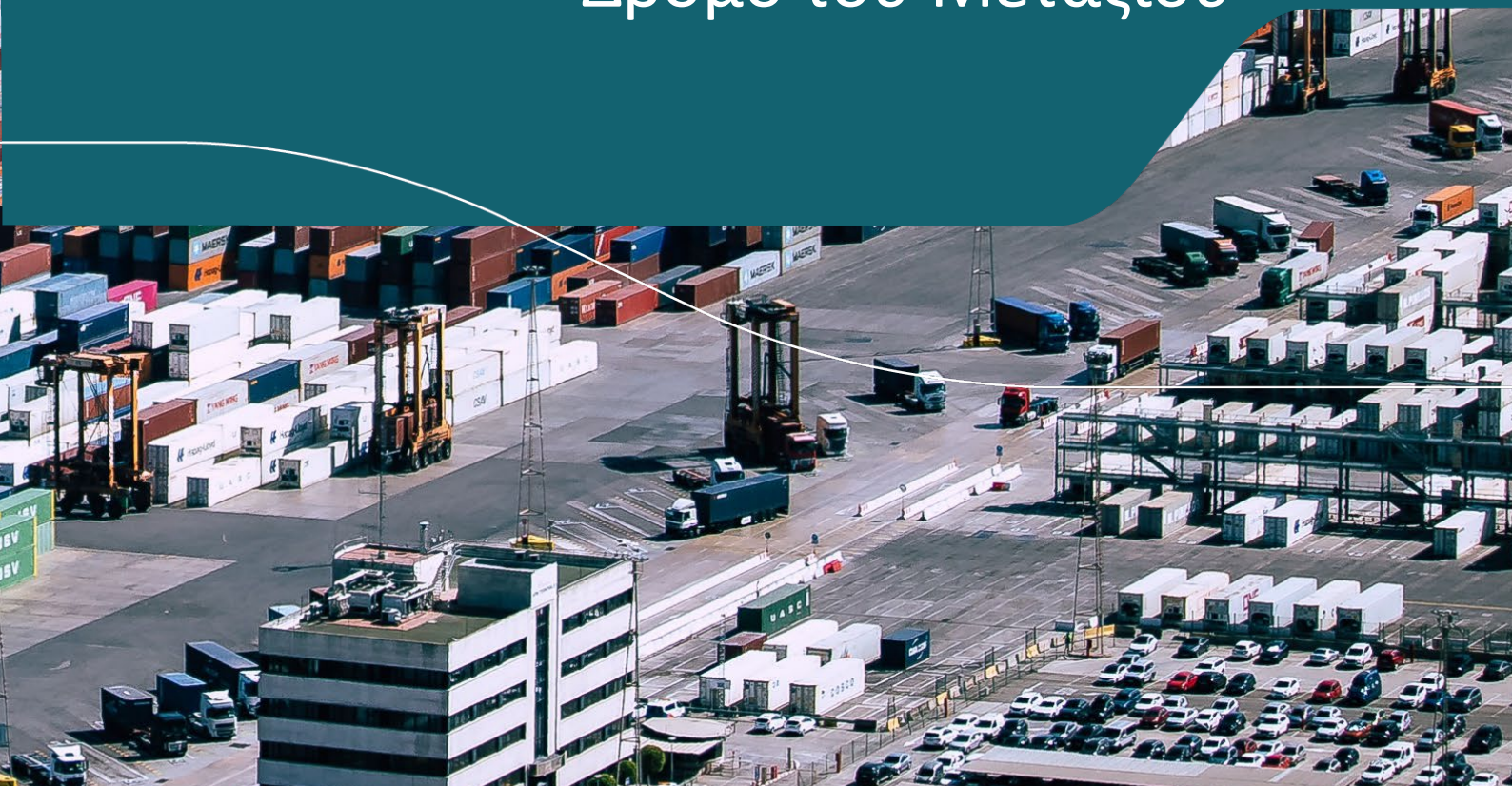




# China's Belt and Road Initiative

## Sustainability in the New Silk Road/ Αειφορία στο Νέο Δρόμο του Μεταξιού



## The University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership

The University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership partners with business and governments to develop leadership and solutions for a sustainable economy. We aim to achieve net zero, protect and restore nature, and build inclusive and resilient societies. For over three decades we have built the leadership capacity and capabilities of individuals and organisations, and created industry-leading collaborations, to catalyse change and accelerate the path to a sustainable economy. Our interdisciplinary research engagement builds the evidence base for practical action.

### Authors

Elia Apostolopoulou

*with inputs from Han Cheng, Hitesh Pant and Alejandra Pizarro*

### Citing this report

University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL). (2022). *China's Belt and Road Initiative: Sustainability in the New Silk Road*. Cambridge, UK: University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership.

### Acknowledgements

This paper was written by Elia Apostolopoulou with inputs from Han Cheng, Hitesh Pant and Alejandra Pizarro. Review of drafts and comments were provided by Jake Reynolds, Theo Hacking and Gianna Huhn.

### Copyright

Copyright © 2022 University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL). Some rights reserved. The material featured in this publication is licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike License.

# Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	3
Βασικά συμπεράσματα .....	4
Προτάσεις .....	7
Βιβλιογραφικές αναφορές .....	10



# Εισαγωγή

Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού, που ονομάζεται επίσης Πρωτοβουλία μίας Ζώνης και ενός Δρόμου της Κίνας (BRI), ανακοινώθηκε το 2013 από τον Κινέζο Πρόεδρο Σι Τζινπίνγκ και είναι το μεγαλύτερο ενιαίο έργο υποδομής από το Σχέδιο Μάρσαλ με εύρος και κλίμακα που δεν έχει προηγούμενο στη σύγχρονη ιστορία (Ferdinand, 2016). Οργανώνεται γύρω από έξι οικονομικούς διαδρόμους (ΟΟΣΑ, 2018). Η Ζώνη στοχεύει να διευκολύνει τη χερσαία ενοποίηση της Κεντρικής Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης. Ο δρόμος στοχεύει τις θαλάσσιες περιοχές της Νοτιοανατολικής και Νότιας Ασίας, της Μέσης Ανατολής, της Ανατολικής Αφρικής και της Μεσογείου. Οι απεικονίσεις του Νέου Δρόμου του Μεταξιού αποκαλύπτουν ένα πλανητικό σχέδιο που περιλαμβάνει έναν Ψηφιακό, έναν Πολικό και έναν Διαστημικό Δρόμο του Μεταξιού, καθιστώντας την πρωτοβουλία υπόδειγμα ενός νέου παγκόσμιου παραδείγματος ανάπτυξης υπό την ηγεμονία των υποδομών (infrastructure-led development, Schindler and Kanai, 2021· Tooze, 2018). Υπολογίζεται ότι θα κοστίσει έως και 8 τρισεκατομμύρια δολάρια, περιλαμβάνει 149 χώρες και αναμένεται να επηρεάσει περισσότερο από το 65% του παγκόσμιου πληθυσμού. Όπως δείχνουν τα κεντρικά κείμενα της πρωτοβουλίας, η τοποθεσία κομβικών επενδύσεων, δημοσιογραφικά στοιχεία από όλο τον κόσμο αλλά και η σχετική ακαδημαϊκή βιβλιογραφία, ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού εξελίσσεται σε ένα παγκόσμιο παράγοντα αστικού μετασχηματισμού (Apostolopoulou, 2021a, b, c· Apostolopoulou et al., χειρόγραφο Smith, 2022, Zheng et al., 2021). Συνδυάζοντας υποδομές μεγάλης κλίμακας με βιομηχανικά έργα και μεγάλες επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον, μετατρέπει τις πόλεις σε οικονομικούς, τουριστικούς και εμπορικούς κόμβους, δημιουργεί νέους δεσμούς μεταξύ των αστικών περιοχών και νέες πόλεις από την αρχή, αναπλάθοντας ολόκληρο τον αστικό ιστό και επηρεάζοντας την παγκόσμια ανάπτυξη σε ιστορικά απaráμιλλη κλίμακα.

Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού διαμορφώνει την παγκόσμια συζήτηση για το μέλλον των πόλεων<sup>1</sup>, απηχώντας τους τρόπους με τους οποίους ο Αρχαίος Δρόμος του Μεταξιού υπήρξε κρίσιμος για την ανάπτυξη και παρακμή των πόλεων από τον Ειρηνικό έως τη Μεσόγειο (Frankoran, 2015). Η Κίνα έχει ήδη αντιμετωπίσει ένα σημαντικό μέρος του παγκόσμιου κενού σε υποδομές, δημιουργώντας ελπίδες ότι η πρωτοβουλία μπορεί να μειώσει την παγκόσμια φτώχεια. Ωστόσο, τα στοιχεία δείχνουν επίσης ότι οι τοπικές κοινότητες που επηρεάζονται από τον Νέο Δρόμο του Μεταξιού σε όλο τον κόσμο αντιμετωπίζουν προκλήσεις όσον αφορά τα μέσα διαβίωσης και τη στέγαση λόγω της εντατικοποίησης των χρήσεων γης, τις αλλαγές των συνθηκών εργασίας και τις σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αυτό δημιουργεί ανησυχίες ότι ένα νέο στάδιο αστικής ανάπτυξης αναδύεται με επίκεντρο το Νέο Δρόμο του Μεταξιού, το οποίο μπορεί να αναδιαμορφώσει άνισα τον αστικό χώρο και τη ζωή στην πόλη. Εάν ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού σηματοδοτεί μια νέα παγκόσμια εποχή όπου οι υποδομές, η εκβιομηχάνιση και η αστικοποίηση είναι πιο συμπληρωματικές από ποτέ, τότε το πώς οι πόλεις κατά μήκος της διαδρομής του θα χαράξουν μια δίκαιη και κοινωνικά-οικολογικά βιώσιμη τροχιά αστικής ανάπτυξης μπορεί να είναι μια από τις βασικές προκλήσεις του 21ου αιώνα (Hillman, 2020).

Αυτή η δημοσίευση επιδιώκει να συμβάλει στην κατανόηση των δεσμών μεταξύ του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, του μετασχηματισμού των πόλεων και της παγκόσμιας ανάπτυξης. Βασίζεται σε εμπειρική

<sup>1</sup> Βλέπε π.χ. <https://sdg.iisd.org/events/bridge-for-cities-4-0-connecting-cities-through-the-new-industrial-revolution/>; [https://www.unido.org/sites/default/files/2017-09/makingit\\_24\\_full\\_web\\_0.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/2017-09/makingit_24_full_web_0.pdf); <https://www.urbaneuchina.eu/en/>

έρευνα που έχει διεξαχθεί σε 5 πόλεις του παγκόσμιου Νότου και Βορρά, όπου υλοποιούνται επί του παρόντος έργα στο πλαίσιο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Αυτές είναι το Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο), η Αθήνα (Ελλάδα), το Κολόμπο (Σρι Λάνκα), το Κατμαντού (Νεπάλ) και το Chancay (Περού). Αυτές οι πόλεις έχουν επιλεγεί όχι μόνο επειδή επιτρέπουν την διερεύνηση της εξέλιξης του Νέου Δρόμου του Μεταξιού σε τρεις ηπείρους (Ασία, Ευρώπη, Λατινική Αμερική), αλλά και επειδή σε όλες ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού αναμένεται να επηρεάσει και σε πολλές περιπτώσεις αναδημιουργήσει τον αστικό και αγροτικό χώρο μέσω νέων υποδομών μεταφορών (π.χ. επεκτάσεις λιμένων, σιδηροδρομικές γραμμές), αστικών αναπλάσεων, επενδύσεων στο δομημένο περιβάλλον και ίδρυση Ειδικών Οικονομικών Ζωνών (ΕΟΖ).



Εικόνα 1. Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά, Αθήνα, Ελλάδα.

## Βασικά συμπεράσματα

Στον επίσημο κινεζικό λόγο, ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού παρουσιάστηκε ως μια έκκληση για ένα ανοιχτό και χωρίς αποκλεισμούς μοντέλο διεθνούς οικονομικής, πολιτικής και πολιτιστικής συνεργασίας που βασίζεται στις διαχρονικές έννοιες του Αρχαίου Δρόμου του Μεταξιού. Υπό αυτή την έννοια, ο Νέος Δρόμος αντανάκλα τη σύγχρονη "επανεμφάνιση" της Κίνας ως παγκόσμιας δύναμης και περιλαμβάνει τη διακρατική μεταφορά βιομηχανικής ικανότητας, την αύξηση των εμπορικών συναλλαγών και επενδύσεων και της αναπτυξιακής συνεργασίας, καθώς και την ανάγκη διαφοροποίησης των πηγών ενέργειας και των οδών μεταφοράς. Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού φέρεται να θεσπίζει ένα πλαίσιο για ανοικτή συνεργασία και "παγκοσμιοποίηση χωρίς αποκλεισμούς" (Chen, 2018- Liu and Dunford, 2016). Αυτό επιτυγχάνεται μέσω πολλαπλών τύπων αυξημένης συνδεσιμότητας και χρηματοδοτείται από νέα πολυμερή χρηματοδοτικά μέσα που έχουν σχεδιαστεί για να θέσουν τα θεμέλια, τόσο στο επίπεδο των υποδομών όσο και της βιομηχανίας, που θα βοηθήσουν στη μείωση της φτώχειας και την προώθηση της βιώσιμης

ανάπτυξης στις χώρες εταίρους (Liu and Dunford, 2016). Μέσω της ανάπτυξης πολλαπλών νέων υποδομών, της δημιουργία ΕΟΖ και της κατασκευής νέων αστικών χώρων, από ακίνητα και έξυπνες πόλεις έως νέους κόμβους μεταφορών και έργα αστικής ανάπτυξης μεγάλης κλίμακας, ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού μεταμορφώνει τα αστικά τοπία με εντυπωσιακή κλίμακα και ταχύτητα. Όπως έδειξε η έρευνά μας, παρά τις σημαντικές διαφοροποιήσεις στις διαδικασίες σχεδιασμού και διακυβέρνησης σε τοπικό επίπεδο, η υλοποίηση των έργων του Νέου Δρόμου του Μεταξιού σε διαφορετικά μέρη του παγκόσμιου Νότου και Βορρά περιλαμβάνει τα ακόλουθα τέσσερα βασικά στοιχεία:

**1. Όλα τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού που διερευνήσαμε περιλαμβάνουν σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης, την επέκταση υποδομών μεγάλης κλίμακας και την εντατικοποίηση μίας σειράς κοινωνικών και περιβαλλοντικών διαδικασιών που μεταμορφώνουν συνολικά τον αστικό ιστό.**

Μια βασική πτυχή εδώ αφορά τις ανεπαρκείς περιβαλλοντικές ρυθμίσεις και μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που σχετίζονται με τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις που διερευνήσαμε, οι εταιρείες που είναι υπεύθυνες για την κατασκευή των έργων δεν έδωσαν τη δέουσα προσοχή στις διεθνείς και εθνικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις και δεν ενημέρωσαν επαρκώς τους πληττόμενους πληθυσμούς σχετικά με τις επιπτώσεις αυτών των έργων. Οι εθνικές κυβερνήσεις όχι μόνο επέτρεψαν να συμβεί αυτό, αλλά συχνά επέλεξαν και να απλοποιήσουν τις απαραίτητες διαδικασίες για την έγκριση των έργων, παρακάμπτοντας τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ορισμένα έργα να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που επηρέασαν δυσανάλογα τις τοπικές κοινότητες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το λιμάνι του Πειραιά, στην Ελλάδα, όπου οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων της China COSCO Shipping Corporation περιλαμβάνουν τη σημαντική αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης επηρεάζοντας δυσανάλογα τις παρακείμενες γειτονιές, με τους κατοίκους συγκεκριμένων περιοχών να εκτίθενται σε 24ωρη φωτορύπανση και ηχορύπανση. Η νέα σχεδιαζόμενη επέκταση αναμένεται να επιδεινώσει την κατάσταση προκαλώντας σημαντική συσσωρευτική περιβαλλοντική πίεση στην περιοχή. Αρκετές εθνικές περιβαλλοντικές ΜΚΟ έχουν υποστηρίξει ότι οι δραστηριότητες της COSCO απειλούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα και τους αλιευτικούς χώρους του Σαρωνικού, καθώς και τη δημόσια υγεία λόγω της απελευθέρωσης επικίνδυνων αποβλήτων σε μια περιοχή που γειτνιάζει με δημοτικά σχολεία, σπίτια και παιδικές χαρές (Αποστολοπούλου, 2021c). Είναι ενδεικτικό ότι πρόσφατα (Μάρτιος 2022), το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο της Ελλάδας, το Συμβούλιο της Επικρατείας, έκρινε ότι οι προηγούμενες κυβερνητικές αποφάσεις για την επέκταση του λιμανιού του Πειραιά από την COSCO ήταν παράνομες λόγω της απουσίας επίσημης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, όπως απαιτείται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία. Ομοίως, στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα, επιστήμονες και περιβαλλοντολόγοι υποστηρίζουν ότι η εκσκαφή άμμου για την κατασκευή του νέου λιμανιού της πόλης θα βλάψει την ακτογραμμή του Κολόμπο, τους κοραλλιογενείς υφάλους και τις περιοχές αναπαραγωγής ψαριών. Αυτό δημιουργεί απειλές διάβρωσης και πλημμυρών σε μια περιοχή επιρρεπή σε φυσικές καταστροφές, ενώ επηρεάζει επίσης τα μέσα διαβίωσης των ανθρώπων που ζουν στις παραλίες του Κολόμπο και εξαρτώνται από τα θαλάσσια οικοσυστήματα για την αλιεία (Αποστολοπούλου, 2021γ).

**2. Τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού έχουν συχνά αρνητικές συνέπειες για τις τοπικές κοινότητες.**

Η εθνογραφική μας έρευνα στην πόλη Chancay, στο Περού, έδειξε ότι μετά τη συμφωνία για την κατασκευή ενός λιμανιού κόστους 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων από την COSCO και την Περουβιανή εταιρεία εξόρυξης Volcan, οι εταιρείες ανακοίνωσαν τα σχέδιά τους να χρησιμοποιήσουν εκρηκτικά σε

έναν λόφο στον οποίο κατοικούν περισσότερες από 50 οικογένειες. Οι εταιρείες δεν είχαν ανακοινώσει κάποιο σαφές σχέδιο για την μετεγκατάσταση ή την αποζημίωση των κατοίκων προκειμένου να μετριάσουν τις επιπτώσεις του θορύβου και της σκόνης που δημιουργείται από τις κατασκευαστικές εργασίες καθώς και τις καταστροφές σε πολλά σπίτια (Αποστολοπούλου και Pizarro, υπό έκδοση). Παρομοίως, η έρευνά μας στο Νεπάλ έδειξε ότι μια σειρά από έργα αναβάθμισης του οδικού δικτύου που έχουν ως πρωταρχικό στόχο είτε τη βελτίωση των υποδομών και της εμπορικής συνδεσιμότητας της πρωτεύουσας του Κατμαντού, είτε τη σύνδεση νέων «έξυπνων πόλεων» με αγροτικές περιοχές που τώρα έχουν (διοικητικά) αναβαθμιστεί σε αστικές, έχουν προκαλέσει τον εκτοπισμό αγροτικών πληθυσμών (Αποστολοπούλου και Pant, υπό έκδοση). Και οι δύο περιπτώσεις δείχνουν τον σημαντικό ρόλο των εθνικών και τοπικών κυβερνήσεων στην αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των έργων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού για τις τοπικές κοινότητες.



*Εικόνα 2. Οι κατασκευές στο λιμάνι του Chancaay, Περού.*

**3. Σε πολλά μέρη όπου υλοποιούνται έργα στο πλαίσιο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στις συνθήκες απασχόλησης και τις εργασιακές σχέσεις.**

Για παράδειγμα, η αυξανόμενη εργασιακή ανασφάλεια έχει συνδεθεί με την ιδιωτικοποίηση βασικών λιμανιών, συμπεριλαμβανομένου του λιμανιού του Πειραιά στην Ελλάδα και του Διεθνούς Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο συνδυασμό της απευθείας πρόσληψης εργαζομένων με την πρόσληψη μέσω εργολάβων που έχει οδηγήσει σε μείωση του εργατικού δυναμικού και σε πρόσληψη εργαζομένων με χαμηλότερους μισθούς και λιγότερα εργασιακά δικαιώματα (Αποστολοπούλου, 2021c- Neilson, 2019).

**4. Η ένταξη των τοπικών κοινοτήτων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων μέσω των οποίων έχουν διαπραγματευτεί και συμφωνηθεί τα έργα είναι ελλιπής ή εντελώς απύσχα.**

Μια σημαντική ανησυχία σε όλα τα μέρη που πραγματοποιήσαμε έρευνα είναι η μεγάλη έλλειψη αξιόπιστης πληροφόρησης σχετικά με τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, συμπεριλαμβανομένης της τοποθεσίας τους, των επιπτώσεων στην τοπική οικονομία και το περιβάλλον και των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησής τους. Επιπλέον, οι εθνικές κυβερνήσεις στις χώρες υποδοχής, καθώς και



άλλοι βασικοί θεσμοί, επιχειρήσεις και επιστημονικές ενώσεις δεν έχουν συμβάλει στην παροχή επαρκών πληροφοριών, στην ενημέρωση και τη συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων και όλων των ενδιαφερόμενων μερών και στη δημιουργία ανοικτών φόρουμ για τη συζήτηση των έργων, της σχέσης τους με τα περιφερειακά, εθνικά και τοπικά χωροταξικά σχέδια, τις επενδυτικές αποφάσεις, τους μηχανισμούς χρηματοδότησης και τις συμφωνίες συνεργασίας κάθε χώρας/πόλης με την Κίνα με διαφανή τρόπο. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του Royal Albert Dock, στο Λονδίνο, η περίφραξη του δημόσιου χώρου αποφασίστηκε χωρίς τη συναίνεση της τοπικής κοινωνίας και η δημόσια διαβούλευση αντικαταστάθηκε από την άτυπη συμμετοχή σε κοινοτικά εργαστήρια χωρίς καμία εξουσία στη λήψη των αποφάσεων. Στον Πειραιά, η επέκταση του λιμανιού και οι δραστηριότητες της COSCO δεν συζητήθηκαν ποτέ με τις πληγείσες κοινότητες και η ουσιαστική δημόσια συμμετοχή αντικαταστάθηκε από μια αυστηρά περιχαρακωμένη συμμετοχή μόνο για τους εκπροσώπους που υποστηρίζουν την υλοποίηση των έργων. Τέλος, τόσο στο Chancay όσο και στο Κατμαντού, οι τοπικές κοινότητες έχουν πολύ περιορισμένη πληροφόρηση σχετικά με τις λεπτομέρειες των έργων και τις επιπτώσεις τους.

## Προτάσεις

Τα αποτελέσματα της έρευνας υποδεικνύουν την ανάγκη για έναν σύνολο μέτρων στα μέρη όπου υλοποιούνται έργα υποδομής στο πλαίσιο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεών τους και την υποστήριξη της μετάβασης προς την κοινωνική-περιβαλλοντική βιωσιμότητα και δικαιοσύνη. Προτείνουμε ότι οι ακόλουθες 9 συστάσεις μπορούν να συμβάλλουν σε λιγότερο περιβαλλοντικά και κοινωνικά επιζήμιες και πιο αειφόρες και δίκαιες υποδομές που θα μπορούσαν να αποφύγουν τους κινδύνους των "business-as-usual" αναπτυξιακών προσεγγίσεων:

### **1. Ενίσχυση των ικανοτήτων των εθνικών κρατικών φορέων χάραξης πολιτικής των εμπλεκόμενων χωρών να διαμορφώνουν ολοκληρωμένες και ολιστικές προσεγγίσεις και πολιτικές σε στρατηγικό επίπεδο για τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού.**

Αυτό θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να βασιστεί στις αρχές του ΟΗΕ (UN capacity development projects) που προέκυψαν για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των έργων για τις χώρες κατά μήκος του Νέου Δρόμου του Μεταξιού (βλ. π.χ. CCIEE και UNDP, 2017), στην Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη<sup>2</sup>, στο Διεθνές Πλαίσιο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων<sup>3</sup>, and και τις Διεθνείς Αρχές Καλής Πρακτικής για τις Βιώσιμες Υποδομές (UNEP, 2021). Βασικές αρχές είναι, μεταξύ άλλων, οι εξής: (i) στρατηγικός σχεδιασμός για τη διασφάλιση της ευθυγράμμισης των πολιτικών και των αποφάσεων για κάθε επιμέρους έργο με τους παγκόσμιους στόχους για την βιώσιμη ανάπτυξη, ii) ολοκληρωμένες αξιολογήσεις του κύκλου ζωής και των διαπιστευτηρίων βιωσιμότητας των έργων, iii) αποφυγή περιβαλλοντικών επιπτώσεων, iv) εξασφάλιση της αποδοτικότητας στη χρήση των πόρων και της κυκλικότητας, v) δημοσιονομική βιωσιμότητα, vi) λήψη αποφάσεων βάσει στοιχείων που προκύπτουν από την τακτική παρακολούθηση των επιπτώσεων των έργων βάσει συμφωνημένων δεικτών επίδοσης και την ανταλλαγή δεδομένων με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της τοπικής κοινωνίας.

<sup>2</sup> <https://www.un.org/en/desa/jointly-building-%E2%80%9Cbelt-and-road%E2%80%9D-towards-sustainable-development-goals>

<sup>3</sup> [https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Publications/TheOtherInfrastructureGap\\_FullLength.pdf](https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Publications/TheOtherInfrastructureGap_FullLength.pdf)



## **2. Εμβάθυνση και διευκόλυνση του πολιτικού διαλόγου μεταξύ όλων των φορέων χάραξης πολιτικής, των εμπειρογνομόνων και των πληττόμενων κοινωνικών ομάδων στις χώρες κατά μήκος του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, και συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, για την επίτευξη δίκαιης βιώσιμης ανάπτυξης.**

Αυτό θα μπορούσε να γίνει υπό την αιγίδα διεθνών οργανισμών, όπως τα Ηνωμένα Έθνη και οι συναφείς διακυβερνητικοί οργανισμοί, και να υποστηριχθεί μέσω της δημιουργίας ανοικτών, χωρίς αποκλεισμούς φόρουμ όπου θα συμμετέχουν όλοι οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς από την κοινωνία των πολιτών, τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα μαζί με εκπροσώπους των πληττόμενων κοινοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των Αυτόχθονων πληθυσμών.

## **3. Ανάπτυξη ολοκληρωμένων, αποτελεσματικών και επιστημονικά τεκμηριωμένων αξιολογήσεων των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων των έργων του Νέου Δρόμου του Μεταξιού.**

Οι εθνικές κυβερνήσεις θα πρέπει να υποστηρίζουν και να εφαρμόζουν αυστηρές περιβαλλοντικές και κοινωνικές ρυθμίσεις για τα έργα, να εξασφαλίζουν τη δημόσια, αξιόπιστη ενημέρωση με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο και να διεξάγουν ανοικτές, αξιόπιστες και αποτελεσματικές αξιολογήσεις των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων για όλα τα έργα, καθώς και στρατηγικές περιβαλλοντικές μελέτες για διασυνοριακά έργα. Όλα αυτά θα πρέπει να υποστηρίζονται περαιτέρω από ανοικτές συναυτηρίες και σεμινάρια που θα βοηθήσουν τις τοπικές κοινότητες να κατανοήσουν τις επιπτώσεις των έργων και να προτείνουν τις δικές τους λύσεις, κάτι που επί του παρόντος λείπει σε όλες τις περιοχές όπου πραγματοποιήσαμε έρευνα.

## **4. Ενίσχυση της δημοσιοποίησης των πληροφοριών, της διαβούλευσης και της λογοδοσίας όλων των υπευθύνων, και εγκαθίδρυση των κατάλληλων μηχανισμών καταγγελίας σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.**

Αυτό θα πρέπει να γίνεται σε γλώσσες και μορφές που είναι προσβάσιμες για όλους τους θιγόμενους φορείς, κοινωνικές ομάδες και κοινότητες, ώστε να λαμβάνονται υπόψη όλες οι απόψεις και να διευκολύνεται η επίλυση των ανησυχιών των θιγόμενων κοινοτήτων (IFC, 2012). Θα πρέπει, επίσης, να περιλαμβάνει επίσημους μηχανισμούς για την καταγραφή και έκφραση όλων των πιθανών παραπόνων και καταγγελιών από τις θιγόμενες κοινωνικές ομάδες συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων στα έργα).

## **5. Εξασφάλιση ουσιαστικής κοινωνικής συμμετοχής.**

Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, ιδίως των τοπικών κοινοτήτων, στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, καθώς και ίσες ευκαιρίες συμμετοχής για όλους χωρίς διακρίσεις με βάση την τάξη, την φυλή, την εθνικότητα και το φύλο, από τα πρώτα κιόλας στάδια κάθε έργου και πριν από την έναρξη της υλοποίησής τους.

Η συμμετοχή θα πρέπει να βασίζεται στην ελεύθερη και εκ των προτέρων διαθεσιμότητα των πληροφοριών για κάθε έργο όσο το δυνατόν νωρίτερα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του έργου.

## **6. Ενίσχυση των οικονομικών οφελών για τις τοπικές κοινότητες με τη δημιουργία αξιοπρεπών ευκαιριών εργασίας και με την ενεργό στήριξη της τοπικής οικονομίας.**

Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τη διενέργεια ολοκληρωμένης ανάλυσης του αριθμού και των τύπων των θέσεων εργασίας που αναμένεται να δημιουργήσουν τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού για τις τοπικές κοινότητες, να στηρίξει την απόλυτη διαφάνεια και αξιόπιστη ενημέρωση όσον αφορά στις συνθήκες εργασίας (μισθοί, συμβάσεις, ωράριο εργασίας κ.λπ.) και να υποστηρίξει με συγκεκριμένα

μέτρα τη δημιουργία τοπικών θέσεων εργασίας. Το να καταστεί η δημιουργία αξιοπρεπών θέσεων εργασίας αναπόσπαστο μέρος του Νέου Δρόμου του Μεταξιού είναι κρίσιμο για την ύπαρξη των όποιων θετικών αποτελεσμάτων από τα εν λόγω έργα για τις πληγείσες κοινότητες (CCIEE και UNDP, 2017).

### **7. Ανάπτυξη εμπειριστατωμένης ανάλυσης των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτιστικών επιπτώσεων των έργων του Νέου Δρόμου του Μεταξιού και του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω επιπτώσεις αναμένεται να επηρεάσουν τη ζωή και την ευημερία των πληττόμενων κοινοτήτων.**

Αυτό θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της ισότητας, της συμμετοχικότητας και της ενδυνάμωσης και στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των επενδύσεων σε κοινωνικές και οικονομικές υποδομές για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την προώθηση της ευημερίας, ιδίως των πιο ευάλωτων και περιθωριοποιημένων ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των γυναικών, των ηλικιωμένων και των Αυτόχθονων πληθυσμών.

Καθοριστική σημασία έχει εδώ η συμπερίληψη μιας σαφούς πολιτικής για την καταπολέμηση όλων των διακρίσεων. Οι φορείς χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τη σοβαρή έλλειψη δεδομένων σχετικά με τις διανεμητικές επιπτώσεις των έργων υποδομών μεγάλης κλίμακας σε βασικές κοινωνικές ομάδες. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις επιπτώσεις στις γυναίκες, τα παιδιά, τις μειονότητες, τους Αυτόχθονες πληθυσμούς, τους μετανάστες, τους εκτοπισμένους και τους κατοίκους άτυπων οικισμών, όσους αποκλείονται από την κοινωνική ή πολιτική ζωή και όσους υφίστανται διακρίσεις για κάθε πιθανό λόγο.

### **8. Σαφής εξέταση εναλλακτικών λύσεων.**

Αυτό περιλαμβάνει διαδικασίες σχεδιαστικής καινοτομίας για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων ή ακόμη και την ακύρωση των έργων σε περίπτωση μεγάλων αναπόφευκτων δυσμενών επιπτώσεων. Οι εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να προετοιμάζονται σε στενή συνεργασία με τους επενδυτές και τους βασικούς μετόχους, ώστε να διασφαλίζεται ότι η τροποποίηση ή η ακύρωση έργων μεγάλης αξίας δε θα οδηγήσει σε δημόσια δυσφήμιση.

### **9. Καθιέρωση των κατάλληλων διαδικασιών και φόρουμ συμμετοχικής διακυβέρνησης.**

Το συγκεκριμένο μέτρο είναι πολύ μεγάλης σημασίας για τη διασφάλιση διαφανών, χωρίς αποκλεισμούς και συμμετοχικών διαδικασιών λήψης αποφάσεων. Είναι ακόμη απαραίτητο ώστε να διασφαλιστεί ότι τα έργα θα ευθυγραμμίζονται με τα τοπικά και περιφερειακά χωροταξικά σχέδια, θα υιοθετούν τις αρχές της κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και δικαιοσύνης και θα ανταποκρίνονται στις κοινωνικές ανάγκες και προσδοκίες της πλειοψηφίας των τοπικών κοινοτήτων συμπεριλαμβανομένων των περιθωριοποιημένων και ευπαθών κοινωνικών ομάδων.

## Βιβλιογραφικές αναφορές

- Apostolopoulou, E. (2021a). A novel geographical research agenda on Silk Road urbanisation. *The Geographical Journal* 187, 386-393.
- Apostolopoulou, E. (2021b). How China's Belt and Road Initiative is changing cities – and threatening communities. *The Conversation UK*, [https://theconversation.com/how-chinas-belt-androad-initiative-is-changing-cities-and-threatening-communities-153515?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=bylinetwitterbutton](https://theconversation.com/how-chinas-belt-androad-initiative-is-changing-cities-and-threatening-communities-153515?utm_source=twitter&utm_medium=bylinetwitterbutton).
- Apostolopoulou, E. (2021c). Tracing the links between infrastructure-led development, urban transformation and inequality in China's Belt and Road Initiative. *Antipode* 53(3), 831-858.
- Apostolopoulou, E., Cheng, H., Silver, J., Wiig, A. Cities on the New Silk Road: The Global Urban Geographies of China's Belt and Road Initiative. Manuscript.
- Apostolopoulou, E., Pant, H. "Silk Road here we come": Infrastructural myths, post-disaster politics, and the shifting urban geographies of Nepal. *Political Geography*. In press.
- Apostolopoulou, E., Pizarro, A. Silk Road promises and realities: Unravelling the conflict around the construction of Chancay Port in Peru. In press.
- CCIEE and UNDP (2017). The Belt and Road Initiative: A new means to transformative global governance towards sustainable development. Available at: <file:///Users/elia/Downloads/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>
- Chen, X. (2018) Globalisation redux: Can China's inside-out strategy catalyze economic development and integration across its Asian borderlands and beyond? *Cambridge Journal of Regions, Economy, and Society* 11(1), 35–58.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho-the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs* 92(4), 941-957.
- Frankopan, P. (2015). *The silk roads: A new history of the world*. Bloomsbury Publishing.
- Hillman, J.E. (2020) *The Emperor's new road: China and the Project of the century*. Yale University Press.
- IFC. 2012. Performance Standards on Environmental and Social Sustainability. Available at: [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/c02c2e86-e6cd-4b55-95a2-b3395d204279/IFC\\_Performance\\_Standards.pdf?MOD=AJPERES&CVID=kTjHBzk](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/c02c2e86-e6cd-4b55-95a2-b3395d204279/IFC_Performance_Standards.pdf?MOD=AJPERES&CVID=kTjHBzk)
- Liu, W., Dunford, M. (2016). Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy* 1(3), 323-340.
- Neilson, B. (2019). Precarious in Piraeus: On the making of labour insecurity in a port concession. *Globalizations* 16(4), 559-574.
- OECD (2018). *The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape*. OECD Business and Finance Outlook 2018. OECD, Paris. Available at: [https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en)
- Schindler, S., Kanai, J.M. (2021). Getting the territory right: infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies. *Regional Studies* 51, 40-51.
- Smith, N.R. (2022). Continental metropolitanization: Chongqing and the urban origins of China's Belt and Road Initiative. *Urban Geography*, <https://doi/10.1080/02723638.2021.2014670>.
- Tooze, A. (2018). *How a decade of financial crises changed the world*. Allen Lane, New York.
- UNEP. 2021. International good practice principles for sustainable infrastructure. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/34853/GPSI.pdf>.
- Zheng, H.W., Bouzarovski, S., Knuth, S., Panteli, M., Schindler, S., Ward, K., Williams, J. (2021). Interrogating China's Global Urban Presence. *Geopolitics*, <https://doi/10.1080/14650045.2021.1901084>.