ΔΑΠΔΑ 1239,39 +0,05% | ΔΕΗ -1,54% | ΔΟΜΙΚ +1,77% | ΔΟΥΡΟ 0,00% | ΔΡΟΜΕ -6,44% | ΕΒΡΟΦ 0,00% | ΕΕΕ -0,99% | ΕΚΤΕΡ 0,00% | ΕΛΒ 0,0C

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΕ: Το στοπ στους Κινέζους, το καμποτάζ και οι κίνδυνοι για το λιμάνι του Πειραιά

Από Παναγιώτης Γραμμένος Στις 12:06, 25 Οκτ 2023



Το λιμάνι του Πειραιά από ψηλά © Eurokinissi

Απόρρητο

Μέτρα για την **επιβολή περιορισμών** στις **θαλάσσιες μεταφορές** που πραγματοποιούνται εντός των συνόρων της **ΕΕ** από εταιρείες **τρίτων χωρών**, όπως π.χ. την **Κίνα**, μέσω της επιβολής καμποτάζ, όπως ισχύει τόσο στις εναέριες, όσο και στις χερσαίες μεταφορές, προτείνει έκθεση που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η έκθεση, με τίτλο «Κινεζικές Επενδύσεις σε Θαλάσσιες Ευρωπαϊκές Υποδομές», φέρει την υπογραφή του Ινστιτούτου Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων Plamen TONCHEV.

Με βάση τα σχετικά ευρήματα, οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιήσει κινεζικές εταιρείες (κατά βάση κρατικές) σε κρίσιμες υποδομές της ΕΕ ενέχουν σημαντικό ρίσκο για την ΕΕ και τα επιμέρους κράτη-μέλη, σε περίπτωση που υπάρξει επιδείνωση των σχέσεων με την Κίνα και μια γεωπολιτική κρίση. Οι κίνδυνοι αφορούν διάφορα σκέλη και είναι π.χ. οικονομικοί, ασφάλειας, εξάρτησης, κυβερνοασφάλειας και διαρροής πληροφοριών ή ακόμα και άσκησης επιρροής, διπλωματικής και οικονομικής. Η ανάλυση συσχετίζει το επίπεδο του ρίσκου με το ποσοστό ελέγχου των κινεζικών εταιρειών στις επιμέρους υποδομές, εκτιμώντας πως σε περίπτωση που αυτό είναι πλειοψηφικό, κάτι π.χ. που ισχύει στην περίπτωση του ΟΛΠ, οι κίνδυνοι είναι μεγαλύτεροι.

Απόρρητο

Στο πλαίσιο αυτό, η μελέτη κάνει λόγο για την ανάγκη λήψης μέτρων, μέσω της θέσπισης και υιοθέτησης νομοθεσίας, που θα περιορίζει την έκθεση της ΕΕ σε τέτοιους κινδύνους. Στο επίκεντρο θα πρέπει να βρεθεί η νομοθεσία περί καμποτάζ, μέσω της οποίας θα επιβληθούν απαγορεύσεις στην εκτέλεση μεταφορικού έργου σε εταιρείες που δεν λειτουργούν υπό το καθεστώς της ΕΕ, κάτι που ισχύει τόσο στις αεροπορικές, όσο και στις επίγειες μεταφορές. Παράλληλα, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τον έλεγχο των επενδύσεων εντός ΕΕ από τρίτες χώρες, προτείνεται να υπάρξει ειδική πρόβλεψη για τον περιορισμό ή ακόμα και το μπλοκάρισμα των κινεζικών επενδύσεων σε κρίσιμες υποδομές εντός των συνόρων της ΕΕ. Αυτό π.χ. θα μπορούσε να ισχύει στην περίπτωση κινήσεων για την απόκτηση πλειοψηφικού ελέγχου σε ευρωπαϊκές εταιρείες και υποδομές, αφήνοντας τις αποφάσεις για μειοψηφικά ποσοστά στη διακριτική ευχέρεια του κάθε κράτους-μέλους.

Παράλληλα, η έκθεση αναφέρει ότι για να περιοριστούν οι κίνδυνοι κυβερνοασφάλειας και διαρροής πληροφοριών, θα πρέπει να δημοσιευτούν κατευθυντήριες νόρμες για την καθιέρωση βέλτιστων πρακτικών διαμοιρασμού πληροφοριών και τακτικός έλεγχος (αρχικά εξάμηνος και στη συνέχεια ανά 12μηνο),

Απόρρητο

για την ορθή εφαρμογή τους. Σε πρώτη φάση, θα πρέπει να γίνει χαρτογράφηση των ευρωπαϊκών λιμανιών που χρησιμοποιούν κινέζικο λογισμικό ή/και πλατφόρμες διαχείρισης δεδομένων, όπως επίσης και το είδος των πληροφοριών που συλλέγονται και αναμεταδίδονται από αυτές.

Σύμφωνα με την έκθεση, κατά την περίοδο 2004-2021 η Κίνα έχει επενδύσει συνολικά κεφάλαια 10,2 δισ. ευρώ για επενδύσεις σε θαλάσσιες υποδομές. Συγκεκριμένα, έχει τοποθετηθεί σε 15 λιμάνια της ΕΕ σε χώρες, όπως η Ελλάδα, η Μάλτα, η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλία, το Βέλγιο, η Ολλανδία και η Γερμανία. Υπολογίζεται ότι κινεζικές εταιρείες ελέγχουν σήμερα περίπου το 10% της συνολικής διακίνησης φορτίων στα λιμάνια της ΕΕ. Αυτό γίνεται μέσω 24 διαφορετικών συμφωνιών επένδυσης σε υφιστάμενες λιμενικές υποδομές, αξίας 9,1 δισ. ευρώ, αλλά και σε 13 έργα εξ ολοκλήρου ανάπτυξης νέων υποδομών (greenfield projects), συνολικής αξίας 1,1 δισ. ευρώ.

Εκτός όμως από τις επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές, η Κίνα έχει εξελιχθεί και σε κυρίαρχο της παγκόσμιας παραγωγής αναγκαίου εξοπλισμού για τα λιμάνια. Συγκεκριμένα, είναι υπεύθυνη για το 96% της ετήσιας παραγωγής εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και το 80% των γερανογεφυρών που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των αναγκών φόρτωσης/εκφόρτωσης των πλοίων που ελλιμενίζονται. Για παράδειγμα, η Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company Limited (ZPMC) είναι ηγέτιδα στον τομέα των γερανογεφυρών,

Απόρρητο

διατηρώντας γραφεία σε λιμάνια κινεζικού ενδιαφέροντος, όπως το Ρότερνταμ στην Ολλανδία, το Αμβούργο στην Γερμανία, η Σαβόνα στην Ιταλία και η Βαλένθια στην Ισπανία. Επίσης, δραστηριοποιείται στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια, σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Γαλλία και το Βέλγιο. Παράλληλα, κινεζικοί όμιλοι παρέχουν κρίσιμες υπηρεσίες για τη λειτουργία των λιμανιών.

Το Λιμάνι του Πειραιά: Οφέλη, αλλά και κίνδυνοι

Η μελέτη αναλύει τρεις επιμέρους επενδύσεις της Κίνας, στο λιμάνι του Πειραιά, το λιμάνι του Αμβούργου, που αποτελεί την πιο πρόσφατη εξαγορά (μειοψηφικού ποσοστού 24% σε έναν τερματικό σταθμό), αλλά και στο λιμάνι Kumport Terminal

Απόρρητο

της Τουρκίας. Με βάση την έκθεση, παρ' ότι οι κινεζικές επενδύσεις μπορούν να αποδειχθούν επωφελείς, λόγω της αναβάθμισης και των έργων επέκτασης που έχουν γίνει (π.χ. στον Πειραιά και το Kumport), μόνο στην περίπτωση του Πειραιά, αυτό έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών και της διαχείρισης φορτίων. Αντιθέτως, μέχρι σήμερα τα αποτελέσματα στο λιμάνι του Kumport είναι απογοητευτικά, καθώς λειτουργεί αρκετά χαμηλότερα από την ετήσια δυναμικότητά του.

Παράλληλα, στην Ελλάδα εντοπίζονται και τα περισσότερα οφέλη όσον αφορά τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας από την ανάπτυξη νέων υποδομών. Από τις συνολικές 3.200 θέσεις απασχόλησης που δημιούργησαν οι κινεζικές επενδύσεις στην ΕΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2004-2021), στην Ελλάδα εντοπίζονται οι 2.462 εξ αυτών, κυρίως λόγω της ανάπτυξης των νέων προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ.

Από το 2008 μέχρι το 2021 η επένδυση της Cosco έχει οκταπλασιάσει τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά από τα μόλις 700.000 TEUs, σε 5,6 εκατ. το 2019. Σήμερα η ετήσια δυναμικότητα αγγίζει τα 7,2 εκατ. TEUs κι ενώ ο ΟΛΠ και η κινεζική διοίκησή του επιθυμούν να κατασκευάσουν μία ακόμα προβλήτα, για την περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας σε 10-11 εκατ. TEUs τον χρόνο, προσφέροντας στον Πειραιά τη δυνατότητα να ανταγωνιστεί τα λιμάνια της Β. Ευρώπης (Ρότερνταμ, Αμβούργο και Αμβέρσα). Σύμφωνα με τα στοιχεία της Cosco, η επένδυσή της έχει συνεισφέρει 0,76% στο ΑΕΠ της Ελλάδας και 0,12% στη συνολική απασχόληση. Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά δεν μπορούν να επιβεβαιωθούν, καθώς το Ελληνικό Δημόσιο δεν έχει πραγματοποιήσει κάποια ανάλογη σχετική μελέτη για τη μέτρηση της επίδρασης της εν λόγω επένδυσης στην οικονομία.

Σύμφωνα με την ανάλυση, το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα «πολύτιμο περιουσιακό στοιχείο για τη διαπεριφερειακή εφοδιαστική αλυσίδα. Το κλείσιμο του λιμανιού ή μια αλλαγή στον έλεγχο του ελληνικού λιμανιού θα ήταν πιθανά μόνο κάτω από ακραίες περιστάσεις», τονίζεται χαρακτηριστικά. Από την άλλη πλευρά,

Απόρρητο

μια μεγάλη κρίση με την Κίνα θα μπορούσε να έχει πολύ σημαντικό αντίκτυπο, ιδίως στο οικονομικό οικοσύστημα της πόλης του Πειραιά και σε μικρότερο βαθμό και στην ελληνική οικονομία. Κάτι τέτοιο ίσως δημιουργήσει οικονομικό εξαναγκασμό από την πλευρά του Πεκίνου, αναφέρει η έκθεση. Ταυτόχρονα, η παρουσία της Cosco πλησίον κρίσιμων στρατιωτικών και ιδιωτικών υποδομών είναι ιδιαίτερα προβληματική σε ό,τι αφορά την έκθεση σε κινδύνους κυβερνοασφάλειας και πιθανή διαρροή ευαίσθητων πληροφοριών. Μάλιστα, οι ερευνητές διαπιστώνουν χαμηλό επίπεδο προετοιμασίας της Ελλάδας στο ενδεχόμενο μιας κρίσης με την Κίνα, με αποτέλεσμα να προτείνεται η δημιουργία ενός μηχανισμού ελέγχου κρίσεων, ώστε να περιοριστούν οι διάφοροι κίνδυνοι, σε συνεργασία με τους εταίρους της Ελλάδας σε ΕΕ και ΝΑΤΟ.

Ακολουθήστε το Powergame.gr στο Google News για άμεση και έγκυρη οικονομική ενημέρωση!

COSCO ΕΕ (ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ) ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΚΙΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Απόρρητο

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΟΡΟΙ ΧΡΗΣΗΣ – ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΠΟΡΡΗΤΟΥ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ

© 2023 - PowerGame.

Powered by: PowerGame.gr Μέλος του media

Απόρρητο