί δίκτυα εξάρτησης που ενισχύουν την κινεζική επιρροή, ενώ το IMEC αντανακλά την προσπάθεια της Ινδίας να την περιορίσει μέσω εναλλακτικών διαδρομών (Singh 2024, 73). Παράλληλα, η ΕΕ, μέσω του Global Gateway, προωθεί ένα πιο ισορροπημένο μοντέλο συνδεσιμότητας βασισμένο σε κανόνες και πρότυπα (EC 2023a). Συνεπώς, η εμπορική αλληλεπίδραση μπορεί είτε να ενισχύσει τη σταθερότητα μέσω αμοιβαίας εξάρτησης είτε να οξύνει τον ανταγωνισμό, όταν λειτουργεί ως εργαλείο γεωοικονομικής ισχύος.

Κεφάλαιο 2: Η Belt and Road Initiative (BRI) της Κίνας

Η Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI) αποτελεί μια φιλόδοξη στρατηγική της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΛΔΚ) με στόχο την ενίσχυση της εμπορικής συνδεσιμότητας και συνεργασίας μέσω της ανάπτυξης διακρατικών εμπορικών διαδρόμων (Carrai, Defraigne, and Wouters 2020, 2–3). Η «στροφή προς τη Δύση» θεωρήθηκε στρατηγική αναγκαιότητα για την κινεζική ηγεσία, καθώς η ενίσχυση της χερσαίας διασύνδεσης με την Ευρασία μειώνει τους κινδύνους στον Ειρηνικό και δημιουργεί νέες ευκαιρίες συνεργασίας με τη Δύση (Ye 2022; Rolland 2017, 119). Εμπνευσμένη από τον αρχαίο Δρόμο του Μεταξιού (Cau 2018, 40–41; People’s Republic of China 2023), η BRI συνιστά μια εκτεταμένη διακρατική οικονομική ζώνη που υπερβαίνει τις φυσικές υποδομές και επεκτείνεται στον ψηφιακό τομέα, την εκπαίδευση, τον τουρισμό και την επικοινωνία (Ly 2020, 1–2). Συγκροτείται γύρω από έξι βασικούς οικονομικούς διαδρόμους (Sheng and do Nascimento 2021, 83), οι οποίοι περιλαμβάνουν δίκτυα μεταφορών, ενεργειακές υποδομές, κόμβους logistics και βιομηχανικές περιοχές, συγκροτώντας ένα πολυεπίπεδο πλέγμα συνδέσεων στον Ευρασιατικό χώρο.

2.1 Γένεση και εξέλιξη της BRI για το διάστημα 2013–2023

Η BRI σηματοδότησε μια σημαντική μετατόπιση της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής από «χαμηλό» προφίλ προς μια πιο διεκδικητική συμπεριφορά (Rolland 2017, 114). Η αυξανόμενη αμερικανική παρουσία στον Ειρηνικό, οι εντάσεις στη Νότια και Ανατολική Σινική Θάλασσα, αλλά και οι εσωτερικές προκλήσεις της Κίνας ενίσχυναν την ανάγκη γέννησης ενός έργου, ως πόλο ανάπτυξης και σταθερότητας (Rolland 2017, 109–111; Ye 2022). Τον Σεπτέμβριο 2013, ο κινέζος Πρόεδρος, Σι Τζινπίνγκ, παρουσίασε το φιλόδοξο έργο υποδομών, το οποίο αποτελείται από δύο υποέργα: την «Οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού» (Silk Road Economic Belt) και τον «Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού του 21ου αιώνα», θέτοντας τις βάσεις για ένα εκτεταμένο διηπειρωτικό δίκτυο συνδεσιμότητας (Rolland 2017, 128; Cao 2020, 21; Sheng and do Nascimento 2021, 5).

Στα πρώτα χρόνια (2013–2015), η πρωτοβουλία πέρασε γρήγορα από το επίπεδο του οράματος στην υλοποίηση. Το Πεκίνο θεσμοθέτησε την BRI με ειδική Ομάδα Ηγεσίας να κινητοποιεί νέα χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως το Ταμείο Δρόμου του Μεταξιού με αρχικό κεφάλαιο \$40 δισ., την Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων σε Υποδομές με κεφάλαιο \$100 δισ., καθώς και τη Νέα Τράπεζα Ανάπτυξης των BRICS (Fallon 2015, 140). Τα εργαλεία αυτά σηματοδότησαν την υποστήριξη της BRI με την δέσμευση της Κίνας να χρηματοδοτήσει μαζικά έργα υποδομών στο εξωτερικό.

Μεταξύ 2016–2019, η πρωτοβουλία διεθνοποιήθηκε και ενσωματώθηκε επίσημα στο Σύνταγμα του Κινεζικού Κόμματος, ως μία από τις θεμελιώδεις στρατηγικές του έθνους (Hillman 2018, 4; Carrai, Defraigne, and Wouters 2020, 3). Το 1ο Διεθνές Φόρουμ Belt and Road (2017) επισφράγισε τη διεθνή υποστήριξη, ενώ έως το 2018 η πρωτοβουλία περιλάμβανε έργα σε περίπου 80 χώρες, προσεγγίζοντας επενδύσεις ύψους \$1 τρισεκατομμυρίου και καθιερώνοντας την BRI ως το μεγαλύτερο πρόγραμμα διεθνών υποδομών στην ιστορία (Hillman 2018, 1).

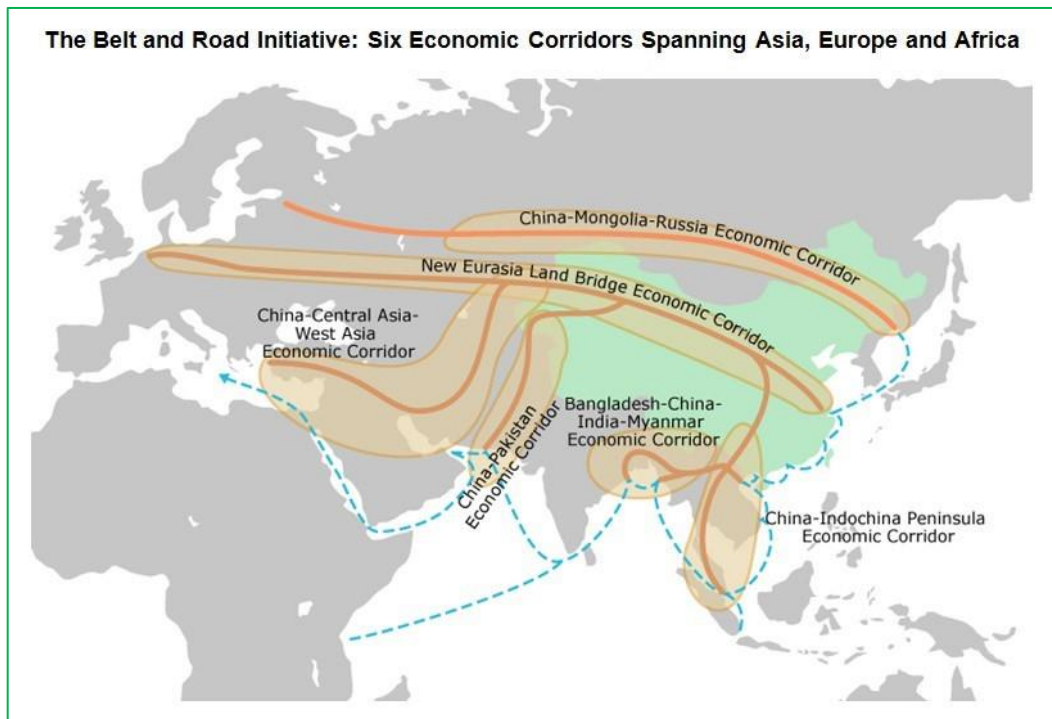
Την περίοδο 2020–2023, η πανδημία επιβράδυνε το έργο της πρωτοβουλίας, αλλά παράλληλα οδήγησε στην ενίσχυση της κινεζικής επιρροής μέσω του «Δρόμου του Μεταξιού για την Υγεία», με την παροχή ιατρικής βοήθειας και εμβολίων σε κράτη εταίρους (Cao 2020, 20–22). Παρά τις προκλήσεις, έως το 2023 περίπου 150 χώρες και 30 διεθνείς οργανισμοί είχαν υπογράψει συμφωνίες συνεργασίας με την BRI (People’s Republic of China 2023), με το Πεκίνο να υπογραμμίζει την συμβολή της πρωτοβουλίας στην παγκόσμια ανάπτυξη και στην

win-win συνεργασία (Cau 2018, 51), προβάλλοντας, παράλληλα, την Κίνα ως κινητήρια δύναμη σταθερότητας και κοινής ευημερίας (Rolland 2017, 113).

Συνολικά, το διάστημα 2013-2023 η BRI εξελίχθηκε από στρατηγικό όραμα σε παγκόσμια πρωτοβουλία συνδεσιμότητας, συνδυάζοντας οικονομικά, πολιτικά και αναπτυξιακά στοιχεία, και προβάλλοντας την Κίνα ως κεντρικό παράγοντα της διεθνούς οικονομικής τάξης.

2.1.1 Οι οικονομικοί διάδρομοι της BRI και η σημασία τους

Η γεωγραφική έκταση της BRI αποτυπώνεται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου χερσαίων και θαλασσίων διαδρόμων που συνδέουν την Κίνα με την Ευρασία, την Εγγύς Ανατολή και την Αφρική. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1, η χερσαία διάσταση της πρωτοβουλίας οργανώνεται γύρω από έξι βασικούς οικονομικούς διαδρόμους: η Νέα Ευρασιατική Χερσαία Γέφυρα, ο Διάδρομος Κίνας–Μογγολίας–Ρωσίας, ο Διάδρομος Κίνας–Κεντρικής και Δυτικής Ασίας, ο Διάδρομος Κίνας–Ινδοκίνας, ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας–Πακιστάν (CPEC) και ο Διάδρομος Μπαγκλαντές–Κίνας–Ινδίας–Μιανμάρ (BCIM) (Sheng and do Nascimento 2021, 87).



Διάγραμμα 1: Οι οικονομικοί διάδρομοι της BRI

Πηγή: Hillman (2018), *China's Belt and Road Is Full of Holes*, CSIS.

Πρόκειται για εμπορικές οδούς, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για να βελτιστοποιήσουν τις ροές εμπορίου και να δημιουργήσουν νέους κόμβους ανάπτυξης σε ένα πλέγμα μεταφορικών και

ενεργειακών υποδομών, μειώνοντας το κόστος συναλλαγών και συμβάλλοντας στην αναδιάρθρωση των επενδύσεων στην Ευρασία (Derudder, Liu, and Kunaka 2018, 31–32; Ly 2020,1–2). Παρά τις διαφοροποιήσεις ως προς τη γεωγραφική κατεύθυνση και τις επιμέρους λειτουργίες τους, οι εμπορικές οδοί της BRI συγκλίνουν στην ενίσχυση της περιφερειακής συνδεσιμότητας, της προώθησης της οικονομικής ολοκλήρωσης και της διεύρυνσης των διακρατικών συνεργασιών. Το γεγονός ότι μεγάλο μέρος των συμμετεχόντων κρατών ανήκει στις αναπτυσσόμενες ή λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομίες προσδίδει στη BRI ιδιαίτερη σημασία ως προς τις δυνατότητες που τους προσφέρει για εξέλιξη και ανάπτυξη, κυρίως σε σημεία όπου η ενδοπεριφερειακή συνδεσιμότητα είναι φτωχή (Sheng and do Nascimento 2021, 88-89).

Παράλληλα με τους χερσαίους διαδρόμους, η BRI περιλαμβάνει μια σειρά από ναυτικές διαδρομές και λιμενικές επενδύσεις που ξεκινούν από τις ακτές της Κίνας και μέσω της Νότιας Σινικής Θάλασσας και του Ινδικού Ωκεανού και φτάνουν στην Ανατολική Αφρική, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη (Hillman 2018, 2; Rolland 2017, 128). Ωστόσο, πέρα από την τεχνική διάσταση των υποδομών, η κινεζική πρωτοβουλία αντανάκλα μια ευρύτερη γεωοικονομική στρατηγική αναδιάταξης των ροών ισχύος, εμπορίου και επενδύσεων στην Ευρασία, με στόχο την προώθηση των εθνικών συμφερόντων της Κίνας. Η διάσταση αυτή καθίσταται σαφέστερη μέσα από τα γεωοικονομικά χαρακτηριστικά και τους στρατηγικούς στόχους της BRI, οι οποίοι αναλύονται στις επόμενες ενότητες.

2.2 Γεωοικονομικά χαρακτηριστικά της BRI

Από την επίσημη διακήρυξή της, η BRI έχει εξελιχθεί σε μια πρωτοβουλία με σημαντική γεωοικονομική βαρύτητα. Η γεωγραφική της εμβέλεια περιλαμβάνει χώρες που αντιπροσωπεύουν περίπου το 63% του παγκόσμιου πληθυσμού και πάνω από το ένα τρίτο του παγκόσμιου ΑΕΠ (Yu 2019, 1; Sheng and do Nascimento 2021, 46). Συχνά συγκρίνεται με μεταπολεμικές αμερικανικές στρατηγικές, όπως το Σχέδιο Μάρσαλ και το Bretton Woods, ως εναλλακτικός μηχανισμός χρηματοδότησης και διακυβέρνησης έναντι θεσμών όπως το ΔΝΤ και η Παγκόσμια Τράπεζα (Yu 2019, 2–3). Οι βασικοί της πυλώνες περιλαμβάνουν την ανάπτυξη υποδομών, τη χρηματοοικονομική ολοκλήρωση, τον συντονισμό πολιτικών και τις διαπροσωπικές ανταλλαγές, με στόχο την οικονομική ανάπτυξη και τη βιώσιμη συνδεσιμότητα (Sheng and do Nascimento 2021, 5).

Εντούτοις, πέρα από το αφήγημα αμοιβαίου οφέλους, η BRI εντάσσεται σε ένα ευρύτερο στρατηγικό πλαίσιο αναδιάταξης των διεθνών ισορροπιών ισχύος και ενίσχυσης της παγκόσμιας θέσης της Κίνας ως μεγάλης δύναμης (Rolland 2017, 127; Cau 2018, 62–63; Carrai, Defraigne, and Wouters 2020, 2; Sheng and do Nascimento 2021, 47). Ο έλεγχος κρίσιμων υποδομών σε κομβικές περιοχές της Ευρασίας, της Αφρικής και της Νοτιοανατολικής Ασίας συγκροτεί ένα πλέγμα συνδεσιμότητας που διευρύνει τη γεωοικονομική επιρροή της Κίνας (Cau 2018, 91; Rolland 2017, 115). Η χρηματοδοτική της αρχιτεκτονική, βασισμένη σε κρατικούς θεσμούς όπως η China Development Bank, η Export–Import Bank of China, η AIIB και το Silk Road Fund, διαφοροποιείται από τα δυτικά μοντέλα αναπτυξιακής βοήθειας, καθιστώντας την Κίνα έναν από τους σημαντικότερους διεθνείς πιστωτές (Cau 2018, 41; Kaya, Kilby, and Pan 2023, 14–15). Παράλληλα, η πρακτική αυτή έχει προκαλέσει επικρίσεις για περιορισμένη διαφάνεια, υψηλό κόστος δανεισμού και κινδύνους μακροχρόνιας οικονομικής εξάρτησης των χωρών-εταίρων (Himaz 2021, 522; Nadin et al. 2024, 3).

Παράλληλα, η BRI επιδιώκει την αναδιάταξη των παγκόσμιων εμπορικών διαδρόμων, μειώνοντας την εξάρτηση της Κίνας από στρατηγικά θαλάσσια περάσματα, όπως τα Στενά της Μαλάκκας, τα οποία ελέγχονται σε μεγάλο βαθμό από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τους συμμάχους τους (Rolland 2017, 133). Η συνεργασία με χώρες όπως το Πακιστάν και τη Σρι Λάνκα εντάσσεται στη στρατηγική διαφοροποίησης των εφοδιαστικών ροών και ενίσχυσης της πρόσβασης σε ασφαλέστερες και ενεργειακά πλουσιότερες διαδρομές, με στόχο την αύξηση της γεωοικονομικής αυτονομίας της Κίνας (Azizi 2025, 2–3).

Πέρα από τις υλικές υποδομές, η BRI διαθέτει και ψηφιακή διάσταση μέσω του Digital Silk Road (DSR), ο οποίος, μέσω δικτύων οπτικών ινών, υποδομών 5G και ψηφιακών πλατφορμών, επενδύει στη ψηφιακή συνδεσιμότητα και διευκολύνει την επέκταση των κινεζικών εταιρειών στο διεθνές ψηφιακό περιβάλλον (Sheng and do Nascimento 2021, 212). Η Κίνα εξάγει τεχνολογικά πρότυπα και ρυθμιστικά μοντέλα, ενισχύοντας την επιρροή της στον ψηφιακό τομέα και μετατοπίζοντας σταδιακά τη φύση του εμπορίου από τα αγαθά στις υπηρεσίες, ενώ παράλληλα εγείρει ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια πληροφοριών, την προστασία της ιδιωτικότητας και την τεχνολογική εξάρτηση άλλων κρατών (Ly 2020, 11–12). Από γεωοικονομική σκοπιά, ο DSR επιτρέπει στην Κίνα να ελέγχει κρίσιμες ψηφιακές υποδομές, δημιουργώντας σχέσεις μακροχρόνιας εξάρτησης και προωθώντας τα εθνικά της συμφέροντα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό για τον έλεγχο δεδομένων, δικτύων και ψηφιακών αγορών.

Ιδιαίτερη σημασία κατέχει και ο ρόλος των κρατικών επιχειρήσεων (State-Owned Enterprises – SOEs) ως βασικών εκτελεστικών μηχανισμών της BRI. Σε αντίθεση με τα δυτικά πρότυπα, όπου κυριαρχεί ο ιδιωτικός τομέας, το κινεζικό μοντέλο βασίζεται στον κρατικά κατευθυνόμενο καπιταλισμό, με τις SOEs να υλοποιούν έργα που εξυπηρετούν τόσο οικονομικούς όσο και πολιτικούς στόχους, μετατρέποντας την επιχειρηματική δραστηριότητα σε εργαλείο εξωτερικής πολιτικής (Rolland 2017, 132; Yu 2019, 9).

Συνεπώς, υπό το πρίσμα του νεορεαλισμού και της γεωοικονομίας, η BRI δεν συνιστά απλώς αναπτυξιακή πρωτοβουλία, αλλά στρατηγικό εργαλείο μέσω του οποίου η Κίνα επιδιώκει να ενισχύσει τη σχετική της ισχύ και να επηρεάσει την κατανομή ισχύος στο διεθνές σύστημα. Η χρηματοδότηση, ο έλεγχος κρίσιμων υποδομών και η εξαγωγή τεχνολογικών προτύπων λειτουργούν ως μηχανισμοί γεωοικονομικής επιρροής, επιβεβαιώνοντας ότι η BRI εξυπηρετεί πρωτίστως εθνικούς και στρατηγικούς στόχους, πέραν των αναπτυξιακών της διαστάσεων.

2.3 Γεωοικονομικές επιδιώξεις της Κίνας μέσω της BRI

Όπως αναλύθηκε, τα χαρακτηριστικά της Πρωτοβουλίας λειτουργούν ως βασικά γεωοικονομικά εργαλεία μέσω των οποίων η Κίνα επεκτείνει την οικονομική της παρουσία, ενώ οι γεωοικονομικές της επιδιώξεις συγκροτούν τον στρατηγικό πυρήνα που καθοδηγεί τη χρήση τους. Στο πλαίσιο αυτό, η BRI δεν περιορίζεται στην ενίσχυση του εμπορίου και των επενδύσεων, αλλά αποσκοπεί στη συστηματική αναδιάταξη του διεθνούς και περιφερειακού στρατηγικού περιβάλλοντος προς όφελος του Πεκίνου (Blackwill and Harris 2016, 135; Cau 2018, 62–63; Carrai, Defraigne, and Wouters 2020, 2).

Στη ρητορική της Κίνας, η BRI προβάλλεται ως πρόγραμμα ενίσχυσης της συνδεσιμότητας και της οικονομικής συνεργασίας, με έμφαση στο αμοιβαίο όφελος (win-win), καθώς η ανάπτυξη χερσαίων και σιδηροδρομικών διαδρομών μειώνει τον χρόνο μεταφοράς μεταξύ Κίνας και Ευρώπης, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου (Ruta 2018). Παράλληλα, μέσω υποδομών σε στρατηγικές περιοχές της Ευρασίας, της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, το Πεκίνο επιδιώκει να διασφαλίσει πρόσβαση σε πρώτες ύλες και ενεργειακούς πόρους, ενισχύοντας την ενεργειακή του ασφάλεια και τη διαπραγματευτική του ισχύ (Rolland 2017, 113). Επιπλέον, η BRI λειτουργεί ως μοχλός διεθνοποίησης του renminbi (RMB), καθώς έργα και συναλλαγές πραγματοποιούνται ολοένα και περισσότερο σε κινεζικό νόμισμα, με στόχο τον περιορισμό της κυριαρχίας του δολαρίου και την ενίσχυση της χρηματοοικονομικής επιρροής της Κίνας σε ένα πιο πολυνομισματικό διεθνές σύστημα (Ohashi 2018, 93).

Παράλληλα, η BRI συνδέεται με ζητήματα ασφάλειας σε εξωτερικό και εσωτερικό επίπεδο. Η οικονομική ανάπτυξη γειτονικών και εταίρων κρατών λειτουργεί ως «δακτύλιος σταθερότητας» γύρω από τα κινεζικά σύνορα, περιορίζοντας εστίες αστάθειας, τρομοκρατίας και αποσχιστικών τάσεων (Fallon 2015, 140–147; Rolland 2017, 110–111). Σε εσωτερικό επίπεδο, η πρωτοβουλία συμβάλλει στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στη σταθεροποίηση ευαίσθητων περιοχών, όπως το Xinjiang (Cai 2017, 2). Επιπλέον, μέσω μεγάλων έργων υποδομών στο εξωτερικό, η BRI διευκολύνει την απορρόφηση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας της κινεζικής βιομηχανίας, ιδίως σε τομείς όπως ο χάλυβας και το τσιμέντο, ενισχύοντας τη διεθνή παρουσία των κινεζικών επιχειρήσεων (Cai 2017, 12–13)

Συνολικά, η BRI συνιστά μια πολυδιάστατη γεωοικονομική στρατηγική, μέσω της οποίας η Κίνα επιδιώκει να αναδιαμορφώσει τις εμπορικές, χρηματοπιστωτικές και τεχνολογικές δομές του διεθνούς συστήματος, ενισχύοντας τη σχετική της ισχύ και τη στρατηγική της αυτονομία.

2.4 Κριτική και Προκλήσεις της BRI

Παρά το εύρος και τις φιλοδοξίες της, η BRI έχει δεχτεί έντονη κριτική λόγω προκλήσεων και κινδύνων που παρουσιάζει (Himaz 2021, 512; Cai 2017, 15). Η βιβλιογραφία εντοπίζει τρεις βασικές κατηγορίες προκλήσεων, οι οποίες σχετίζονται με οικονομικούς κινδύνους, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ παράλληλα αναδεικνύονται ζητήματα πολιτικής αξιοπιστίας και θεσμικής σταθερότητας που δυσχεραίνουν την υλοποίηση της Πρωτοβουλίας.

2.4.1 Οικονομικοί κίνδυνοι και χρέος

Στο πλαίσιο της BRI, υπάρχουν ενδείξεις ότι προηγούμενα κινεζικά έργα υποδομών συνοδεύτηκαν από λανθασμένες επενδύσεις, κακή κατανομή πόρων, αυξανόμενο εταιρικό χρέος και φαινόμενα διαφθοράς, οι οποίες εντείνουν τις ανησυχίες ότι παρόμοια φαινόμενα ενδέχεται να επαναληφθούν στο μέλλον. Σε μια τέτοια περίπτωση, η επιβάρυνση της κινεζικής οικονομίας θα μπορούσε να αποσταθεροποιήσει τόσο το κινεζικό χρηματοπιστωτικό σύστημα όσο και τη διεθνή οικονομία, λόγω της κεντρικής θέσης της Κίνας στο παγκόσμιο εμπόριο και τις παγκόσμιες αλυσίδες αξίας (Himaz 2021, 512; Kaya, Kilby, and Pan 2023, 14).

Περαιτέρω ανησυχίες αφορούν τη βιωσιμότητα του χρέους των χωρών που συμμετέχουν στην BRI, καθώς πολλά έργα υποδομών απαιτούν υψηλούς χρηματοδοτικούς πόρους, επιβαρύνοντας ιδιαίτερα τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Η περίπτωση του λιμανιού της Σρι Λάνκα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπου η αδυναμία αποπληρωμής κινεζικών δανείων οδήγησε στην

εκμίσθωση του λιμανιού στην Κίνα για 99 χρόνια, ενισχύοντας το αφήγημα της «παγίδας χρέους» (Himaz 2021, 518). Αντίστοιχα, μελέτη του Center for Global Development δείχνει ότι 23 από τις 68 χώρες-δανειολήπτες της BRI βρίσκονται σε υψηλό κίνδυνο χρέους, ενώ οκτώ χώρες, όπως το Τζιμπουτί, το Μαυροβούνιο, η Λαός και το Πακιστάν, αντιμετωπίζουν αυξημένο κίνδυνο υπερχρέωσης (Hurley, Morris, and Portelance 2018, 6, 11).

2.4.2 Ζητήματα θεσμικής αξιοπιστίας και πολιτικής σταθερότητας

Πέρα από τη χρηματοοικονομική διάσταση, οι προκλήσεις της BRI συνδέονται με ζητήματα θεσμικής αξιοπιστίας, πολιτικής εμπιστοσύνης και ποιότητας διακυβέρνησης. Ο Cai (2017, 15) επισημαίνει ότι η έλλειψη πολιτικής εμπιστοσύνης μεταξύ της Κίνας και χωρών όπως η Ινδία, η οποία αντιλαμβάνεται την Πρωτοβουλία ως μονομερή και προσανατολισμένη στα κινεζικά συμφέροντα, υπονομεύει τη συνεργασία και τη βιωσιμότητα των έργων. Παράλληλα, οι Κινέζοι χρηματοδότες εμφανίζονται επιφυλακτικοί απέναντι σε χώρες με πολιτική αστάθεια, οικονομική αβεβαιότητα και αδύναμους θεσμούς, αυξάνοντας το επενδυτικό ρίσκο. Επιπλέον, η συσσώρευση εξωτερικού χρέους μπορεί να επηρεάσει τη σταθερότητα του κινεζικού χρηματοπιστωτικού συστήματος, οδηγώντας το έργο σε αυστηρότερους όρους χρηματοδότησης (Himaz 2021, 518; Cai 2017, 15). Συνεπώς, ο κίνδυνος χρέους αφορά όχι μόνο τις χώρες-εταίρους της BRI, αλλά και την ίδια την Κίνα.

2.4.3 Κοινωνικές ανισότητες και ανεργία

Η προοπτική αύξησης του εμπορίου μέσω της BRI μπορεί να ενισχύσει την οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση, ωστόσο η αδυναμία θεσμικών δομών σε τομείς όπως η κοινωνική πρόνοια, η υγεία και η εκπαίδευση δημιουργεί πολιτική αστάθεια και εντείνει τις κοινωνικές ανισότητες (Himaz 2021, 519). Παράλληλα, η δημογραφική γήρανση και η μεταναστευτική πίεση σε πολλές χώρες της BRI επιβαρύνουν την κοινωνική συνοχή. Χωρίς επαρκή κρατική μέριμνα, η αναπτυξιακή δυναμική της BRI μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της φτώχειας και της διαρθρωτικής ανεργίας, ιδιαίτερα σε περιοχές με χαμηλό επίπεδο δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού. Ενδεικτικά, στο Πακιστάν, στο πλαίσιο του China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), μεγάλα έργα υποδομών συνοδεύτηκαν από περιορισμένη απορρόφηση τοπικού εργατικού δυναμικού, ενισχύοντας κοινωνικές ανισότητες και τοπικές αντιδράσεις (Chatzky, Berman, and McBride 2023). Αντίστοιχα, σε κράτη της Κεντρικής Ασίας, η έλλειψη δεξιοτήτων σε συνδυασμό με τη δημογραφική γήρανση περιόρισε τη δυνατότητα των τοπικών κοινωνιών να επωφεληθούν από τα έργα της BRI (Tang 2021).

2.4.4 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Η περιβαλλοντική υποβάθμιση, η αύξηση της ρύπανσης και οι πιέσεις στους φυσικούς πόρους, ιδίως στους υδάτινους, καθιστούν τις περιοχές διέλευσης της BRI ιδιαίτερα ευάλωτες σε οικολογικές κρίσεις, φαινόμενο που εντείνεται από αδύναμα κανονιστικά πλαίσια (Himaz 2021, 521). Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η κρίση της Θάλασσας Αράλης, όπου η εκτροπή ποταμών για αρδευτικούς σκοπούς οδήγησε σε εκτεταμένες κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ανταποκρινόμενο στην κριτική, το Πεκίνο προώθησε την έννοια της «Green BRI», δεσμευόμενο για αυστηρότερα περιβαλλοντικά πρότυπα, η εφαρμογή των οποίων παραμένει άνιση λόγω περιορισμένης θεσμικής ικανότητας των χωρών-εταίρων (Himaz 2021, 522).

Συμπερασματικά, τα οφέλη της BRI εξαρτώνται από μεταρρυθμίσεις που αφορούν τη διαφάνεια, τη βιωσιμότητα του χρέους και τη διαχείριση περιβαλλοντικών και κοινωνικών κινδύνων (Ruta 2018). Κατά συνέπεια, οι συμμετέχουσες χώρες οφείλουν να ενισχύσουν τους θεσμούς τους και να εντάξουν τα έργα της BRI σε μακροπρόθεσμες αναπτυξιακές στρατηγικές, διαφορετικά οι υποδομές ενδέχεται να προκαλέσουν διαρθρωτικές οικονομικές και κοινωνικές στρεβλώσεις (Himaz 2021, 524).

Κεφάλαιο 3: Η στρατηγική της Ινδίας μέσω του IMEC

Οι μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές ισορροπίες και ο εντεινόμενος γεωοικονομικός ανταγωνισμός αναδιαμορφώνουν τις στρατηγικές προτεραιότητες των κρατών στο διεθνές σύστημα. Σε αυτό το πλαίσιο, οι διακρατικές υποδομές μεταφορών και ενέργειας λειτουργούν ως κρίσιμα εργαλεία γεωοικονομικής ισχύος και στρατηγικής εξισορρόπησης. Ο Οικονομικός Διάδρομος Ινδίας–Μέσης Ανατολής–Ευρώπης (India–Middle East–Europe Economic Corridor - IMEC) εντάσσεται σε αυτή τη δυναμική ως βασικό στοιχείο της στρατηγικής της Ινδίας για ενίσχυση της διεθνούς της θέσης, διαφοροποίηση διαδρομών και εξισορρόπηση της κινεζικής BRI (Singh et al. 2025, 1; Ain, Muzaffar, and Yaseen 2024, 532–533).

3.1 Η ανάδυση του IMEC στο διεθνές σύστημα

Σε ένα περιβάλλον εντεινόμενου γεωπολιτικού ανταγωνισμού, ο IMEC αναδύθηκε ως πολυδιάστατο έργο συνδεσιμότητας με στόχο τη στρατηγική διαφοροποίηση των εφοδιαστικών και ενεργειακών διαδρομών. Η πρωτοβουλία βασίζεται στην περιφερειακή συνεργασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη, προκρίνοντας την οικονομική ολοκλήρωση έναντι της επιρροής μέσω

ασύμμετρων εξαρτήσεων (Siddiqi 2023, 271; Khan et al. 2024, 258; Bonifazi et al. 2024, 12). Ανακοινώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 στη Σύνοδο G20 στο Νέο Δελχί, με την υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας από την Ινδία, τις ΗΠΑ, τη Σαουδική Αραβία, τα ΗΑΕ και την ΕΕ, με τη συμμετοχή Γαλλίας, Γερμανίας και Ιταλίας (Singh 2024, 73). Ο IMEC συγκροτείται από δύο βασικούς άξονες: τον ανατολικό, που συνδέει την Ινδία με τον Αραβικό Κόλπο μέσω θαλάσσιας μεταφοράς, και τον βόρειο, που εκτείνεται από τη Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη μέσω χερσαίων δικτύων (Singh et al. 2025, 2; Suri et al. 2024, 5). Μέσω της αξιοποίησης υφιστάμενων υποδομών και της ανάπτυξης μεταφορικών, ενεργειακών και ψηφιακών δικτύων, ο διάδρομος αποσκοπεί στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας των εμπορικών ροών και στη μείωση της εξάρτησης από εύάλωτα σημεία συμφόρησης, όπως η Διώρυγα του Σουέζ (Bonina and Borah 2024, 42; Cafiero 2023).



Διάγραμμα 2: Οι κύριες διαδρομές του IMEC

Πηγή: Khan (2025), Siasat.com.

Η βιωσιμότητα του IMEC κατέστη δυνατή στο πλαίσιο των Συμφωνιών του Αβραάμ (2020), οι οποίες συνέβαλαν στη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ Ισραήλ και αραβικών κρατών, μειώνοντας πολιτικά εμπόδια στη διαπεριφερειακή συνεργασία (Bonifazi et al. 2024, 14; Singh 2025, 3). Η συμμετοχή των κρατών του Κόλπου, με σημαντικούς χρηματοδοτικούς πόρους, ενισχύει τη θεσμική ωρίμανση και τη μακροπρόθεσμη προοπτική του έργου (Ain, Muzaffar, and Yaseen 2024, 539). Το IMEC υιοθετεί υβριδικό χρηματοδοτικό μοντέλο που συνδυάζει κρατικά κεφάλαια, ιδιωτικές επενδύσεις και διεθνή χρηματοπιστωτική στήριξη, προωθώντας

υποδομές υψηλών προτύπων και μειωμένο κίνδυνο «παγίδας χρέους», γεγονός που το καθιστά ελκυστικότερο για χώρες με περιορισμένες δημοσιονομικές δυνατότητες (Shrivastava and Kumar 2025, 198–199).

Ωστόσο, η γεωπολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή, και ειδικότερα η εύθραυστη σχέση Ισραήλ–Σαουδικής Αραβίας, εισάγει σημαντικούς γεωοικονομικούς κινδύνους. Το λιμάνι της Χάιφας, ως στρατηγικός κόμβος του διαδρόμου, καθιστά την ασφάλεια κρίσιμο παράγοντα αξιοπιστίας, καθώς η παρατεταμένη αστάθεια υπονομεύει τη λειτουργία του IMEC ως εργαλείου ισχύος και ανταγωνισμού (Singh et al. 2025, 3).

Συνολικά, ο IMEC προσλαμβάνεται από τα συμμετέχοντα κράτη ως στρατηγικό εργαλείο παγκόσμιας συνδεσιμότητας που ενσωματώνει πολυμερή δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα. Η επιτυχία του, ωστόσο, προϋποθέτει μακροπρόθεσμο και ανθεκτικό σχεδιασμό, ικανό να αντιμετωπίσει γεωπολιτικές αβεβαιότητες και συστημικούς κινδύνους σε ένα ρευστό διεθνές περιβάλλον (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 249)

3.2 Η στρατηγική ταυτότητα της Ινδίας ως αναδύομενης δύναμης

Ο IMEC, αν και βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού, εντάσσεται σε έναν μακροπρόθεσμο στρατηγικό ορίζοντα που αποσκοπεί στην αναδιάρθρωση των εμπορικών και ενεργειακών ροών μέσω θαλάσσιων και σιδηροδρομικών συνδέσεων. Οι προβλεπόμενες διαδρομές επιδιώκουν τη διευκόλυνση του εμπορίου, τη μείωση του κόστους και του χρόνου μεταφοράς και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συμμετεχόντων κρατών (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 249; Singh 2025, 6). Μέσω της αποφυγής σημείων συμφόρησης και της μείωσης της εξάρτησης από υφιστάμενες εφοδιαστικές αλυσίδες, ο IMEC λειτουργεί ως εναλλακτική διαδρομή σε περιόδους γεωπολιτικής αστάθειας και ως γεωοικονομικό αντίβαρο στην κινεζική BRI (Singh 2024, 76). Για την Ινδία, ο IMEC αποτελεί βασικό εργαλείο στρατηγικής αυτοτοποθέτησης στο πολυπολικό διεθνές σύστημα. Μέσω της ανάπτυξης διαδρόμων συνδεσιμότητας, το Νέο Δελχί επιδιώκει τη διαφοροποίηση των εφοδιαστικών αλυσίδων, την ενίσχυση της στρατηγικής αυτονομίας και την αναβάθμιση του ρόλου του ως κόμβου μεταξύ Ανατολής και Δύσης (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 244; Singh et al. 2025, 2; Cafiero 2023).

Η στρατηγική αυτή συνδυάζει νεορεαλιστικές και γεωοικονομικές επιδιώξεις. Από νεορεαλιστική σκοπιά, ο IMEC λειτουργεί ως μηχανισμός εξισορρόπησης της κινεζικής επιρροής, ενισχύοντας τη συμμαχική δικτύωση της Ινδίας με χώρες της Μέσης Ανατολής, την ΕΕ και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Σε γεωοικονομικό επίπεδο, η Ινδία αξιοποιεί εμπορικούς

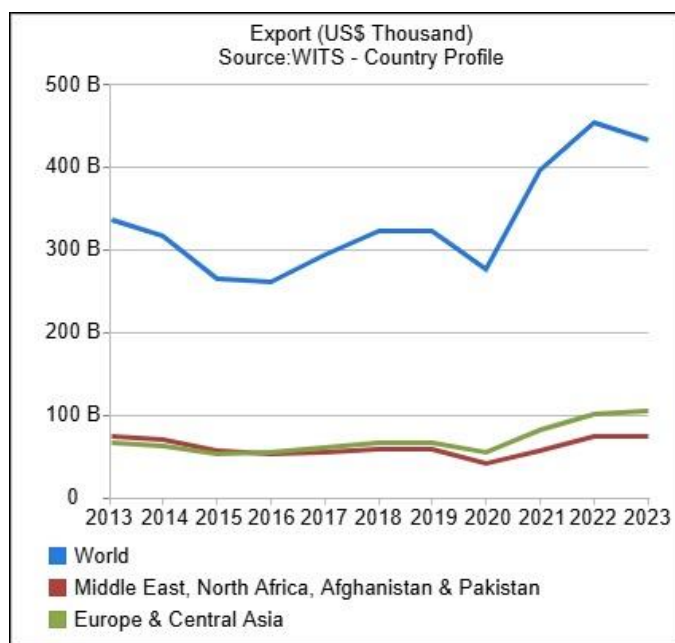
διαδρόμους, logistics και επενδύσεις σε υποδομές για να διευρύνει την οικονομική της επιρροή και να εδραιωθεί ως αξιόπιστος δρὼν παγκόσμιας συνδεσιμότητας.

3.2.1 Οφέλη και στρατηγικά πλεονεκτήματα

Το στρατηγικό πλαίσιο του IMEC βασίζεται σε ένα πολυσυμμετοχικό μοντέλο συνδεσιμότητας, το οποίο αρθρώνεται γύρω από τρεις αλληλένδετους πυλώνες: (α) τη διευκόλυνση του εμπορίου μέσω νέων θαλάσσιων και σιδηροδρομικών διαδρομών, (β) την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας μέσω υποδομών καθαρής ενέργειας και (γ) την ανάπτυξη ψηφιακής συνδεσιμότητας και επικοινωνίας μέσω υποθαλάσσιων καλωδίων (Shafer and Hussain 2025, 2–3; Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 246–247; Bonia and Borah 2024, 41–42).

α. Διευκόλυνση του εμπορίου και ενίσχυση ανταγωνιστικότητας

Για την Ινδία, η πρόσβαση στις ευρωπαϊκές αγορές αποτελεί κρίσιμο πυλώνα της γεωοικονομικής της στρατηγικής, δεδομένο ότι η ΕΕ συγκαταλέγεται στους σημαντικότερους



Διάγραμμα 3: Οι εξαγωγές της Ινδίας το διάστημα 2013-2023 σε Ευρώπη, Κεντρική Ασία και Μ. Ανατολή.

Πηγή: World Bank (2026), WITS.

εμπορικούς της εταιρους. Κατά την περίοδο 2013–2023, οι εξαγωγές της Ινδίας προς την Ευρώπη και την Κεντρική Ασία κατέγραψαν συνολική αύξηση **57%**, υποδηλώνοντας μια σαφή και διαρκή ενίσχυση του δυτικού και ευρασιατικού προσανατολισμού του ινδικού εξωτερικού εμπορίου. Αντιθέτως, η περιοχή της Μέσης Ανατολής παρουσίασε πτωτική δυναμική, με μείωση των ινδικών εξαγωγών κατά περίπου **23%** την περίοδο 2013–2021. Ωστόσο, κατά το διάστημα 2021–2023 σημειώθηκε έντονη ανάκαμψη, με αύξηση **31,5%**, οδηγώντας τελικά σε οριακή καθαρή άνοδο περίπου **1,1%** σε ολόκληρη τη δεκαετία (World Bank WITS 2026). Η διαφοροποιημένη αυτή πορεία καταδεικνύει αφενός τη σταθερή ενίσχυση των άμεσων εμπορικών δεσμών της Ινδίας με την Ευρώπη και την Κεντρική Ασία και αφετέρου τον διαχρονικά κομβικό, αλλά περισσότερο ευμετάβλητο, ρόλο της Μέσης Ανατολής ως

ενδιάμεσου χώρου εμπορικής διαμετακόμισης, γεγονός που προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στον Οικονομικό Διάδρομο της Ινδίας ως μηχανισμό σταθεροποίησης και εμβάθυνσης των περιφερειακών εμπορικών ροών.

Ωστόσο, η απουσία χερσαίας πρόσβασης προς την Ευρώπη και η εξάρτηση από ευάλωτα σημεία θαλάσσιας συμφόρησης, περιορίζαν διαχρονικά τη δυνατότητα διαφοροποίησης των εμπορικών ροών της Ινδίας (Cafiero 2023; Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 245). Τα πρόσφατα σοκ στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, τόσο κατά την πανδημία 2019-2020, όπου η εμπορική σχέση ΕΕ-Ινδίας επλήγη σοβαρά με εμπορικό έλλειμμα €0.9 δισ. (Eurostat 2021), όσο και οι πειρατικές επιθέσεις στην Ερυθρά Θάλασσα, ανέδειξαν με σαφήνεια την ευαλωτότητα των υφιστάμενων διαδρομών, ενισχύοντας την ανάγκη για ασφαλέστερες και ταχύτερες εναλλακτικές διαδρομές (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 245-246; Singh 2025, 4).

Στο πλαίσιο αυτό, ο IMEC αναδεικνύει εναλλακτικές διαδρομές με μειωμένο κόστος μεταφοράς έως και 40% σε σύγκριση με τις παραδοσιακές, ενισχύοντας την ανθεκτικότητα των εμπορικών ροών και την οικονομική συνδεσιμότητα και καθιστώντας τις ινδικές εξαγωγές στην ευρωπαϊκή αγορά πιο ανταγωνιστικές (Rasanah Research Team 2023, 11; Shrivastava and Kumar 2025, 199).

β. Ενίσχυση ενεργειακής ασφάλειας και σταθερότητας

Το ενεργειακό σκέλος του IMEC ενισχύει τη στρατηγική επιδίωξη της Ινδίας για διαφοροποίηση των ενεργειακών της πηγών και μετάβαση σε καθαρότερα μοντέλα παραγωγής. Μέσω υποθαλάσσιων ηλεκτρικών καλωδίων και αγωγών υδρογόνου που συνδέουν την Ινδία με τα κράτη του Κόλπου και την Ευρώπη, ο διάδρομος προωθεί τη μεταφορά καθαρής ενέργειας και περιορίζει τη μακροπρόθεσμη εξάρτηση από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα, συμβάλλοντας στην ανάδειξη της Ινδίας ως αναδυόμενου κόμβου πράσινης ενέργειας (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 246; Suri et al. 2024, 5).

Παράλληλα, η ενεργειακή διάσταση του IMEC ευθυγραμμίζεται με τις ανάγκες της ΕΕ για διαφοροποίηση των ενεργειακών της προμηθειών, αλλά και με τις φιλοδοξίες των κρατών του Κόλπου να αναδειχθούν σε περιφερειακά κέντρα παραγωγής και διαμετακόμισης καθαρής ενέργειας, προσδίδοντας, έτσι, στον διάδρομο χαρακτήρα αμοιβαίου στρατηγικού οφέλους (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 247; Khan et al. 2024, 256).

γ. Ψηφιακής συνδεσιμότητα και επικοινωνία

Η ψηφιακή διάσταση του IMEC περιλαμβάνει την ανάπτυξη υποθαλάσσιων καλωδίων οπτικών ινών για τη διασύνδεση των συμμετεχόντων κρατών, με στόχο την ταχύτερη και ασφαλέστερη μεταφορά δεδομένων (Suri et al. 2024, 5). Παράλληλα, η διαλειτουργικότητα ψηφιακών συστημάτων πληρωμών και ταυτοποίησης, όπως το Unified Payments Interface (UPI) και το Aadhaar, δύναται να διευκολύνει τις χρηματοοικονομικές συναλλαγές και να ενισχύσει την ψηφιακή ολοκλήρωση της Ινδίας με τις διεθνείς αγορές (Suri et al. 2024, 14–15; Bonia and Borah 2024, 41; Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 247–248).

Ωστόσο, η βιβλιογραφία επισημαίνει ότι οι πλέον ώριμες και τεχνικά εφικτές εφαρμογές του IMEC εντοπίζονται στα ηλεκτρικά δίκτυα και τις ψηφιακές υποδομές, ενώ πιο φιλόδοξα ενεργειακά έργα, όπως ενιαίοι αγωγοί φυσικού αερίου ή υδρογόνου, παραμένουν αβέβια ως προς το κόστος και τη βιωσιμότητά τους (Shafer and Hussain 2025, 15).

3.2.2 Η «διπλωματία των υποδομών» ως μορφή κρατικής ισχύος

Η Ινδία, μέσω του IMEC, επιδιώκει να εδραιωθεί ως κομβικός διαμεσολαβητής μεταξύ Μέσης Ανατολής και Ευρώπης, αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση και το ευνοϊκό διπλωματικό momentum με τις χώρες της περιοχής (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 245–246; Singh 2024, 73). Η συμμετοχή της στον διάδρομο εντάσσεται στη στρατηγική της «διπλωματίας των υποδομών», δηλαδή στη χρήση έργων υποδομής και ψηφιακής συνδεσιμότητας ως εργαλείων άσκησης ισχύος και προώθησης κρατικών συμφερόντων στο πολυπολικό διεθνές σύστημα (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 252). Από αυτή την οπτική, ο IMEC λειτουργεί ως στρατηγική αντιστάθμιση έναντι της κινεζικής BRI, από την οποία η Ινδία απέχει επικαλούμενη ζητήματα κυριαρχίας, όπως η διέλευση του CPEC από αμφισβητούμενα εδάφη του Κασμίρ (Shrivastava and Kumar 2025, 198). Αν και δεν συγκρίνεται ακόμη με την BRI ως προς την κλίμακα και τη θεσμική εδραίωση, αποκτά σταδιακά τον χαρακτήρα εναλλακτικής πρότασης που εξυπηρετεί τα στρατηγικά συμφέροντα της Ινδίας και των δυτικών και περιφερειακών της εταίρων (Shrivastava and Kumar 2025, 197). Στο πλαίσιο αυτό, οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιλαμβάνονται την Ινδία ως κρίσιμο εταίρο στον περιορισμό της κινεζικής γεωοικονομικής επιρροής, ενώ το Νέο Δελχί αξιοποιεί τον IMEC για την αναβάθμιση του διεθνούς του ρόλου μέσω της ενίσχυσης οικονομικών και πολιτικών συμμαχιών με τη Μέση Ανατολή και τη Δύση (Rasanah Research Team 2023, 17; Singh 2024, 1). Συνολικά, ο IMEC εξυπηρετεί ένα σύνθετο πλέγμα οικονομικών και γεωπολιτικών στόχων,

ενισχύοντας το εμπόριο, τις επενδύσεις και την προβολή της Ινδίας ως κομβικού δρώντα σε ένα σύστημα πολυκεντρικής συνδεσιμότητας (Bonina and Borah 2025, 41–42).

3.3 Η γεωοικονομική σημασία του IMEC ως εργαλείο ισχύος

Πέρα από τις εθνικές στοχεύσεις της Ινδίας, ο IMEC διαθέτει ευρύτερη γεωοικονομική σημασία, ως εναλλακτική αρχιτεκτονική συνδεσιμότητας με διαφορετική πολιτική και στρατηγική κατεύθυνση (Bonina and Borah 2025, 42). Ως διάδρομος που συνδέει την Ινδία, τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη, δύναται να διαμορφώσει έναν νέο άξονα εμπορίου και ενέργειας, μειώνοντας την εξάρτηση από σημεία συμφόρησης, όπως η Διώρυγα του Σουέζ, και από θαλάσσιες διαδρομές όπου κυριαρχεί η κινεζική παρουσία (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 245).

Παράλληλα, τα κράτη του Κόλπου εντάσσονται σε ένα νέο υπόδειγμα παραγωγής προστιθέμενης αξίας, επιδιώκοντας τη μετάβασή τους από απλούς εξαγωγείς ενέργειας σε κόμβους εμπορίου, logistics και πράσινων υποδομών, στο πλαίσιο σχεδιασμού στρατηγικών οικονομικής διαφοροποίησης προϊόντων και υπηρεσιών, όπως το Vision 2030 (Cafiero 2023; Rasanah Research Team 2023, 14; Bonifazi et al. 2024, 13–14). Μέσω του IMEC, ενισχύουν τον ρόλο τους ως κρίσιμοι διαμεσολαβητές στις ροές αγαθών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Η ΕΕ επωφελείται, επίσης, από τον διάδρομο, αποκτώντας έναν διαφοροποιημένο και δυνητικά ασφαλέστερο δίαυλο διασύνδεσης με την ινδική αγορά και τους ενεργειακούς πόρους του Κόλπου, σε ευθυγράμμιση με στρατηγικές de-risking και την πρωτοβουλία Global Gateway (Rasanah Research Team 2023, 19; Bonifazi et al. 2024, 14).

Υπό αυτό το πρίσμα, ο IMEC λειτουργεί όχι μόνο ως έργο υποδομών, αλλά ως μηχανισμός αναδιανομής οικονομικής και γεωπολιτικής ισχύος. Μια επιτυχής υλοποίησή του θα μπορούσε να ενισχύσει συλλογικά την ισχύ της Ινδίας, της ΕΕ, των ΗΠΑ και των κρατών του Κόλπου, ενώ η αποτυχία του θα διατηρούσε την πρωτοκαθεδρία της BRI στις παγκόσμιες διαδρομές συνδεσιμότητας (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 246). Συνολικά, η γεωοικονομική σημασία του IMEC έγκειται στη δυνατότητά του να ανακατευθύνει ροές πλούτου και να επαναπροσδιορίσει σφαίρες οικονομικής επιρροής, καθιστώντας την Ινδία σε κεντρικό κόμβο της Ευρασιατικής συνεργασίας (Shrivastava and Kumar 2025, 198).

3.4 Προκλήσεις και προοπτικές του IMEC

Παρά τις υψηλές φιλοδοξίες του, το IMEC αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις που ενδέχεται να επιβραδύνουν την υλοποίησή του, ιδίως ως προς το οικονομικό κόστος, τα θεσμικά και τεχνικά κενά, το σύνθετο διπλωματικό περιβάλλον και τους κινδύνους ασφάλειας στην περιοχή διέλευσης του διαδρόμου (Rasanah Research Team 2023, 26–29; Shahab 2025). Εφόσον οι παράγοντες αυτοί αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, το IMEC μπορεί να εξελιχθεί σε εργαλείο γεωοικονομικής ισχύος με διεθνή απήχηση (Singh et al. 2025, 3–4).

3.4.1 Προκλήσεις υλοποίησης του IMEC: οικονομικοί, θεσμικοί, πολιτικοί, παράγοντες ασφαλείας

Σε οικονομικό επίπεδο, η υλοποίηση του IMEC προϋποθέτει υψηλές επενδύσεις σε υποδομές, ωστόσο χωρίς την ύπαρξη θεσμοθετημένου χρηματοδοτικού μηχανισμού, αντίστοιχου της BRI, αυξάνεται η αβεβαιότητα ως προς τη βιωσιμότητα και τον ρυθμό υλοποίησης του έργου (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 250; Shrivastava and Kumar 2025, 202). Παράλληλα, η ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων και διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών καθιστά το εγχείρημα ευάλωτο σε εξωτερικές οικονομικές διακυμάνσεις.

Σε θεσμικό και τεχνικό επίπεδο, η έλλειψη ενιαίας αρχής διακυβέρνησης και η ανομοιογένεια τεχνικών προτύπων δημιουργούν γραφειοκρατικές καθυστερήσεις. Παράδειγμα αποτελούν οι σιδηροδρομικές συνδέσεις στην Αραβική Χερσόνησο που παραμένουν σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού, γεγονός που δημιουργεί ασυνέχεια στην υλοποίηση και στην πρακτική λειτουργικότητα του διαδρόμου (Bonifazi et al. 2024, 12–15; Shahab 2025; Singh 2025, 5).

Σε πολιτικό επίπεδο, ο IMEC αναπτύσσεται σε περιβάλλον έντονου γεωοικονομικού ανταγωνισμού με την BRI, γεγονός που ενισχύει τις επιλογές στρατηγικής διαφοροποίησης για ορισμένα κράτη, αλλά ταυτόχρονα αυξάνει τον κίνδυνο γεωπολιτικών τριβών με δρώντες όπως η Κίνα, το Ιράν και η Τουρκία, οι οποίοι επιδιώκουν να διατηρήσουν ή να επεκτείνουν την επιρροή τους στην περιοχή (Rasanah Research Team 2023, 28). Σε κάθε περίπτωση, η ρευστότητα της Μέσης Ανατολής καθιστά το έργο πολιτικά εύθραυστο και εξαρτώμενο από ευρύτερες περιφερειακές ισορροπίες.

Τέλος, οι προκλήσεις ασφάλειας συνιστούν κρίσιμο παράγοντα αβεβαιότητας καθώς ο διάδρομος διέρχεται από περιοχές με παρατεταμένες συγκρούσεις και ανταγωνισμούς χωρίς ένα ενιαίο πλαίσιο ασφάλειας και προστασίας κρίσιμων υποδομών (Bora, Kumar, and Bhosale

2025, 249; Singh 2025, 4). Η έλλειψη αυτή εγείρει αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία του διαδρόμου και επιβραδύνει τη διαδικασία υλοποίησης, καθιστώντας αναγκαία τη σταδιακή ανάπτυξη συνεργατικών μηχανισμών ασφάλειας, ιδίως σε τομείς όπως η κυβερνοασφάλεια και η προστασία μεταφορικών κόμβων (Singh 2025, 7).

Συνολικά, εάν το περιφερειακό έλλειμμα εμπιστοσύνης δεν αντιμετωπιστεί με συνεργατικό πνεύμα προς επίτευξη ενιαίου στόχου, το έργο κινδυνεύει να εγκλωβιστεί σε ένα περιβάλλον πολιτικής αστάθειας που υπονομεύει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του (Shahab 2025; Suri et al. 2024, 27).

3.4.2 Προοπτικές και στρατηγική δυναμική του IMEC

Παρά τις προκλήσεις, ο IMEC εμφανίζει σημαντικές προοπτικές σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο. Η υποστήριξη των ΗΠΑ και της ΕΕ προσδίδει στο έργο διπλωματική και γεωοικονομική βαρύτητα, ενώ η Ινδία το εντάσσει στον πυρήνα της στρατηγικής της, «Act West», επιδιώκοντας τη θεσμική του εδραίωση (Cafiero 2025; Singh 2025, 6). Η πολιτική βούληση ισχυρών δρώντων υποδηλώνει την πρόθεση επένδυσης πολιτικού κεφαλαίου παρά τα υφιστάμενα εμπόδια υλοποίησης του έργου (Bonifazi et al. 2024, 15). Παράλληλα, η συμπληρωματικότητα συμφερόντων ενισχύει τη στρατηγική δυναμική του διαδρόμου: η Ινδία αναβαθμίζει το εμπόριο και την ενεργειακή της ασφάλεια, τα κράτη του Κόλπου ενισχύουν τον ρόλο τους ως κόμβοι logistics και η ΕΕ αποκτά διαφοροποιημένους και ασφαλέστερους διαύλους πρόσβασης σε αγορές και ενεργειακούς πόρους (Rasanah Research Team 2025, 10). Η αλληλεξάρτηση αυτή δύναται να λειτουργήσει ως παράγοντας σταθερότητας, υπό την προϋπόθεση πολιτικής συνέχειας (Singh 2025, 5). Επιπλέον, ο IMEC διατηρεί τον χαρακτήρα μιας ανοιχτής και επεκτάσιμης πλατφόρμας («IMEC+»), με δυνατότητες συνέργειας με συμπληρωματικές πρωτοβουλίες υποδομών, ενέργειας και εφοδιαστικών αλυσίδων πέραν της βασικής του γεωγραφικής διαδρομής, όπως το I2U2 και ο Διάδρομος Λομπίτο, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο που συνδέει την Ασία, τη Μέση Ανατολή, την Ευρώπη και την Αφρική (Cafiero 2025; Singh 2025, 6).

Συνολικά, το IMEC παραμένει ένα έργο υψηλής στρατηγικής δυναμικής, η επιτυχία του οποίου θα εξαρτηθεί από την ικανότητα των εμπλεκόμενων κρατών να θεσμοθετήσουν αποτελεσματικούς μηχανισμούς διακυβέρνησης, να ενισχύσουν τη χρηματοδοτική του αξιοπιστία και να διαχειριστούν τις περιφερειακές προκλήσεις ασφάλειας, αναδιαμορφώνοντας

κρίσιμες εμπορικές και ενεργειακές ροές του διεθνούς συστήματος (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 252).

Κεφάλαιο 4: Συγκριτική Ανάλυση BRI - IMEC και ο ρόλος της ΕΕ στη Νέα Παγκόσμια Συνδεσιμότητα

Το κεφάλαιο 4 εξετάζει συγκριτικά την BRI και τον IMEC ως δύο διακριτά μοντέλα παγκόσμιας συνδεσιμότητας. Η ανάλυση βασίζεται σε συγκεκριμένα κριτήρια, τα οποία περιλαμβάνουν τη στρατηγική στόχευση, τη χρηματοδοτική αρχιτεκτονική, τη γεωοικονομική σημασία και τον βαθμό θεσμικής ωρίμανσης των δύο έργων, καθώς και τις πολιτικές και κανονιστικές τους επιπτώσεις. Παράλληλα, αποτιμώνται τα αποτελέσματα των δύο πρωτοβουλιών για το δίλημμα «ειρήνη μέσω οικονομικής αλληλεξάρτησης» έναντι «ανταγωνισμού μέσω ασύμμετρων εξαρτήσεων». Τέλος, διερευνάται η θέση της ΕΕ στο δίπολο BRI–IMEC και το στρατηγικό της πλάνο, με έμφαση στην κατάκτηση της στρατηγικής της αυτονομίας, την πολιτική de-risking και το ευρωπαϊκό μοντέλο συνδεσιμότητας, Global Gateway.

4.1 Συγκριτική αποτίμηση των δύο πρωτοβουλιών

Οι δύο πρωτοβουλίες εκφράζουν διαφορετικές στρατηγικές επιδιώξεις των βασικών τους πρωταγωνιστών. Η Κίνα αξιοποιεί την BRI για την επέκταση της παγκόσμιας επιρροής της, ενώ η Ινδία, σε σύμπραξη με δυτικούς εταίρους, προωθεί μέσω του IMEC εναλλακτικά μοντέλα συνεργασίας που λειτουργούν ως αντίβαρο στην κινεζική ηγεμονία (Yildirmcakar 2025, 93; Nadin et al. 2024, 56). Και στις δύο περιπτώσεις, οι υποδομές αναδεικνύονται σε κεντρικό εργαλείο άσκησης γεωοικονομικής ισχύος, επηρεάζοντας τις στρατηγικές συμμαχίες, τις εμπορικές ροές και τους κανόνες της διεθνούς τάξης (Singh 2024, 73–74). Όπως επισημαίνουν οι Ain, Muzaffar και Yaseen (2024, 257–258), οι πρωτοβουλίες διαφοροποιούνται ουσιαστικά ως προς τη στρατηγική στόχευση, τη γεωγραφική εμβέλεια, τη χρηματοδοτική αρχιτεκτονική και τον βαθμό θεσμικής ωρίμανσης.

4.1.1 Στρατηγικοί Στόχοι και Μηχανισμοί Χρηματοδότησης

Η BRI συνιστά τον πυρήνα της κινεζικής στρατηγικής από το 2013, καλύπτοντας γεωγραφικά μια σειρά από εμπορικούς διαδρόμους που συνδέουν περισσότερες από 150 χώρες και εκτείνονται σε τομείς όπως οι μεταφορές, η ενέργεια και η τεχνολογία (Khan et al. 2024, 257; Ain, Muzaffar, and Yaseen 2024, 538). Αν και παρουσιάστηκε ως ανοικτή και χωρίς αποκλεισμούς πρωτοβουλία, λειτουργεί ταυτόχρονα ως εργαλείο οικονομικής κρατικής ισχύος,

δημιουργώντας σε ορισμένες περιπτώσεις σχέσεις αυξημένης εξάρτησης μέσω δανεισμού και ελέγχου κρίσιμων υποδομών, με πιθανές πολιτικές επιπτώσεις για ευάλωτα κράτη-αποδέκτες (Khan et al. 2024, 258).

Μέσω κρατικών χρηματοπιστωτικών εργαλείων, όπως η ΑΙΙΒ και το Silk Road Fund, η Κίνα έχει επενδύσει πάνω από 1 τρισ. δολάρια, ενώ οι συνολικές επενδύσεις της BRI εκτιμάται ότι θα υπερβούν τα 8 τρισ. δολάρια έως το 2040 (Singh 2024, 74). Το μοντέλο αυτό, με σκοπό την άμεση υλοποίηση των πολιτικών σκοπών του Πεκίνου, επέτρεψε τη γρήγορη κινητοποίηση μεγάλων κεφαλαίων (Kaya, Kilby, and Pan 2023, 28-29), η οποία συνοδεύτηκε όμως από περιορισμένη διαφάνεια, ρήτρες εμπιστευτικότητας και αυξημένο κίνδυνο υπερχρέωσης, αναδεικνύοντας την Κίνα στον μεγαλύτερο επίσημο πιστωτή παγκοσμίως και τροφοδοτώντας τη συζήτηση περί «διπλωματία της παγίδας χρέους» (Himaz 2021, 518).

Αντίθετα, ο IMEC προβάλλεται ως πολυμερής και βιώσιμη εναλλακτική πρόταση στο κινεζικό μοντέλο, με έμφαση στη συνεργασία, τις «πράσινες» και ψηφιακές υποδομές και τη διασύνδεση της Ινδίας με τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη μέσω δύο βασικών διαδρόμων (Singh 2024, 74). Ωστόσο, παρά την πολιτική στήριξη των ΗΠΑ, της ΕΕ και κρατών της Μέσης Ανατολής, ο IMEC δεν διαθέτει ακόμη θεσμοθετημένους μηχανισμούς χρηματοδότησης ούτε σαφώς προσδιορισμένα εργαλεία υλοποίησης με σαφώς πιο περιορισμένη γεωγραφική κλίμακα σε σύγκριση με την BRI (Bonifazi 2024, 12; Yildirmcakar 2025, 93; Ain, Muzaffar, and Yaseen 2024, 257–258).

Εντασσόμενος στο πλαίσιο της PGII του G7, υιοθετεί ένα πολυμερές και αποκεντρωμένο χρηματοδοτικό μοντέλο που επιδιώκει τη μόχλευση δημόσιων και ιδιωτικών κεφαλαίων, το οποίο ενισχύει τη δυνητική αποδοχή του, αλλά ταυτόχρονα δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς την επάρκεια και τον συντονισμό της χρηματοδότησης. Τέλος, η πολιτική αστάθεια σε περιοχές όπου διέρχεται ο οικονομικός διάδρομος προκαλεί ερωτήματα σχετικά με την βιωσιμότητα του έργου (Singh et al. 2025, 3)

Συνεπώς, η διαφοροποίηση μεταξύ των δύο πρωτοβουλιών δεν είναι μόνο ποιοτική αλλά και θεσμική: η BRI διαθέτει παγιωμένους μηχανισμούς χρηματοδότησης και υλοποίησης, ενώ ο IMEC παραμένει σε αρχικό στάδιο θεσμικής συγκρότησης, με περιορισμένη σαφήνεια ως προς τα χρηματοδοτικά εργαλεία και τους μηχανισμούς συντονισμού.

4.1.2 Γεωοικονομική Σημασία

Η Κίνα έχει διαμορφώσει μέσω της BRI ένα εκτεταμένο πλέγμα παγκόσμιας συνδεσιμότητας, με στόχο την κάλυψη του χρόνιου ελλείμματος υποδομών στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Μέσα από έργα μεταφοράς, ενέργειας και ψηφιακών δικτύων, η πρωτοβουλία μείωσε το κόστος μεταφορών, ενίσχυσε τη διαπεριφερειακή διασύνδεση, και διευκόλυνε το εμπόριο, προσφέροντας σημαντικά παγκόσμια οικονομικά οφέλη. Ωστόσο, τα αναπτυξιακά αποτελέσματα υπήρξαν άνισα, καθώς περιορισμένη μεταφορά τεχνογνωσίας, περιβαλλοντικές επιπτώσεις και αυξημένη επιβάρυνση χρέους σε ορισμένα κράτη ανέδειξαν δομικές αδυναμίες και παρήγαγαν δίκτυα εξάρτησης που αποδυνάμωσαν χώρες-λήπτες δανείων και ενίσχυσαν τη θέση της Κίνας στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες (Rasanah Research Team 2025, 9; Singh 2024, 73).

Από την πλευρά του, ο IMEC προβάλλεται ως εναλλακτικό γεωοικονομικό όραμα που συνδέει την Ινδία με τη Μέση Ανατολή και την Ευρώπη μέσω θαλάσσιων, σιδηροδρομικών υποδομών, ενισχύοντας τομείς όπως είναι η ενέργεια, με στόχο τη μείωση του χρόνου και του κόστους εμπορίου και την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας σε ένα διαφοροποιημένο περιβάλλον από κινεζικά δίκτυα (Bora, Kumar, and Bhosale 2025, 249; Cafiero 2023). Ωστόσο, ο IMEC δεν λειτουργεί ως άμεση αντικατάσταση της BRI, αλλά εντάσσεται σε ένα ήδη παγιωμένο κινεζοκεντρικό δίκτυο συνδεσιμότητας, γεγονός που περιορίζει τη δυνατότητά του να αναδειχθεί σε αποκλειστικό εναλλακτικό διάδρομο (Siddiqi 2023, 280). Κατά συνέπεια, η γεωοικονομική του δυναμική θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική αντιμετώπιση ζητημάτων χρηματοδότησης, ασφάλειας και θεσμικού συντονισμού, τα οποία καθορίζουν τη μακροπρόθεσμη λειτουργικότητα και τη στρατηγική του αξία στο διεθνές σύστημα.

4.1.3 Πολιτικές Προεκτάσεις

Η ανάδυση της BRI έχει αναδιαμορφώσει την παγκόσμια πολιτική ισορροπία και έχει δημιουργήσει ανησυχίες σχετικά με την ηγεμονική επικράτηση στη διεθνή οικονομική σκηνή. Σε πολιτικό επίπεδο, η πρωτοβουλία συνιστά πυλώνα της κινεζικής αναθεωρητικής στρατηγικής, καθώς, πέραν της οικονομικής διείσδυσης, ενισχύει την επιρροή του Πεκίνου σε κρίσιμες υποδομές, εδραιώνοντας την Κίνα ως κεντρικό δρώντα και βασικό διαμορφωτή κανόνων (Bonifazi 2024, 10–11; Yildirmcakar 2025, 90). Η γεωγραφική κλίμακα των επενδύσεων εκλήφθηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες ως πρόκληση προς το μεταπολεμικό

δυτικό status quo, συμβάλλοντας στην ανάδυση ενός «Ψυχρού Πολέμου υποδομών», όπου η συνδεσιμότητα λειτουργεί ως εργαλείο άσκησης διπλωματίας (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 4–5; Singh et al. 2024, 3).

Στο πλαίσιο αυτό, ο IMEC προβάλλεται ως γεωοικονομικό και πολιτικό αντίβαρο στην BRI, όχι με στόχο τον αποκλεισμό της Κίνας, αλλά μέσω της δημιουργίας εναλλακτικών διαδρομών συνδεσιμότητας που περιορίζουν τη μονοπωλιακή επιρροή ενός και μόνο δρώντα (Cafiero 2023). Η πολιτική του σημασία έγκειται στην ενίσχυση της πολυμερούς συνεργασίας και στην προώθηση ενός μοντέλου συμβατού με τις αρχές της φιλελεύθερης διεθνούς τάξης, αν και η υλοποίησή του παραμένει περισσότερο ευάλωτη σε γεωπολιτικές περιφερειακές αστάθειες σε σύγκριση με τη θεσμικά ώριμη BRI (Shrivastava and Kumar 2025, 197; Yildirmcakar 2025, 96).

Παρά τον ανταγωνισμό, οι δύο πρωτοβουλίες συνυπάρχουν στο ίδιο διεθνές περιβάλλον, αποκαλύπτοντας τάσεις πραγματιστικής προσαρμογής. Υπό το πρίσμα της «σύνθετης αλληλεξάρτησης», τόσο η BRI όσο και ο IMEC ενισχύουν την οικονομική διασύνδεση, αλλά ταυτόχρονα παράγουν άνισες σχέσεις εξάρτησης και ευπάθειας, λειτουργώντας ως μορφές «ηγεμονικών υποδομών» μέσω των κανονιστικών και θεσμικών προτύπων που ενσωματώνουν (Mearsheimer 2006, 46; Singh 2024, 77).

Συνεπώς, η BRI και ο IMEC δεν συνιστούν απλώς ανταγωνιστικές υποδομές, αλλά δύο διακριτά πρότυπα γεωοικονομικής ισχύος: το πρώτο χαρακτηρίζεται από κρατοκεντρική συγκέντρωση, χρηματοδοτική ισχύ και θεσμική ωριμότητα, ενώ το δεύτερο από πολυμερή λογική, κανονιστική έμφαση και περιορισμένη προς το παρόν θεσμική εδραίωση. Η συνύπαρξή τους ανακλά τη μετάβαση προς ένα πολυκεντρικό σύστημα συνδεσιμότητας, στο οποίο ο ανταγωνισμός και η συμπληρωματικότητα συνυπάρχουν.

4.2 Συνδεσιμότητα και Ειρήνη: εμπορική ολοκλήρωση ή στρατηγικός ανταγωνισμός;

Τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των δύο μοντέλων συνδεσιμότητας αποκτούν ιδιαίτερη σημασία όταν εξετάζονται υπό το πρίσμα του διλήμματος «ειρήνη μέσω οικονομικής αλληλεξάρτησης» ή «ανταγωνισμός μέσω ασύμμετρων εξαρτήσεων». Η χρηματοδοτική αρχιτεκτονική, ο βαθμός θεσμικής ωρίμανσης και οι πολιτικές προεκτάσεις κάθε πρωτοβουλίας καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο με τον οποίο η συνδεσιμότητα λειτουργεί σταθεροποιητικά ή ανταγωνιστικά στο διεθνές σύστημα.

Σύμφωνα με τη φιλελεύθερη θεωρητική προσέγγιση, η αυξημένη οικονομική αλληλεξάρτηση μεταξύ κρατών μειώνει την πιθανότητα σύγκρουσης, καθώς τα αμοιβαία οφέλη της συνεργασίας και το υψηλό κόστος μιας ενδεχόμενης ρήξης λειτουργούν αποτρεπτικά (Oneal and Russett 1999, 424). Στο πλαίσιο αυτό, τόσο η BRI όσο και ο IMEC προβάλλονται ρητορικά ως εγχειρήματα «win-win», που ενισχύουν το εμπόριο, τις επενδύσεις και τη διασύνδεση των οικονομιών, συμβάλλοντας στη σταθερότητα και την ειρηνική συνύπαρξη (Burger 2024; Nadin et al. 2024, 5). Ειδικά ο IMEC παρουσιάζεται ως «οικονομικός διάδρομος ειρήνης», ικανός να προωθήσει τη συνεργασία και την οικοδόμηση εμπιστοσύνης σε γεωπολιτικά εύθραυστες περιοχές, μέσω της ενίσχυσης των εμπορικών και ενεργειακών δεσμών (Khan et al. 2024, 256–258).

Αντιθέτως, η νεορεαλιστική σχολή αμφισβητεί την άποψη ότι το εμπόριο εγγυάται την ειρήνη, υποστηρίζοντας ότι τα κράτη δρουν πρωτίστως με βάση τη σχετική ισχύ και την ασφάλειά τους (Waltz 1979, 126; Mearsheimer 2006, 30). Όταν η οικονομική αλληλεξάρτηση ενισχύει δυσανάλογα έναν ανταγωνιστή, οδηγεί σε πολιτικές εξισορρόπησης και στρατηγικού ανταγωνισμού αντί συνεργασίας (Jash 2023, 115–116). Σε αυτό το πλαίσιο, η αμερικανική αντίδραση στην BRI και η προώθηση εναλλακτικών σχημάτων συνδεσιμότητας, όπως το IMEC, αντανakλούν την αντίληψη της κινεζικής πρωτοβουλίας ως απειλής για τα γεωοικονομικά και στρατηγικά συμφέροντα των ΗΠΑ. Παράλληλα, η ΕΕ δεν αντιμετωπίζει επισήμως την Κίνα ως άμεση στρατιωτική απειλή, αλλά ως συστημική πρόκληση που, μέσω της οικονομικής και τεχνολογικής ισχύος της, δύναται να υπονομεύσει την ευρωπαϊκή ασφάλεια και στρατηγική αυτονομία (European Commission 2025, 4).

Η λογική αυτή αντανakλά τη μετάβαση σε μια εποχή γεωοικονομίας, όπου, σύμφωνα με τον Luttwak (1990, 21), η αντιπαράθεση ισχύος μετατοπίζεται από το στρατιωτικό στο οικονομικό πεδίο. Σε ένα διασυνδεδεμένο διεθνές περιβάλλον, οι συγκρούσεις δεν εξαφανίζονται, αλλά εκδηλώνονται μέσω εμπορίου, υποδομών και ελέγχου κρίσιμων δικτύων, τα οποία μπορούν να εργαλειοποιηθούν γεωπολιτικά (Farrell and Newman 2019, 45–48). Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ, μέσω της GG και της συμμετοχής της στον IMEC, δεν επιδιώκει τον πλήρη οικονομικό αποσυντονισμό από την Κίνα, αλλά τη διαμόρφωση μιας πιο ισορροπημένης αλληλεξάρτησης μέσω στρατηγικών de-risking, ώστε να ενισχύσει τον έλεγχο κρίσιμων υποδομών, τεχνολογιών και αλυσίδων αξίας, περιορίζοντας μονομερείς εξαρτήσεις και ενισχύοντας τη θέση της στην παγκόσμια γεωοικονομική αρχιτεκτονική (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 9).

Εμπειρικά, οι σχέσεις Κίνας–Ινδίας επιβεβαιώνουν τη νεορεαλιστική ανάγνωση. Παρά την αύξηση του διμερούς εμπορίου και τη συμμετοχή τους σε θεσμούς, όπως η συνεργασία BRICS, οι συνοριακές κρίσεις, όπως στο Doklam (2017) και στην κοιλάδα Galwan (2020), δείχνουν ότι η οικονομική διασύνδεση δεν ανέστειλε τη στρατηγική αντιπαλότητα, αλλά συνυπήρξε με αυτήν, ενισχύοντας τις ανησυχίες περί εργαλειοποίησης της οικονομικής ισχύος (Boldrini 2025).

Συνεπώς, το δίλημμα «ειρήνη μέσω εμπορίου ή εμπόριο ως πεδίο ανταγωνισμού» δεν επιδέχεται μονοσήμαντη απάντηση. Η συνδεσιμότητα μπορεί να λειτουργήσει ειρηνοποιητικά υπό συνθήκες συνεργασίας και εμπιστοσύνης, αλλά σε περιβάλλον έντονου ανταγωνισμού μετατρέπεται σε εργαλείο ισχύος. Στην περίπτωση της BRI και του IMEC, η συνδεσιμότητα λειτουργεί ταυτόχρονα ως πεδίο συνεργασίας και στρατηγικής αντιπαράθεσης, καθιστώντας την ειρήνη περισσότερο ενδεχόμενο παρά δεδομένο αποτέλεσμα.

4.3 Ο ρόλος της ΕΕ στο δίπολο BRI–IMEC

Στο δίπολο BRI–IMEC, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν τοποθετείται ούτε ως παθητικός αποδέκτης υποδομών ούτε ως μετωπικός ανταγωνιστής της Κίνας, αλλά ως ρυθμιστικός και γεωοικονομικός παράγοντας σταθερότητας (European Commission 2025, 4). Η στρατηγική της εστιάζει στη μείωση ασύμμετρων εξαρτήσεων, στη διαφοροποίηση διαδρομών και εταίρων και στην προώθηση ενός θεσμικά κατοχυρωμένου μοντέλου συνδεσιμότητας. Υπό αυτό το πρίσμα, η συμμετοχή της ΕΕ στον IMEC και η ανάπτυξη της Global Gateway δεν αποσκοπούν στην αντικατάσταση της BRI, αλλά στη στοχευμένη εξισορρόπηση και στην ενίσχυση της στρατηγικής της αυτονομίας σε ένα περιβάλλον εντεινόμενου γεωοικονομικού ανταγωνισμού.

Ως συλλογικός δρών, η ΕΕ βρίσκεται στο επίκεντρο του ανταγωνισμού συνδεσιμότητας μεταξύ Κίνας και Ινδίας (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 7). Από τη μία πλευρά, διατηρεί βαθιά οικονομική αλληλεξάρτηση με την Κίνα, η οποία αποτελεί τον σημαντικότερο εμπορικό της εταίρο, ενώ κρίσιμες ευρωπαϊκές υποδομές λειτουργούν ως κόμβοι εισόδου κινεζικών προϊόντων (Eurostat 2025; Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 9). Από την άλλη, αναδεικνύεται σε φυσικό εταίρο της Ινδίας και των ΗΠΑ, στο πλαίσιο μιας σύγκλισης θεσμικών και στρατηγικών επιδιώξεων που αποσκοπούν στον περιορισμό της κινεζικής επιρροής (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 5).

Τα τελευταία χρόνια, η ευρωπαϊκή στάση απέναντι στην BRI έχει καταστεί πιο επιφυλακτική, λόγω ανησυχιών για έλλειψη διαφάνειας, υπερδανεισμό και πιθανή πολιτική επιρροή μέσω

οικονομικών μέσων (Riga 2024, 297; Zanganeh and Tishehyar 2025, 53, 61–62). Παράλληλα, η ΕΕ υιοθέτησε αυστηρότερες πολιτικές ελέγχου ξένων επενδύσεων και προστασίας κρίσιμων υποδομών, εντάσσοντας την Κίνα στην κατηγορία του «συστημικού ανταγωνιστή» και προωθώντας τη στρατηγική de-risking σε κρίσιμους τομείς (Riga 2025, 307–308), όπως η ενέργεια, οι πρώτες ύλες και οι εφοδιαστικές αλυσίδες. Ωστόσο, η διαφοροποίηση εξαρτήσεων παραμένει περιορισμένη, καθώς η Ινδία δεν διαθέτει ακόμη την απαιτούμενη παραγωγική και βιομηχανική ισχύ ώστε να λειτουργήσει ως πλήρες αντίβαρο στην Κίνα (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 9, 18, 24; Bonifazi et al. 2024, 14).

Στο ίδιο πλαίσιο, ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, όπως η αποχώρηση της Ιταλίας από την BRI και οι στρατηγικές συνεργασίες με χώρες της Αφρικής στον τομέα των κρίσιμων πρώτων υλών, αντανακλούν τη σταδιακή μετατόπιση της ευρωπαϊκής πολιτικής προς μια στρατηγική διαφοροποίησης και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων (European Commission 2023b, 1; Van Wieringen 2024, 10).

Η εμπλοκή της ΕΕ στον IMEC εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια αναδιάρθρωσης των δικτύων συνδεσιμότητας, με στόχο τη διαφοροποίηση εμπορικών και ενεργειακών διαδρομών και την εμβάθυνση των σχέσεων με την Ινδία και τα κράτη του Κόλπου, τα οποία αναδεικνύονται σε κρίσιμους ενεργειακούς, χρηματοδοτικούς και γεωοικονομικούς κόμβους του διαδρόμου (Heldt 2023, 225).

Συνολικά, η ευρωπαϊκή στάση στο δίπολο BRI–IMEC είναι επιλεκτική και ισορροπιστική. Η ΕΕ αναγνωρίζει τον ρόλο της BRI στην κάλυψη του παγκόσμιου επενδυτικού κενού, αλλά επιδιώκει, μέσω του IMEC και της GG, να περιορίσει τη μονοπωλιακή κινεζική επιρροή και να ενισχύσει τη στρατηγική της αυτονομία χωρίς να υιοθετήσει μια ανοιχτά συγκρουσιακή στάση απέναντι στο Πεκίνο.

4.3.1 Η πρωτοβουλία Global Gateway ως εργαλείο γεωοικονομικής προβολής

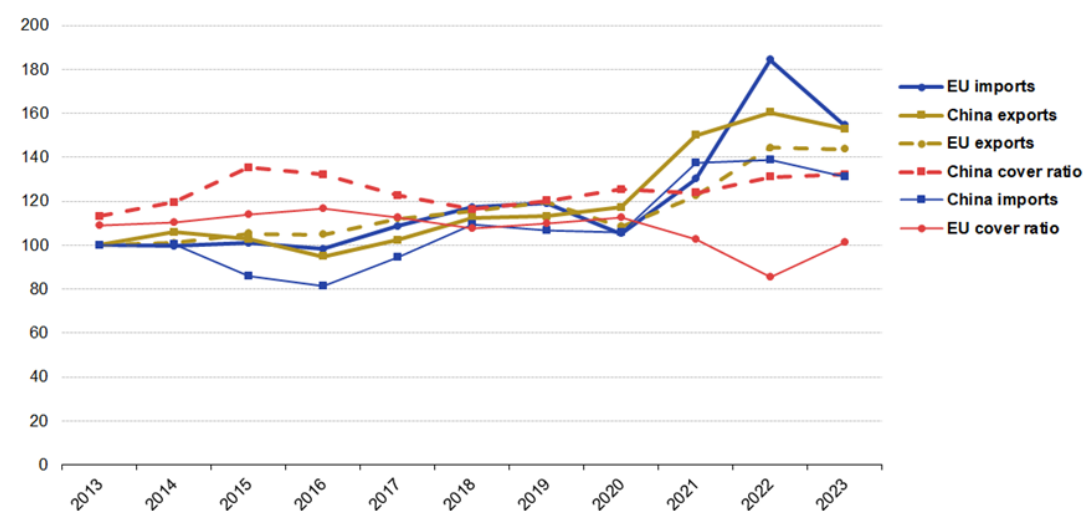
Οι λόγοι που συνέβαλαν καθοριστικά στη διαμόρφωση της απόφασης της Ευρωπαϊκή Ένωση να αναπτύξει τη δική της στρατηγική πρωτοβουλία σχετίζονται με εξωτερικές και εσωτερικές πιέσεις. Οι διαταραχές των εφοδιαστικών αλυσίδων στην πανδημία ανέδειξαν την ευαλωτότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας, ενώ η έμφαση στην προάσπιση των φιλελεύθερων δημοκρατικών αξιών και του κανόνα δικαίου, με έμφαση στον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ενίσχυσε την πολιτική βούληση αναθεώρησης υφιστάμενων εξαρτήσεων, ιδίως έναντι της Κίνας (Zanganeh and Tishehyar 2025, 63; Furness and Keijzer 2022, 3; European Commission

2023a). Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ επιδίωξε μια στρατηγική «αφύπνισης», με στόχο τη μείωση της εξάρτησης και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας σε κρίσιμους τομείς (Heldt 2023, 226–227).

Η αναγκαιότητα αυτής της στροφής ενισχύεται από τα εμπορικά δεδομένα ΕΕ–Κίνας, τα οποία, σύμφωνα με την Eurostat (2025) καταδεικνύουν αυξανόμενη εμπορική ασυμμετρία. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4, η επιδείνωση του ευρωπαϊκού δείκτη κάλυψης, υποδηλώνει την αυξανόμενη εξάρτηση της ΕΕ από κινεζικές εισαγωγές, χωρίς αντίστοιχα αποτελέσματα στις εξαγωγές, στοιχείο που συνέβαλε στη στροφή της προς πολιτικές διαφοροποίησης και στρατηγικής αυτονομίας.

Trade in goods of the EU and China, 2013-2023

(exports and imports indexed at 100 in 2013)



Notes:

- While the trade balance provides information on the absolute value of trading positions, the cover ratio provides a relative
- Exports and imports are indexed at 100 in 2013

Source: Eurostat (online data code: ext_it_introeu27_2020) and UNCTAD

eurostat

Διάγραμμα 4: Εξέλιξη εμπορικών ροών και δείκτη κάλυψης στο εμπόριο ΕΕ–Κίνας, 2013-2023.

Πηγή: Eurostat (2025)

Στο πλαίσιο αυτών των τακτικών απομείωσης συγκαταλέγεται η ευρωπαϊκή στρατηγική Global Gateway (GG), η οποία ανακοινώθηκε τον Δεκέμβριο του 2021 και συνδέεται θεσμικά με το χρηματοδοτικό πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/947 (NDICI–Global Europe), αποσκοπώντας στην ενίσχυση της γεωπολιτικής παρουσίας της ΕΕ και στη διαμόρφωση κανόνων και προτύπων στο παγκόσμιο σύστημα συνδεσιμότητας (European Parliament and Council of the European Union 2021; Karjalainen 2023, 301). Η πρωτοβουλία στοχεύει να

κινητοποιήσει έως €300 δισ. την περίοδο 2021–2027 και να αναπτύξει βιώσιμες και ασφαλείς συνδέσεις στους τομείς της ψηφιακής τεχνολογίας, της ενέργειας και των μεταφορών, αποτελώντας θεσμική απάντηση στον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό υποδομών που θα προασπίσουν και θα προωθήσουν αξίες, αρχές και θεμελιώδη συμφέροντα της ΕΕ στο παγκόσμιο σύστημα συνδεσιμότητας (Karjalainen 2023, 294; Tagliapietra 2023, 1327; Gaens, Sinkkonen, and Vogt 2023, 198; Teevan and Bilal 2023, 3; Heldt 2023, 229).

Στην πράξη, η ΕΕ επιδιώκει να προσφέρει ελκυστικούς χρηματοδοτικούς όρους μέσω επιχορηγήσεων, ευνοϊκών δανείων και εγγυήσεων που μειώνουν τον επενδυτικό κίνδυνο και στηρίζουν τη βιωσιμότητα του χρέους, ενώ ταυτόχρονα προωθεί υψηλά περιβαλλοντικά, κοινωνικά και θεσμικά πρότυπα διακυβέρνησης (Zanganeh and Tishehyar 2025, 64). Σε αντίθεση με την BRI, η οποία στηρίζεται κυρίως σε δανεισμό, το ευρωπαϊκό μοντέλο βασίζεται στη μόχλευση δημόσιων και ιδιωτικών κεφαλαίων υπό αυστηρότερα πλαίσια διαφάνειας, κράτους δικαίου και προστασίας κοινωνικών και εργατικών δικαιωμάτων (Tagliapietra 2023, 1329; Karjalainen 2023, 301). Η Ευρώπη έναντι της ποσοτικής υπεροχής της Κίνας, δίνει έμφαση στην ποιότητα των έργων, προωθώντας πρότυπα διαφάνειας, βιωσιμότητας, χρηστής διακυβέρνησης και ισότιμων εταιρικών σχέσεων. Με αυτόν τον τρόπο, η GG επιχειρεί να διαμορφώσει ένα εναλλακτικό μοντέλο συνδεσιμότητας που βασίζεται σε κανόνες και μακροπρόθεσμη ανθεκτικότητα (Karjalainen 2023, 293).

Ωστόσο, η GG αντιμετωπίζει προκλήσεις εσωτερικού συντονισμού, επάρκειας πόρων και ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού, καθώς οι πολιτικές διαφοροποιήσεις μεταξύ κρατών-μελών ως προς την ιεράρχηση προτεραιοτήτων υπονομεύουν τη συνοχή της πρωτοβουλίας και δημιουργούν διλήμματα ανάμεσα στην επίτευξη αναπτυξιακών στόχων και την υλοποίηση της στρατηγικής αυτονομίας (Zanganeh and Tishehyar 2025, 62; Ergenc 2025; Tagliapietra 2023, 1328). Παρατηρείται συγχρόνως ότι, η πρωτοβουλία δεν διαθέτει το εύρος επενδύσεων ούτε τον ρυθμό υλοποίησης που απαιτούνται για την αποτελεσματική αντιπαράθεση με την BRI, γεγονός που περιορίζει την ικανότητά της να λειτουργήσει ως πραγματικό γεωοικονομικό αντίβαρο (Zanganeh and Tishehyar 2022, 66). Παράλληλα, η «παγίδα των ευρωπαϊκών κανόνων» υπογραμμίζει ότι η έμφαση σε υψηλά κανονιστικά και θεσμικά πρότυπα μπορεί να μειώσει την ταχύτητα υλοποίησης και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών προτάσεων, καθιστώντας τις λιγότερο ελκυστικές σε εταιρείες που προτάσσουν άμεσες αναπτυξιακές αποδόσεις (Karjalainen 2023, 304–305). Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι καθυστερήσεις έγκρισης και αυστηροί όροι συμμόρφωσης μπορούν να περιορίσουν την απορρόφηση πόρων και να

ωθήσουν ορισμένες χώρες προς ταχύτερα και λιγότερο δεσμευτικά σχήματα χρηματοδότησης, μειώνοντας την ικανότητα της ΕΕ να μετατρέπει την κανονιστική της ισχύ σε έγκαιρη παρουσία «επί του πεδίου». Συνεπώς, η αποτελεσματικότητα της GG κρίνεται όχι μόνο από την ποιότητα των προτύπων που προωθεί, αλλά και από την επιχειρησιακή της δυνατότητα να ανταποκρίνεται εγκαίρως στις προτεραιότητες των χωρών-εταίρων (Karjalainen 2023, 310). Τέλος, η αυξανόμενη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα ενέχει κίνδυνο εργαλειοποίησης της αναπτυξιακής πολιτικής, εφόσον μετατοπίζει το βάρος από στρατηγικούς και αξιακούς στόχους προς στενότερα οικονομικά συμφέροντα (Furness and Keijzer 2022, 5).

Το κρίσιμο ερώτημα είναι κατά πόσο μπορεί να επιτευχθεί αποτελεσματικός στρατηγικός συντονισμός μεταξύ κρατών-μελών, θεσμικών οργάνων και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, ώστε η GG να λειτουργήσει ως συνεκτικό και αξιόπιστο εργαλείο διεθνούς συνδεσιμότητας (Tagliapietra 2023, 1328).

4.3.2 Η ΕΕ ανάμεσα στη σταθερότητα και τη στρατηγική αυτονομία

Η ανάλυση του ρόλου της ΕΕ στον γεωοικονομικό ανταγωνισμό Κίνας–Ινδίας καταδεικνύει ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική δεν είναι μονοδιάστατη, αλλά συνδυάζει τη λειτουργία της ως σταθεροποιητικού παράγοντα με τη σταδιακή ενίσχυση της στρατηγικής της αυτονομίας.

Ως σταθεροποιητικός δρών, η ΕΕ προωθεί μια διεθνή τάξη βασισμένη σε κανόνες, θεσμούς και πολυμερή συνεργασία, αντιτιθέμενη σε λογικές σφαιρών επιρροής. Μέσω του GG και των στρατηγικών εταιρικών σχέσεων, ιδίως με την Ινδία, επιχειρεί να προσφέρει εναλλακτικά μοντέλα συνδεσιμότητας που περιορίζουν την παραγωγή χρέους και πολιτικών εξαρτήσεων, ενώ ταυτόχρονα διατηρεί ανοιχτούς διαύλους συνεργασίας με βασικούς δρώντες, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, επιδιώκοντας την αποφυγή μιας απόλυτης λογικής διπολισμού (Heldt 2023, 229; Lefler and Costello 2024; Messingschlager 2025).

Παράλληλα, η ΕΕ επιδιώκει τον ρόλο αυτόνομου στρατηγικού δρώντα, ικανού να λαμβάνει αποφάσεις και να διασφαλίζει κρίσιμα συμφέροντα χωρίς απόλυτη εξάρτηση από άλλες μεγάλες δυνάμεις (Mohr 2025). Η στρατηγική αυτονομία αποτυπώνει την πρόθεση της Ένωσης να συνδυάζει την πολυμερή συνεργασία με την ικανότητα αυτόνομης δράσης όταν διακυβεύονται βασικά ευρωπαϊκά συμφέροντα (Herrmann 2023, 4, 15). Οι εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας ανέδειξαν την ανάγκη μείωσης ασύμμετρων εξαρτήσεων και ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανθεκτικότητας σε κρίσιμους τομείς, όπως η ενέργεια, η άμυνα και η τεχνολογία (Rizzi, Engström, and Hobbs 2024, 7; Broeders, Cristiano, and Kaminska 2023, 1266). Στο πλαίσιο

αυτό, η στρατηγική αυτονομία δεν ισοδυναμεί με απομονωτισμό, αλλά με την ενίσχυση της ικανότητας της ΕΕ να δρα αυτόνομα σε ένα ανταγωνιστικό γεωπολιτικό περιβάλλον, διατηρώντας τον κανονιστικό της ρόλο στο διεθνές σύστημα.

Σύμφωνα με το *White Paper for European Defence – Readiness 2030*, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να ενισχύσει τη στρατηγική της θέση, παραμένοντας πιστή στις θεμελιώδεις αξίες της και διασφαλίζοντας την ειρήνη και την ασφάλεια, ενώ ταυτόχρονα στοχεύει στη μείωση της εξάρτησής της από κράτη που εκλαμβάνονται ως πηγές στρατηγικών κινδύνων και των οποίων η ταχεία οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη ενδέχεται να υπονομεύσει τη θέση της στο διεθνές σύστημα (European Commission 2025, 2–3). Οι συνεχιζόμενες εντάσεις στη Μέση Ανατολή καταδεικνύουν ότι η σταθερότητα παραμένει εύθραυστη, γεγονός που ωθεί την ΕΕ να ενισχύσει τον ρόλο της ως παράγοντα σταθερότητας, εμβαθύνοντας τη συνεργασία με στρατηγικούς εταίρους, όπως η Ινδία, και προωθώντας την αναδιάρθρωση της ευρωπαϊκής αμυντικής ικανότητας (European Commission 2025, 6, 19).

Συνολικά, η ΕΕ επιχειρεί να ισορροπήσει ανάμεσα στη σταθερότητα και τη στρατηγική αυτονομία, λειτουργώντας κυρίως ως ρυθμιστικός και γεωοικονομικός δρών. Η στρατηγική αυτή αποτυπώνει την προσπάθειά της να αποφύγει τόσο την παθητική προσαρμογή όσο και την ανοιχτή αντιπαράθεση, υιοθετώντας μια ευέλικτη και πολυεπίπεδη προσέγγιση που εξυπηρετεί τα μακροπρόθεσμα συμφέροντά της.

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα και Προτάσεις Πολιτικής

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια συνολική ανακεφαλαίωση των βασικών ευρημάτων της διατριβής, καθώς και η ερμηνεία τους υπό το πρίσμα των κυρίαρχων θεωρητικών προσεγγίσεων των διεθνών σχέσεων. Παράλληλα, αναλύεται ο ρόλος της ΕΕ στη διαμόρφωση της παγκόσμιας αρχιτεκτονικής συνδεσιμότητας, με έμφαση στη θέση της ανάμεσα στον ανταγωνισμό μεγάλων δυνάμεων και στην επιδίωξη στρατηγικής αυτονομίας. Τέλος, διατυπώνονται προτάσεις πολιτικής που αφορούν την ενίσχυση της ευρωπαϊκής γεωοικονομικής στρατηγικής και την εμβάθυνση της πολιτικής αυτονομίας της ΕΕ στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον.

5.1 Ανακεφαλαίωση - Συνολική Αποτίμηση των Κύριων Ευρημάτων

Η παρούσα διατριβή ανέδειξε τη σημασία της συνδεσιμότητας ως κρίσιμου πεδίου γεωοικονομικού ανταγωνισμού στο σύγχρονο διεθνές σύστημα. Σκοπός της ήταν η διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο οι πρωτοβουλίες BRI και IMEC λειτουργούν ως εργαλεία άσκησης

ισχύος, καθώς και η αποτίμηση του ρόλου της ΕΕ στο αναδυόμενο γεωοικονομικό περιβάλλον. Η συγκριτική ανάλυση κατέδειξε ότι η συνδεσιμότητα υπερβαίνει τον οικονομικό της χαρακτήρα και εντάσσεται σε ευρύτερες στρατηγικές ανακατανομής ισχύος και αναδιαμόρφωσης της διεθνούς τάξης.

Όσον αφορά το πρώτο ερευνητικό ερώτημα, σχετικά με τα κύρια γεωοικονομικά και στρατηγικά χαρακτηριστικά της BRI από την έναρξή της το 2013, η ανάλυση του Κεφαλαίου 2 κατέδειξε ότι η πρωτοβουλία αποτελεί μια μακροπρόθεσμη, συνεκτική και κρατικά καθοδηγούμενη γεωοικονομική στρατηγική, η οποία υπερβαίνει τον χαρακτήρα ενός απλού αναπτυξιακού προγράμματος υποδομών. Η BRI λειτουργεί ως πολυδιάστατο εργαλείο μέσω του οποίου η Κίνα επιδιώκει να αναδιαμορφώσει τις παγκόσμιες δομές συνδεσιμότητας, να ενισχύσει τη σχετική της ισχύ και να επηρεάσει την κατανομή ισχύος στο διεθνές σύστημα (Sheng and do Nascimento 2021, 47). Η πρωτοβουλία ενσωματώνει οικονομικούς, πολιτικούς και θεσμικούς στόχους, επιτρέποντας στην Κίνα να ελέγχει κρίσιμες εμπορικές και ενεργειακές διαδρομές, να δημιουργεί σχέσεις ασύμμετρης αλληλεξάρτησης και να εξάγει τεχνολογικά και κανονιστικά πρότυπα. Παράλληλα, μέσω της χρηματοδοτικής της αρχιτεκτονικής, των κρατικών επιχειρήσεων και της ψηφιακής διάστασης της πρωτοβουλίας, η Κίνα διευρύνει τη γεωοικονομική της επιρροή και μετασχηματίζει τις παγκόσμιες εφοδιαστικές και εμπορικές αλυσίδες. Συνεπώς, το πρώτο ερευνητικό ερώτημα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η BRI συνιστά βασικό πυλώνα της κινεζικής γεωοικονομικής στρατηγικής και κρίσιμο εργαλείο ανακατανομής ισχύος στο διεθνές σύστημα.

Σε σχέση με το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, το οποίο αφορά τα συμφέροντα που εξυπηρετεί η στρατηγική της Ινδίας μέσω του IMEC, η ανάλυση του Κεφαλαίου 3 κατέδειξε ότι ο IMEC συνιστά αφενός στρατηγική απάντηση στην κινεζική BRI και αφετέρου μέσο γεωοικονομικής αναβάθμισης της διεθνούς θέσης της Ινδίας. Μέσω του IMEC, η Ινδία επιδιώκει τη διαφοροποίηση των εμπορικών και ενεργειακών διαδρομών, τη μείωση της εξάρτησής της από υφιστάμενες διαδρομές που επηρεάζονται από την κινεζική επιρροή και την ανάδειξή της σε κόμβο συνδεσιμότητας μεταξύ Ασίας, Μέσης Ανατολής και Ευρώπης. Παράλληλα, ο IMEC εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο γεωπολιτικής σύμπραξης με τις Ηνωμένες Πολιτείες, την ΕΕ και περιφερειακούς εταίρους, αποτυπώνοντας την προσπάθεια της Ινδίας να λειτουργήσει ως εξισορροπητικός παράγοντας έναντι της κινεζικής γεωοικονομικής επέκτασης (Singh et al. 2025, 1). Ωστόσο, η έρευνα ανέδειξε ότι ο IMEC βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο υλοποίησης και αντιμετωπίζει σημαντικούς γεωπολιτικούς, θεσμικούς και χρηματοδοτικούς

περιορισμούς, γεγονός που περιορίζει, προς το παρόν, την αποτελεσματικότητά του σε σύγκριση με την BRI. Κατά συνέπεια, το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο IMEC αποτελεί ένα φιλόδοξο αλλά ακόμη ατελές γεωοικονομικό εγχείρημα, το οποίο αντανακλά την προσπάθεια της Ινδίας να αναβαθμίσει τον ρόλο της στο διεθνές σύστημα και να εξισορροπήσει την κινεζική επιρροή.

Αναφορικά με το τρίτο ερευνητικό ερώτημα, το οποίο εξετάζει σε ποιον βαθμό οι δύο πρωτοβουλίες προάγουν τη διεθνή και περιφερειακή σταθερότητα ή, αντιθέτως, εντείνουν τον γεωοικονομικό ανταγωνισμό, η εργασία κατέδειξε ότι η συνδεσιμότητα δεν αποτελεί ουδέτερο φαινόμενο. Παρότι η φιλελεύθερη θεωρία υποστηρίζει ότι η οικονομική αλληλεξάρτηση μπορεί να συμβάλει στη σταθερότητα (Lee και Pyun 2010, 38), η ανάλυση υπό το πρίσμα του νεορεαλισμού και της γεωοικονομίας έδειξε ότι τόσο η BRI όσο και ο IMEC λειτουργούν κυρίως ως εργαλεία στρατηγικής ισχύος. Οι πρωτοβουλίες αυτές δημιουργούν νέες μορφές ασύμμετρης αλληλεξάρτησης, ενισχύουν τον ανταγωνισμό μεταξύ μεγάλων δυνάμεων και μετατρέπουν τις υποδομές και τις εμπορικές διαδρομές σε πεδίο γεωπολιτικής αντιπαράθεσης. Κατά συνέπεια, το τρίτο ερευνητικό ερώτημα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας, παρά τις αναπτυξιακές τους διαστάσεις, συμβάλλουν περισσότερο στην ένταση του γεωοικονομικού ανταγωνισμού παρά στην εδραίωση της διεθνούς σταθερότητας.

Τέλος, όσον αφορά το τέταρτο ερευνητικό ερώτημα, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ανταποκρίνεται η ΕΕ στον ανταγωνισμό Κίνας-Ινδίας και το κατά πόσο λειτουργεί ως σταθεροποιητικός παράγοντας ή ως αυτόνομος γεωοικονομικός δρών, η ανάλυση του Κεφαλαίου 4 ανέδειξε μια σύνθετη και αντιφατική ευρωπαϊκή στάση. Από τη μία πλευρά, η ΕΕ επιδιώκει να προωθήσει ένα πρότυπο συνδεσιμότητας βασισμένο σε κανόνες, βιωσιμότητα και πολυμέρεια, κυρίως μέσω της πρωτοβουλίας GG, επιχειρώντας να λειτουργήσει ως σταθεροποιητικός παράγοντας στο διεθνές σύστημα. Από την άλλη πλευρά, η περιορισμένη επενδυτική της ισχύς, οι εσωτερικές πολιτικές αντιφάσεις μεταξύ κρατών-μελών που υπονομεύουν τη συνοχή της και ο θεσμικός κατακερματισμός περιορίζουν την ικανότητά της να αναδειχθεί σε πλήρως αυτόνομο γεωοικονομικό δρών (Karjalainen 2023, 304-305). Συνεπώς, το τέταρτο ερευνητικό ερώτημα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ΕΕ κινείται μεταξύ ρυθμιστικού και γεωοικονομικού ρόλου, χωρίς να έχει ακόμη αποκτήσει την αναγκαία στρατηγική αυτονομία για να ανταγωνιστεί ισότιμα τις μεγάλες δυνάμεις.

Συνολικά, το βασικό εύρημα της διατριβής είναι ότι η συνδεσιμότητα έχει μετασχηματιστεί από μέσο οικονομικής συνεργασίας σε βασικό μηχανισμό γεωοικονομικής αντιπαράθεσης. Η BRI και ο IMEC δεν αποτελούν απλώς ανταγωνιστικά έργα υποδομών, αλλά εκφράζουν δύο διαφορετικά μοντέλα άσκησης ισχύος και οργάνωσης της διεθνούς οικονομίας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΕ επιχειρεί να διαμορφώσει έναν ενδιάμεσο ρόλο μεταξύ ανταγωνισμού και σταθερότητας, γεγονός που αναδεικνύει ταυτόχρονα τις δυνατότητες και τα όρια της ευρωπαϊκής γεωοικονομικής στρατηγικής στο σύγχρονο διεθνές σύστημα.

5.2 Ερμηνεία των αποτελεσμάτων υπό το πρίσμα των θεωριών

Η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της παρούσας διατριβής υπό το πρίσμα των θεωρητικών προσεγγίσεων του νεορεαλισμού και της γεωοικονομίας καταδεικνύει ότι οι πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας συνιστούν κατεξοχήν πεδίο άσκησης ισχύος στο σύγχρονο διεθνές σύστημα. Συγκεκριμένα, ο νεορεαλισμός φωτίζει τη χρήση της συνδεσιμότητας ως μέσου εξισορρόπησης ισχύος, στρατηγικού ανταγωνισμού και ελέγχου κρίσιμων κόμβων με απώτερο σκοπό τα συμμετέχοντα κράτη να ενισχύσουν την θέση τους και να εξασφαλίσουν την επιβίωσή τους στο άναρχο διεθνές σύστημα. Αντίστοιχα, η γεωοικονομική προσέγγιση αναδεικνύει τον ρόλο των επενδύσεων, της χρηματοδότησης και των κανονιστικών προτύπων που προβάλλουν οι πρωτοβουλίες, ως βασικών μηχανισμών άσκησης στρατηγικής επιρροής (Luttwak 1990, 17; Scholvin and Wigell 2018, 74). Αντίθετα, η φιλελεύθερη άποψη ότι η οικονομική αλληλεξάρτηση οδηγεί αυτομάτως σε ειρηνική συνεργασία επιβεβαιώνεται μόνο μερικώς, καθώς σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού η συνδεσιμότητα «εργαλειοποιείται» και μετατρέπεται σε εργαλείο ισχύος (Farrell and Newman 2019, 45–48).

Στο πλαίσιο αυτό, τα ευρήματα της διατριβής επιτρέπουν μια ευρύτερη θεωρητική ερμηνεία της συνδεσιμότητας. Συγκεκριμένα, αναδεικνύεται ότι οι πρωτοβουλίες συνδεσιμότητας δεν μπορούν να ερμηνευθούν αποκλειστικά ως αναπτυξιακά έργα, αλλά ως υβριδικά εργαλεία ισχύος, όπου οικονομικοί και γεωπολιτικοί στόχοι συνυφαίνονται. Υπό αυτή την έννοια, η συνδεσιμότητα μπορεί να προσεγγιστεί όχι ως ουδέτερος μηχανισμός συνεργασίας, αλλά ως δυναμικό πεδίο γεωοικονομικής αντιπαράθεσης, στο οποίο η σχετική ισχύς των δρώντων καθορίζεται από τον έλεγχο υποδομών, δικτύων και κανόνων. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει μια πιο σύνθετη κατανόηση των σύγχρονων διεθνών σχέσεων, όπου η οικονομία και η γεωπολιτική δεν λειτουργούν ως διακριτά πεδία, αλλά ως αλληλοσυμπληρούμενες διαστάσεις της άσκησης ισχύος.

5.3 Εκτίμηση για το μέλλον του ανταγωνισμού Κίνας–Ινδίας

Ο μελλοντικός ανταγωνισμός Κίνας–Ινδίας στον τομέα της συνδεσιμότητας και της γεωοικονομίας αναμένεται να παραμείνει ασύμμετρος, καθώς η Ινδία δεν διαθέτει ακόμη επαρκή βιομηχανική και παραγωγική δυναμικότητα ώστε να λειτουργήσει ως αξιόπιστη εναλλακτική στην κινεζική οικονομική ισχύ και να υποστηρίξει ουσιαστικά τη στρατηγική *de-risking* της ΕΕ από την Κίνα. Παράλληλα, η πρωτοβουλία GG, παρά τη θεσμική της ποιότητα και τον κανονιστικό της χαρακτήρα, δεν διαθέτει την επενδυτική κλίμακα και την ταχύτητα υλοποίησης που απαιτούνται για να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά την BRI. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο ανταγωνισμός Κίνας–Ινδίας δεν φαίνεται να οδηγεί σε άμεση ανατροπή της κινεζικής υπεροχής, αλλά σε μια σταδιακή αναδιάταξη της παγκόσμιας συνδεσιμότητας, όπου η Ινδία και η ΕΕ λειτουργούν περισσότερο ως συμπληρωματικοί και εξισορροπητικοί παράγοντες απέναντι στην κινεζική γεωοικονομική ισχύ.

5.4 Προτάσεις Πολιτικής για ευρωπαϊκή στρατηγική αυτονομία

Σε επίπεδο πολιτικής, η ΕΕ καλείται να υιοθετήσει μια πιο συνεκτική και στρατηγικά προσανατολισμένη προσέγγιση στη διεθνή συνδεσιμότητα, αντιμετωπίζοντάς την ως εργαλείο γεωοικονομικής ισχύος και όχι αποκλειστικά ως αναπτυξιακή πολιτική. Η ενίσχυση της πρωτοβουλίας GG θα πρέπει να συνοδεύεται από αυστηρή ιεράρχηση έργων σε τομείς στρατηγικής σημασίας, όπως οι κρίσιμες πρώτες ύλες, η πράσινη ενέργεια και οι ψηφιακές υποδομές, με στόχο τη μείωση δομικών εξαρτήσεων από τρίτους δρώντες. Παράλληλα, η ΕΕ οφείλει να εμβαθύνει τη συνεργασία της με την Ινδία, ιδίως στο πλαίσιο του IMEC, διασφαλίζοντας ότι η συμμετοχή της θα λειτουργεί συμπληρωματικά προς την ενίσχυση της στρατηγικής της αυτονομίας, χωρίς να την εγκλωβίζει σε σχήματα μονοδιάστατης γεωπολιτικής ευθυγράμμισης. Τέλος, η αξιοποίηση της κανονιστικής και ρυθμιστικής ισχύος της ΕΕ, μέσω της προώθησης διεθνών προτύπων βιωσιμότητας, διαφάνειας και χρηστής διακυβέρνησης, δύναται να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των κινεζικών και ινδικών προσεγγίσεων συνδεσιμότητας, ενισχύοντας τον ρόλο της Ευρώπης ως σταθεροποιητικού και, ταυτόχρονα, δυναμικά αυτόνομου γεωοικονομικού δρώντα.

Τέλος, μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να εξετάσει εμπειρικά τον οικονομικό και πολιτικό αντίκτυπο των πρωτοβουλιών BRI, IMEC και GG στις χώρες υποδοχής, καθώς και τον βαθμό στον οποίο αυτές ενισχύουν ή περιορίζουν τη στρατηγική τους αυτονομία, συμβάλλοντας σε μια πιο ολοκληρωμένη αξιολόγηση της παγκόσμιας αρχιτεκτονικής συνδεσιμότητας.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ξενόγλωσση

- Ain, Noor Ul, Muhammad Muzaffar, and Zahid Yaseen. 2024. “Geo-strategic Competition between India and China: A Comparative Analysis of BRI and IMEC.” *Pakistan Social Sciences Review* 8 (2): 532–543. [https://doi.org/10.35484/pssr.2024\(8-II-S\)46](https://doi.org/10.35484/pssr.2024(8-II-S)46).
- Azizi, Shadi. 2025. “China’s Belt and Road Initiative (BRI): A Strategic Framework for ASEAN Engagement.” *Discover Global Society* 3 (1): 119–135.
- Barbieri, Katherine. 1996. “Economic Interdependence: A Path to Peace or a Source of Interstate Conflict?” *Journal of Peace Research* 33 (1): 29–49. <https://doi.org/10.1177/0022343396033001003>.
- Barbieri, Katherine and Gerald Schneider. 1999. “Globalization and Peace: Assessing New Directions in the Study of Trade and Conflict”. *Journal of Peace Research* 36 (4): 387–404. <https://doi.org/10.1177/0022343399036004001>.
- Blackwill, Robert, and Jennifer Harris. 2016. *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Harvard University Press.
- Boldrini, Chiara. 2025. “The Limits of Rapprochement Between India and China.” *War on the Rocks*, September 19, 2025. <https://warontherocks.com/2025/09/the-limits-of-rapprochement-between-india-and-china/>.
- Bora, Aman, Ajay Kumar, and Dr Devidas Vijay Bhosale. 2025. “The India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC): Strategic Opportunities and Challenges.” In *Global Geopolitical Power Shifts: The Role of India, Pakistan and China*. SSRN. Posted June 6, 2025. <https://ssrn.com/abstract=5283887>.
- Bonia, Dibya, and Dipankar Borah. 2024. “India Middle East Europe Economic Corridor: A Strategic Study.” *ShodhKosh Journal of Visual and Performing Arts* 5 (6). <https://doi.org/10.29121/shodhkosh.v5.i6.2024.3661>.
- Bonifazi, Alessandro, Enrico Ubiali, Matteo Vicari, and Jie Liu. 2024. “Belt and Road Initiative (BRI) and India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): A Comparative Analysis of Rising Commercial and Geopolitical Strategies.” In *27th Excellence in Services International Conference (EISIC 2024) Conference Proceedings*, 1–16. Bergamo: University of Bergamo, August 29–30. <https://sites.les.univr.it/eisic/wp-content/uploads/2024/10/BONIFAZI-A.-UBIALI-E.-VICARI-M.-LIU-R.J.pdf>.
- Broeders, Dennis, Fabio Cristiano, and Monica Kaminska. 2023. “In Search of Digital Sovereignty and Strategic Autonomy: Normative Power Europe to the Test of Its Geopolitical Ambitions.” *Journal of Common Market Studies* 61 (5): 1261–1280. <https://doi.org/10.1111/jcms.13462>.
- Burger, Johan. 2024. “BRI and IMEC: Cooperation Opportunities and Regional Impact.” *TRENDS Research & Advisory*, May 22, 2024. <https://trendsresearch.org/insight/bri-and-imec-cooperation-opportunities-and-regional-impact/>.

- Cafiero, Giorgio. 2023. "The Geopolitics of the India–Middle East–Europe Economic Corridor." *Arab Center Washington DC*, October 10. <https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.
- Cai, Peter. 2017. *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Sydney: Lowy Institute for International Policy. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>.
- Cao, Jiahua. 2020. "Toward a Health Silk Road: China's Proposal for Global Health Cooperation." *China Quarterly of International Strategic Studies* 6 (1): 19-35. <https://doi.org/10.1142/S2377740020500013>.
- Cau, Enrico. 2018. "Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order?" *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations* 4 (1): 45-71. [https://icaps.nsysu.edu.tw/var/file/131/1131/img/2374/CCPS4\(1\)-Cau.pdf](https://icaps.nsysu.edu.tw/var/file/131/1131/img/2374/CCPS4(1)-Cau.pdf).
- Carrai, Maria Adele, Jean-Christophe Defraigne, and Jan Wouters. 2020. "The Belt and Road Initiative and Global Governance: By Way of Introduction." In *The Belt and Road Initiative and Global Governance*, edited by Maria Adele Carrai, Jean-Christophe Defraigne, and Jan Wouters, 1–19. Cheltenham, UK & Northampton, MA: Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781789906226.00005>.
- Chatzky, Andrew, Noah Berman, and James McBride. 2023. "Who Built That? Labor and the Belt and Road Initiative." *Council on Foreign Relations (CFR)*, April 17. <https://www.cfr.org/blog/who-built-labor-and-belt-and-road-initiative>.
- Derudder, Ben, Xingjian Liu, and Charles Kunaka. 2018. *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. MTI Discussion Paper No. 6. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/pdf/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.
- Downes, James F., and Kenneth Lai. 2025. "EU–China Relations in a Post-COVID-19 World Order: The Context of the BRI Project." *Frontiers in Political Science* 7: 1644327. <https://doi.org/10.3389/fpos.2025.1644327>.
- European Commission. 2023a. "Global Gateway." Directorate-General for International Partnerships. March 1. https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en.
- European Commission. 2023b. "Global Gateway: EU Signs Strategic Partnerships on Critical Raw Materials Value Chains with DRC and Zambia and Advances Cooperation with US and Other Key Partners to Develop the 'Lobito Corridor'." Press release IP/23/5303, October 26, 2023. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_23_5303/IP_23_5303_EN.pdf.
- European Commission, and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. 2025. *White Paper for European Defence – Readiness 2030*. Brussels: European Commission, March 19, 2025. <https://commission.europa.eu/document/download/e6d5db69-e0ab-4bec-9dc0->

[3867b4373019_en?filename=White%20paper%20for%20European%20defence%20%E2%80%93%20Readiness%202030.pdf](https://ec.europa.eu/eurostat/en?filename=White%20paper%20for%20European%20defence%20%E2%80%93%20Readiness%202030.pdf).

- European Parliament and Council of the European Union. 2021. Regulation (EU) 2021/947 of the European Parliament and of the Council of 9 June 2021 establishing the Neighbourhood, Development and International Cooperation Instrument – Global Europe. Official Journal of the European Union L 209, 14 June 2021. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/947/oj>.
- Eurostat. 2021. “India–EU Trade in Goods: €0.9 Billion Deficit in 2020.” *Eurostat News*, May 8, 2021. <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/-/edn-20210508-1>.
- Eurostat. 2025. “China-EU - International Trade in Goods Statistics.” *Statistics Explained*. Accessed January 21, 2026. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics.
- Ergenc, Ceren. 2025. “The EU Is at a Crossroads – the Global Gateway Can Still Lead the Way Forward.” Centre for European Policy Studies (CEPS), July 2, 2025. <https://www.ceps.eu/the-eu-is-at-a-crossroads-the-global-gateway-can-still-lead-the-way-forward/>.
- Fallon, Theresa. 2015. “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia.” *American Foreign Policy Interests* 37 (3): 140–47. <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>.
- Farrell, Henry, and Abraham Newman. 2019. “Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion.” *International Security* 44 (1): 42–79. https://doi.org/10.1162/isec_a_00351.
- Furness, Mark, and Niels Keijzer. 2022. *Europe’s Global Gateway: A New Geostrategic Framework for Development Policy?* Briefing Paper No. 1/2022. Bonn: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE). <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/262283/1/1801082235.pdf>.
- Gaens, Bart, Ville Sinkkonen, and Henri Vogt. 2023. “Connectivity and Order: An Analytical Framework.” *East Asia* 40 (3): 209–228. <https://doi.org/10.1007/s12140-023-09401-z>.
- Ghanem, Dalia, and Amaia Sánchez-Cacicedo. 2024. “From Hype to Horizon: What the EU Needs to Know to Bring IMEC to Life.” Brief no. 10. European Union Institute for Security Studies, June 18. <https://www.iss.europa.eu/publications/briefs/hype-horizon-what-eu-needs-know-bring-imec-life>.
- Gilpin, Robert. 2016. *The Political Economy of International Relations*. Princeton University Press.
- Grieco, Joseph M. 1988. “Anarchy and the Limits of Cooperation: A Realist Critique of the Newest Liberal Institutionalism.” *International Organization* 42 (3): 485–507.
- Godehardt, Nadine, and Karoline Postel-Vinay. 2020. “Connectivity and Geopolitics: Beware the ‘New Wine in Old Bottles’ Approach.” SWP Comment 35/2020. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2020C35/>.
- Heldt, Eugénia C. 2023. “Europe’s Global Gateway: A New Instrument of Geopolitics.” *Politics and Governance* 11 (4): 223–234. <https://doi.org/10.17645/pag.v11i4.7098>.

- Herrmann, Christoph. 2023. *Open Strategic Autonomy: New Challenges for EU Trade and Economic Policy*. European Policy Analysis 9epa, June 2023. Swedish Institute for European Policy Studies (SIEPS). https://sieps.se/media/gnjfjhsp/2023_9epa.pdf.
- Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance. 2018. "China's Belt and Road Initiative Heightens Debt Risks in Eight Countries, Points to Need for Better Lending Practices." CGDEV, March 4. <https://www.cgdev.org/article/chinas-belt-and-road-initiative-heightens-debt-risks-eight-countries-points-need-better>.
- Hillman, Jonathan E. 2018. "China's Belt and Road Is Full of Holes." *CSIS Briefs*, September 4. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>.
- Himaz, Rosana. 2021. "Challenges Associated with the BRI: A Review of Recent Economics Literature." *The Service Industries Journal* 41 (7–8): 512–26. <https://doi.org/10.1080/02642069.2019.1584193>.
- Imessaoudene, Zakaria. 2022. "The Rise of Geoeconomics." *Global Challenges*, no. 12 (November). <https://globalchallenges.ch/issue/12/the-rise-of-geoeconomics>.
- Jash, Amrita. 2023. "India–China Rivalry: The Contest That Is Shaping the 'Asian Century'." *The International Spectator* 58 (3): 113–30. <https://doi.org/10.1080/03932729.2023.222355>.
- Karjalainen, Tyne. 2023. "European Norms Trap? EU Connectivity Policies and the Case of the Global Gateway." *East Asia* 40 (3): 293–316. <https://doi.org/10.1007/s12140-023-09403-x>.
- Kaya, Ayse, Christopher Kilby, and Jingke Pan. 2023. "Geoeconomics of Chinese Influence: The Belt and Road Initiative and the Asian Infrastructure Investment Bank." Paper presented at the Political Economy of International Organizations (PEIO) Conference, March 2023. https://www.peio.me/wp-content/uploads/PEIO15/PEIO15_paper_111.pdf.
- Keohane, Robert O., and Joseph S. Nye Jr. 1973. "Power and Interdependence." *Survival* 15 (4): 158–65. <https://doi.org/10.1080/00396337308441409>.
- Khan, Abdul Moiz. 2024. "The Geopolitics of Global Infrastructure Projects: Challenges and Opportunities for Health and Wellbeing." *Oxford Open Infrastructure and Health 2*: ouae006. <https://doi.org/10.1093/ooih/ouae006>.
- Khan, Saima Razzaq, Hassina Bashir, Waseem Ullah, Muhammad Ilyas Khan, and Sajad Rasool. 2024. "Politics of Corridors: IMEC vs BRI, Geopolitical and Geostrategic Implications of IMEC." *Migration Letters* 21 (S12): 251–262. Accessed December 17, 2025. <https://migrationletters.com/index.php/ml/article/view/11475>.
- Khan, Sameer. 2025. "With Gaza Deal, IMEC Corridor Can Become Reality: Biden." *Siasat.com*, January 16, 2025. <https://www.siasat.com/with-gaza-deal-imec-corridor-can-become-reality-biden-3165410/>.
- Krasner, Stephen D. 1976. "State Power and the Structure of International Trade." *World Politics* 28 (3): 317–47. <https://doi.org/10.2307/2009974>.
- Lee, Jong-Wha, and Ju Hyun Pyun. 2016. "Does Trade Integration Contribute to Peace?" *Review of Development Economics* 20 (1): 327–44. <https://doi.org/10.1111/rode.12222>.

- Leffler, Christian, and Patrick Costello. 2024. "Global Gateway and China's Belt and Road Initiative — Fighting the Last War?" *European Democracy Hub*, May 13. <https://www.e-pd.eu/global-gateway-and-chinas-belt-and-road-initiative-fighting-the-last-war/>.
- Levine, David. 1996. "Global Interdependence and National Prosperity." In *U.S. Trade Policy and Global Growth*, edited by Robert A. Blecker, 37–57. Armonk, NY: M.E. Sharpe.
- Luttwak, Edward N. 1990. "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce." *The National Interest* 20: 17–23.
- Ly, Bora. 2020. "Challenge and Perspective for Digital Silk Road." *Cogent Business & Management* 7 (1): 1804180. <https://doi.org/10.1080/23311975.2020.1804180>.
- Messingschlager, Stefan. 2025. "How Europe's Global Gateway Competes With China's BRI." *E-International Relations*, September 22, 2025. <https://www.e-ir.info/2025/09/22/opinion-how-europes-global-gateway-competes-with-chinas-bri>.
- Menon, Nitin. 2024. "A Decade of Belt and Road Initiative: China's Motivations and India's Suspicions." *E-International Relations*, December 26. <https://www.e-ir.info/2024/12/26/a-decade-of-belt-and-road-initiative-chinas-motivations-and-indias-suspicions/>.
- Mohr, Christoph P. 2025. "Strategic Convergence between India and the European Union." *The Diplomat*, May 14, 2025. <https://thediplomat.com/2025/05/strategic-convergence-between-india-and-the-european-union/>.
- Nadin, Rebecca, Elvira Mami, Linda Calabrese, Yue Cao, and Yunnan Chen. 2024. *Ten Years of the Belt and Road Initiative: What Has the BRI Delivered for Connectivity in Developing Countries?* London: ODI. https://media.odi.org/documents/ODI_10_Years_Of_BRI_digital_003.pdf.
- Ohashi, Hideo. 2018. "The Belt and Road Initiative (BRI) in the Context of China's Opening-Up Policy." *Journal of Contemporary East Asia Studies* 7 (2): 85–103. <https://doi.org/10.1080/24761028.2018.1564615>.
- Oneal, John R., and Bruce Russett. 1999. "Assessing the Liberal Peace with Alternative Specifications: Trade Still Reduces Conflict." *Journal of Peace Research* 36 (4): 423–42. <https://doi.org/10.1177/0022343399036004003>.
- People's Republic of China. 2023. "Building an Open, Inclusive and Interconnected World for Common Development." Keynote speech by Xi Jinping at the Opening Ceremony of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation, October 18, 2023, Beijing. http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1018/c124_1175.html.
- Rasanah Research Team. 2023. *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Challenges and Opportunities*. King Fahad National Library Cataloging (Study L.D. no. 1445/3983). <https://rasanah-iiis.org/english/wp-content/uploads/sites/2/2023/10/The-India-Middle-East-Europe-Economic-Corridor-Challenges-and-Opportunities.pdf>.
- Riga, Dorina. 2025. "China as a Systemic Rival to the EU: Unveiling Its Alternative Model Promotion in the Western Balkans." In *China's Globalisation and the New World Order*, 287–313. Singapore: Springer Nature Singapore. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-981-96-3716-4_13.

- Rizzi, Andrea, Maria Engström, and Charles Hobbs. 2024. *The Infinite Connection: How to Make the India–Middle East–Europe Economic Corridor Happen*. European Council on Foreign Relations. <https://www.jstor.org/stable/resrep59604>.
- Rogerson, Kenneth. 2000. “Information Interdependence: Keohane and Nye’s Complex Interdependence in the Information Age.” *Information, Communication & Society* 3 (3): 415–36. <https://doi.org/10.1080/13691180051033379>.
- Rolland, Nadège. 2017. “China’s ‘Belt and Road Initiative’: Underwhelming or Game-Changer?” *The Washington Quarterly* 40 (1): 127-142. <https://doi.org/10.1080/0163660X.2017.1302743>.
- Ruta, Michele. 2018. “Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative.” World Bank Blogs – Trade, May 4. <https://blogs.worldbank.org/en/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative>.
- Shafer, Nicholas, and Afaq Hussain. 2025. *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an Era of Geopolitical Uncertainty*. Washington, DC: Atlantic Council of the United States, August 27, 2025. <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2025/08/The-India-Middle-East-Europe-Economic-Corridor-Connectivity-in-an-era-of-geopolitical-uncertainty.pdf>.
- Shahab, Azra. 2025. “India-Middle East-Europe Economic Corridor: Promise, Peril, and the Politics of Connectivity.” *Modern Diplomacy*, October 22, 2025. <https://moderndiplomacy.eu/2025/10/22/india-middle-east-europe-economic-corridor-promise-peril-and-the-politics-of-connectivity/>.
- Shrivastava, Arpan, and Amit Kumar. 2025. “Bridging Continents: The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) and the Future of Global Trade.” *UNNAYAN XVII (I)*: 195–210.
- Siddiq, Arhama. 2023. “Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry.” *Journal of Pakistan-China Studies* 4 (1): 1–22. <https://doi.org/10.55733/jpcs.v4i1.69>.
- Singh, Alok Kumar. 2024. “Corridors of Influence: A Comparative Analysis of the Geopolitical and Economic Dimensions of IMEC and BRI.” *Bihar Shodh Samaagam* 2 (3) (July–September): 71–79. https://www.biharshodhsamaagam.com/header_banner/sub_menu_banner_1747845203_232.pdf.
- Singh, Manjari. 2025. *IMEC as a Strategic Asset: Imperative of Security in a Multi-lateral, Multi-sectoral and Multi-stakeholder Connectivity Corridor*. Issue Brief 429, Centre for Land Warfare Studies (CLAWS), April 7. https://claws.co.in/wp-content/uploads/2025/04/IB_429.pdf.
- Singh, Satyam, Waseem Raja, Sandeep Kumar, Akriti Uppal, and Neeta Rani. 2025. “India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Strategic Energy Alternative.” *Energy RESEARCH LETTERS* 6 (4). <https://doi.org/10.46557/001c.123649>.
- Suri, Navdeep, Nilanjan Ghosh, Kabir Taneja, Sameer Patil, and Promit Mookherjee. 2024. *India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global*

Connectivity.

Observer Research Foundation (ORF).

<https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>.

- Scholvin, Sören, and Mikael Wigell. 2018. Power politics by economic means: Geoeconomics as an analytical approach and foreign policy practice'. *Comparative Strategy* 37 (1): 73–84. <https://doi.org/10.1080/01495933.2018.1419729>.
- Sengupta, Anita. 2024. "Globalization and the Geopolitics of Multi-Layered Connectivity." In *India's Eurasian Alternatives in an Era of Connectivity: Historic Connects and New Corridors*, edited by Anita Sengupta. Singapore: Springer Nature. https://doi.org/10.1007/978-981-97-0236-7_4.
- Sheng, Lu, and Daniel F. do Nascimento. 2021. "The BRI and Its Economic Corridors: Opportunities for Development." In *The Belt and Road Initiative in South–South Cooperation*, edited by Daniel F. do Nascimento, 45–63. Singapore: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-16-6357-4_3.
- Tagliapietra, Simone. 2024. "The European Union's Global Gateway: An Institutional and Economic Overview." *The World Economy* 47 (4): 1326–1335. <https://doi.org/10.1111/twec.13551>.
- Tang, Yingzhi. 2021. "How Protest is Posing a Growing Threat to the BRI." *Green Finance & Development Center (Greenfdc.org)*, May 11. <https://greenfdc.org/how-protest-is-posing-a-growing-threat-to-the-bri/>.
- Teevan, Catriona, and Sana Bilal. 2023. The Global Gateway at Two: Implementing EU Strategic Ambitions. European Centre for Development Policy Management (ECDPM). <https://ecdpm.org/publications/global-gateway-two-implementing-eu-strategic-ambitions>.
- van Wieringen, Kjeld. 2024. Global Gateway 2030: Future of Europe's Global Infrastructure Bid. European Parliamentary Research Service, Policy Foresight Unit, PE 757.826 – July 2024. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA\(2024\)757826_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA(2024)757826_EN.pdf).
- Vihma, Antto, and Mikael Wigell. 2016. "Unclear and Present Danger: Russia's Geoeconomics and the Nord Stream II Pipeline." *Global Affairs* 2 (4): 347–59. <https://doi.org/10.1080/23340460.2016.1251073>.
- Waltz, Kenneth N. 1979. *Theory of International Politics*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- World Bank. 2026. "India Exports by Region, 2013–2023." *World Integrated Trade Solution (WITS)*. Accessed January 21, 2026. <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/IND/StartYear/2013/EndYear/2023/TradeFlow/Export/Partner/BY-REGION/Indicator/XPRT-TRD-VL>.
- Ye, Min. 2022. "Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends." *Global Development Policy Center*, September 6. <https://www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends/>.

- Yıldırımçakar, Emrah. 2025. “Multilateral Strategic Competitions: Assessing China’s BRI and India’s IMEC.” *Pamukkale University Journal of Social Sciences Institute* 71: 87–99. Accessed December 17, 2025. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/5012607>.
- Yu, Shirley. 2019. *The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and the Developing Global Order*. London: LSE IDEAS. <https://www.lse.ac.uk/iga/assets/documents/publications/2019/THE-BELT-AND-ROAD-INITIATIVE-MODERNITY-GEOPOLITICS-AND-THE-DEVELOPING-GLOBAL-ORDER.pdf>.
- Zanganeh, Pantea Mohebi, and Mandana Tishehyar. 2025. “The Impact of Global Gateway on EU–China Cooperation in the Framework of the Belt and Road Initiative.” In *The Palgrave Handbook on China–Europe–Africa Relations*, 51–69. Singapore: Springer Nature Singapore. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-97-5640-7>.

Ελληνόγλωσση

- Ηρακλείδης, Αλέξης. 2015. *Διεθνείς Σχέσεις και Διεθνής Πολιτική*. Αθήνα: Κάλλιπος. <https://doi.org/10.57713/kallipos-447>.
- Κουσκουβέλης, Ηλίας. 1997. «Η έννοια της σταθερότητας στη θεωρία της διεθνούς πολιτικής». *Το Βήμα των Κοινωνικών Επιστημών* 6 (21): 45–60.
- Κουσκουβέλης, Ηλίας. 2004. *Εισαγωγή στις διεθνείς σχέσεις*. Αθήνα: Ποιότητα. Πρόσβαση 11 Νοεμβρίου 2025. <http://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/17031>.
- Mearsheimer, John J. 2006. *Η τραγωδία της πολιτικής των μεγάλων δυνάμεων*. Μετάφραση Κ. Κολιόπουλος και Π. Ήφαιστος–Η. Κουσκουβέλης. Αθήνα: Ποιότητα.