

# Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα:

## Η εξέλιξή του κατά τη διάρκεια της κρίσης και ο ρόλος της Κίνας

Γιαννάκου Παναγιώτα AM: 1215M059  
Επιβλέπων Καθηγητής: Δημήτρης Σιδέρης

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
Π.Μ.Σ. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Νοέμβριος 2016

## Περίληψη

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση του τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα, η εξέλιξή του και οι επιδόσεις του. Βασικό επιχείρημα της μελέτης αποτελεί η θέση πως με αφετηρία το κινεζικό σχέδιο “One Road, One Belt” η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να αναπτύχθει σε ένα μεγάλο και ανταγωνιστικό διαμετακομιστικό κέντρο. Η έλλειψη κατάλληλων, ασφαλών και αποτελεσματικών υποδομών και οι θεσμικές αδυναμίες, αποτελούν τα μεγαλύτερα εμπόδια στην επίτευξη του στόχου. Ο τομέας της ναυτιλίας και η γεωγραφική θέση της χώρας, από κοινού με τις ιδιωτικοποιήσεις και τις επενδύσεις στο μεταφορικό δίκτυο, είναι στοιχεία που θα συμβάλουν θετικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

**Λέξεις Κλειδιά:** μεταφορές, Κίνα, επενδύσεις, Ελλάδα, ανάπτυξη, οικονομική κρίση, logistics

## Abstract

The goal of this paper is the presentation of the transport sector in Greece, its development and its performance. The main argument of this paper is that, using as a basis the Chinese investment plan of “One Road, One Belt”, Greece has the potential to develop and transform in a big and competitive transportation hub for the European markets. The lack of adequate, safe and efficient infrastructure and the ambiguous regulatory framework constitute the greatest obstacles to achieving this goal. The shipping industry and the geographical position the country has, along with the privatizations and the investment plans in the transportation network, are elements which are expected to have a positive effect on the growth of the Greek economy.

**Keywords:** transport, China, investments, Greece, growth, development, economic crisis, logistics

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	5
A.Ο Τομέας των Μεταφορών στην Ελλάδα.....	6
A.1.Η εξέλιξη και η σημασία των μεταφορών για την ελληνική οικονομία.....	6
A.1.1.Μεταφορικές Υποδομές.....	8
A.1.2.Προκλήσεις και Θεσμικές Αδυναμίες: Δυνητικός Φορέας Ανάπτυξης της Οικονομίας;.....	14
-Οδικές μεταφορές.....	15
-Σιδηροδρομικές μεταφορές.....	15
-Θαλάσσιες μεταφορές.....	16
-Αεροπορικές μεταφορές.....	17
-Υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες.....	17
A.1.3.Επιδόσεις της Ελλάδας συγκριτικά με άλλες χώρες.....	18
B.Ο Ρόλος της Κίνας.....	23
B.1.Η οικονομική στρατηγική της Κίνας.....	23
B1.1. “New Silk Road” & “One Belt, One Road” to unite them all.....	26
B.1.2.Η κινεζική προσέγγιση προς την Ευρώπη.....	28
B.1.2.1Ευρωπαϊκές ανησυχίες και εμπόδια στη συνεργασία.....	30
B.1.3Η Ελλάδα και οι κινεζικές επενδύσεις.....	32
B.1.3.1.Από την Ελλάδα στα Βαλκάνια.....	36
Γ. Προοπτικές του τομέα των Μεταφορών και ο ρόλος της Ελλάδας ως διαμετακομιστικός κόμβος.....	40
Επίλογος.....	43
Βιβλιογραφία.....	44

Διάγραμμα 1: Διαχρονική Συμβολή μεταφορών στο ΑΕΠ. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015).....	7
Διάγραμμα 2: Εμπορικές Ροές ΕΕ-Κίνας 2005-2015, (Πηγή:European Commission, <i>Trade in Goods with China</i> , 6/2016) .....	29
Διάγραμμα 3: Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών και Εμπορικό Έλλειμμα Βαλκανίων (Πηγή: World Bank, <i>Resilient growth amid rising risks</i> , 2016 σελ. 9).....	36
Πίνακας 1: Απασχόληση ανά κλάδο-Συγκριτικά (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015) .....	8
Πίνακας 2: Κυριότεροι Εμπορικοί Εταίροι Κίνας για το 2015 (Πηγή:European Commission, <i>Trade in Goods with China</i> , 6/2016) .....	32
Πίνακας 3: Εισαγωγές και Εξαγωγές αγαθών Ελλάδας- Κίνας 2006-2015 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015).....	34
Πίνακας 4: Ανάκαμψη των Βαλκανικών Κρατών (Πηγή: World Bank, <i>Resilient growth amid rising risks</i> , 2016 σελ.ix) .....	37
<b>Εικόνα 1: Ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015) .....</b>	<b>10</b>
Εικόνα 2: Ποιότητα Μεταφορικού δικτύου ανά Κλάδο (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015).....	11
Εικόνα 3: Κύριο και δευτερεύον οδικό δίκτυο της πολιτικής TEN-T (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015) .....	12
Εικόνα 4: Κύριο και δευτερεύον σιδηροδρομικό δίκτυο της πολιτικής TEN-T (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015).....	13
Εικόνα 5: Μέσος όρος μεγέθυνσης των περισσότερο και λιγότερο ανταγωνιστικών κρατών (Πηγή: WEF, 2016) .....	18
Εικόνα 6: Περιφερειακή Κατάταξη (Πηγή: WEF, 2016).....	19
Εικόνα 7: Κατάταξη της Βουλγαρίας, (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017) .....	20
Εικόνα 8: Κατάταξη Ελλάδας, (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017) .....	20
Εικόνα 9: Κατάταξη Ελλάδας συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες , (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017) .....	21
Εικόνα 10: Κατάταξη Βουλγαρίας συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες , (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017).....	21
Εικόνα 11: Το Σχέδιο “One Belt, One Road”, (Πηγή: Bloomberg, 2016).....	24
Εικόνα 12: Ο “Νέος Δρόμος του Μεταξιού” αναλυτικά. (Πηγή: Wall Street Journal, 2016).....	25
Εικόνα 13: Οι κινεζικές επενδύσεις στον κόσμο. (Πηγή: World Economic Forum, 2015).....	26
Appendix 1. 1: Ακαθάριστη Προστιθέμενη αξία κατά κλάδο 2009-2015 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015).....	52
Appendix 1. 2: Υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στην κατηγορία των Logistics (Πηγή: World Bank, 2013)....	53
Appendix 1. 3: Η νομοθεσία που διέπει τη λειτουργία μιας αποθήκης. (Πηγή: World Bank, 2013).....	53
Appendix 1. 4: Κινεζικές επενδύσεις σε χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Πηγή: Pareja, 2016) .....	54

## Εισαγωγή

Η κρίση της ευρωζώνης και οι επιπτώσεις που είχε για την Ελλάδα, οδήγησαν στην αναζήτηση νέων τομέων ανάπτυξης, πηγών καινοτομίας και συνολικότερης επανεξέτασης των ευκαιριών που προσφέρει η ελληνική οικονομία. Έπειτα από τον εξορθολογισμό του δημόσιου τομέα, έμφαση δόθηκε στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Η ισχύουσα νομοθεσία, παρά τα βήματα που έχουν γίνει, δεν ευνοεί την προσέλκυση επενδύσεων. Έτσι, δόθηκε προσοχή στην αύξηση των εξαγωγών, πολιτική με την οποία συμφωνεί και η Παγκόσμια Τράπεζα. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, τα εξαγόμενα προϊόντα θα πρέπει να είναι ποιοτικά, καθώς και να υπάρξει διαφοροποίησή τους. Προκλήσεις στην υλοποίηση του σχεδίου αυτού αποτελούν η μειωμένη ζήτηση στις ευρωπαϊκές αγορές, το επιπρόσθετο κόστος των προϊόντων λόγω της πληθώρας μεσαζόντων που υπάρχουν από τον παραγωγό ως τον καταναλωτή, και το αυξημένο μεταφορικό κόστος λόγω της δομής του τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα.

Η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών, έχει τη δυνατότητα να δώσει νέα ώθηση στις εξαγωγές της χώρας, αλλά και να συμβάλει σημαντικά στο ΑΕΠ ως κλάδος υπηρεσιών. Η υπεροχή της Ελλάδας στον τομέα της ναυτιλίας αλλά και η στρατηγική της θέση, αποτελούν μια σταθερή βάση προς την κατεύθυνση αυτή. Παράγοντες που δυσχεραίνουν το έργο είναι η διάσπαση (fragmentation) της ελληνικής οικονομίας, οι αναποτελεσματικότητες των μεταφορών, το μέγεθος της γραφειοκρατίας και ο ανεπαρκής τελωνειακός έλεγχος. Η αντιμετώπιση των παραπάνω δυσλειτουργιών, μπορεί να μεταμορφώσει την ελληνική οικονομία και να της δώσει μια νέα κατεύθυνση, πέρα από την έμφαση στον τουρισμό και την εστίαση.

Η επιθυμία κινεζικών εταιριών να επενδύσουν και να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα, στον τομέα των μεταφορών (κυρίως θαλάσσιων και σιδηροδρομικών) έστρεψε το ενδιαφέρον προς την Ανατολή και έγινε δεκτή ως «σωσίβια λέμβος» της ελληνικής οικονομίας, σε μια χρονική στιγμή που όλες οι ξένες εταιρίες αποσύρονταν από την ελληνική αγορά.

Η εργασία αυτή σκοπό έχει να παρουσιάσει την εξέλιξη του μεταφορικού τομέα στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2010-2015, αναδεικνύοντας τόσο τις θεσμικές δυσκαμψίες, αλλά και τις δυνατότητες και τα οικονομικά οφέλη που δύναται να υπάρξουν, εφόσον η ανάπτυξή του αποτελέσει πολιτική επιλογή.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζεται ο τομέας των μεταφορών και η εξέλιξή του ανά κλάδο. Στη συνέχεια, γίνεται ανάλυση των θεσμικών προβλημάτων που υπάρχουν ως προς την εύρυθμή και αποτελεσματική λειτουργία του. Στο δεύτερο μέρος εξετάζεται ο ρόλος της Κίνας, σε ευρωπαϊκό, περιφερειακό και εγχώριο επίπεδο, καθώς η εξωτερική οικονομική πολιτική που ακολουθεί την τελευταία δεκαετία επηρεάζει άμεσα την Ελλάδα, η οποία έχει ανάγκη την Κίνα σε έναν από τους κύριους επενδυτικούς της εταίρους. Τέλος, παρουσιάζονται τα οφέλη και οι δυνατότητες της Ελλάδας αναφορικά με τον συνολικό τομέα των μεταφορών (Logistics).



## Ο Τομέας των Μεταφορών στην Ελλάδα

Η ανεπαρκής υποδομές στον τομέα των μεταφορών αποτελούν ένα εγγενές χαρακτηριστικό των αντίστοιχων δομών στις χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου. Λιγότερο αναπτυγμένος φαίνεται να είναι ο κλάδος των χερσαίων μεταφορών. Σύμφωνα με τον Π. Σκαγιάννη<sup>1</sup>, αυτό οφείλεται για τα μεν δυτικά Βαλκάνια, στους πολέμους της δεκαετίας του '90, οι οποίοι κάθε άλλο παρά βελτίωσαν τις υποδομές. Για το δε ανατολικό και βόρειο κομμάτι, οι επενδύσεις που έλαβαν χώρα ήταν ανεπαρκείς. Επιπλέον, μέχρι και το 1990, οι πολιτικές μεταφορών που εφαρμόστηκαν, δεν κατάφεραν να καταστήσουν τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα και υπηρεσίες αρκετά ανταγωνιστικά.

Η ανωτέρω κατάσταση αντανακλά και την κατάσταση του τομέα στην Ελλάδα. Αν και οικονομικά, η Ελλάδα είναι από τις πιο αναπτυγμένες χώρες των Βαλκανίων, δεν κατόρθωσε να αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα που της παρέχει η γεωγραφική της θέση, αναπτύσσοντας ένα ευρύ και αξιόπιστο μεταφορικό δίκτυο.

## Η Εξέλιξη και η Σημασία των Μεταφορών για την Ελληνική Οικονομία

Το κεφάλαιο αυτό έχει σκοπό να παρουσιάσει τη διαμόρφωση του τομέα των μεταφορών την περίοδο 2010-2015. Ειδικότερα, πώς εξελίχθηκαν κατά τη διάρκεια της κρίσης οι οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές και ποια είναι η σημασία τους ως τώρα για την ελληνική οικονομία.

Πώς ορίζεται όμως ο τομέας των μεταφορών; Ως μεταφορικός τομέας ορίζεται «η μεταφορά προϊόντων ή ατόμων από ένα μέρος σε ένα άλλο, δια ξηράς (οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές), θαλάσσης (θαλάσσιες μεταφορές) και αέρος (αεροπορικές μεταφορές)»<sup>2</sup>. Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας, μεταφορές μέσω αγωγών (αφορούν κυρίως πετρέλαιο και φυσικό αέριο) προστέθηκαν στους τρόπους μεταφοράς. Η εργασία αυτή θα επικεντρωθεί στις μεταφορές προϊόντων και όχι προσώπων. Αυτός ως κλάδος της οικονομίας εντάσσεται στις υπηρεσίες και διαμορφώνει σε μεγάλο βαθμό την εμπορική και ειδικότερα, εξαγωγική δραστηριότητα μιας χώρας, καθώς ένα ανεπτυγμένο και αξιόπιστο δίκτυο μεταφορών μπορεί να μειώσει τον χρόνο αλλά και το κόστος μεταφοράς των προϊόντων, καθιστώντας μια οικονομία αρκετά ανταγωνιστική<sup>3</sup>. Δεύτερη συνέπεια ενός ανεπτυγμένου μεταφορικού δικτύου είναι η διευκόλυνση της (περιφερειακής) ολοκλήρωσης, καθώς οι επαφές μεταξύ γειτονικών κρατών αυξάνονται σε όλους τους τομείς<sup>4</sup>.

Σε αυτό το σημείο χρήσιμο είναι να γίνει μια διάκριση μεταξύ των μεταφορών και των «Logistics» (επιμελητεία). Ενώ οι μεταφορές περιλαμβάνουν απλά τη μεταφορά του εμπορεύματος από το στάδιο της παραγωγής μέχρι και τον τελικό καταναλωτή, με τον όρο «Logistics», γίνεται αναφορά σε

<sup>1</sup> Pantoleon D. Skayannis, and Haralambos Skyrgiannis, "The Role of Transport in the Development of the Balkans," *Eastern European Economics*, vol. 40, no. 5, 2002, σ. 33. Διαθέσιμο στο: [www.jstor.org/stable/4380311](http://www.jstor.org/stable/4380311) (Ημερομηνία πρόσβασης: 28/10/2016).

<sup>2</sup> Inbound Logistics, "Glossary of Supply Chain Terms", Διαθέσιμο στο: <http://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/#T> (Ημερομηνία πρόσβασης: 30/10/2016)

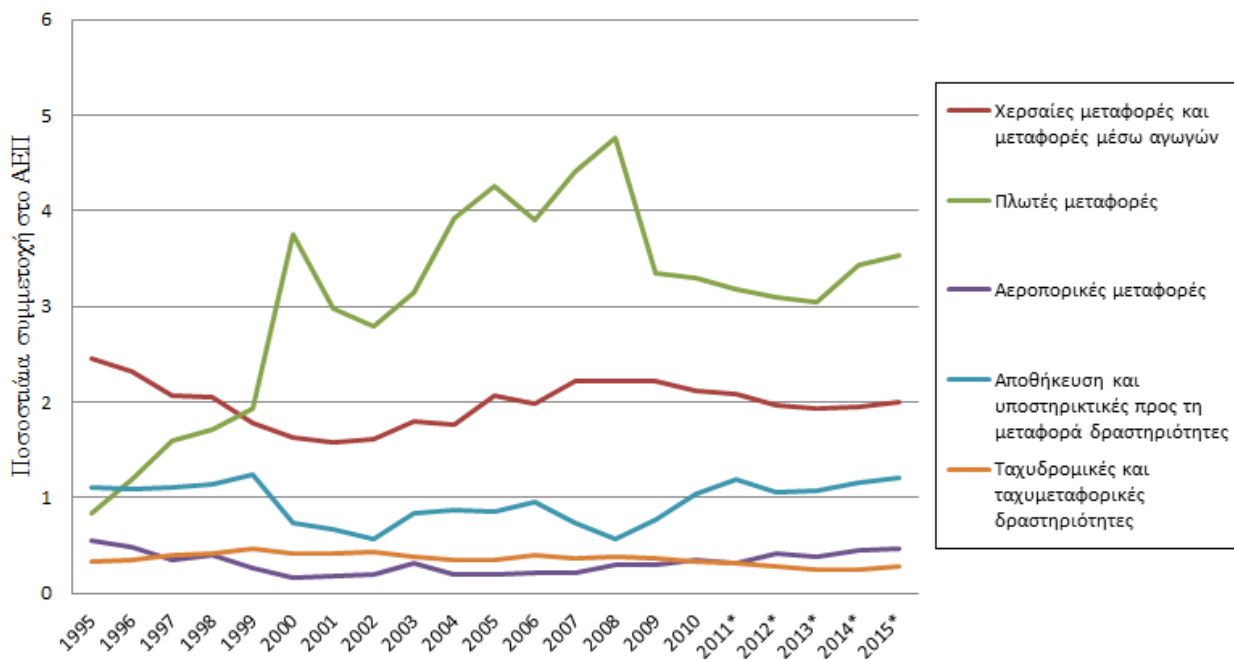
<sup>3</sup> T.R. Lakshmanan and William P. Anderson, "Transport's Role in regional Integration process", στο 'Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation', *Transport Research Centre*, Report of the One Hundred and Thirty Fourth Round on Transport Economics, OECD and ECMT, Luxemburg, 2007, σελ. 49

<sup>4</sup> Ibid

ολόκληρη τη διαδικασία μεταφοράς προϊόντων από τον παραγωγό στον καταναλωτή, η οποία περιλαμβάνει υποστηρικτικές προς τις μεταφορές δραστηριότητες όπως αποθήκευση, μεταφορά, μεταφόρτωση, εκ νέου αποθήκευση, διαχείριση και συσκευασία, στάδια τα οποία απαιτούν συντονισμό, ανταλλαγή πληροφοριών και συχνά ενέχουν μεγάλο ρίσκο<sup>5</sup>. Όπως γίνεται κατανοητό, οι μεταφορές αποτελούν μέρος των Logistics. Ένα ανεπτυγμένο μεταφορικό δίκτυο έχει τη δυνατότητα να οδηγήσει στην επέκταση της οικονομικής δραστηριότητας σε υπηρεσίες που σχετίζονται με τα Logistics και τη δημιουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου (logistics hub). Η διαδικασία αυτή, - πρώτα ανάπτυξη ενός αξιόπιστου, διατροπικού, μεταφορικού δικτύου, και με την εφαρμογή ανάλογων πολιτικών, η ακόλουθη ανάπτυξη ενός διαμετακομιστικού κόμβου- αποτελεί μία από τις κεντρικές προτάσεις της παρούσας εργασίας για την Ελλάδα.

**Διάγραμμα 1: Διαχρονική Συμβολή μεταφορών στο ΑΕΠ. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015)**

**Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία κατά κλάδο**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2015)

\*Προσωρινά στοιχεία

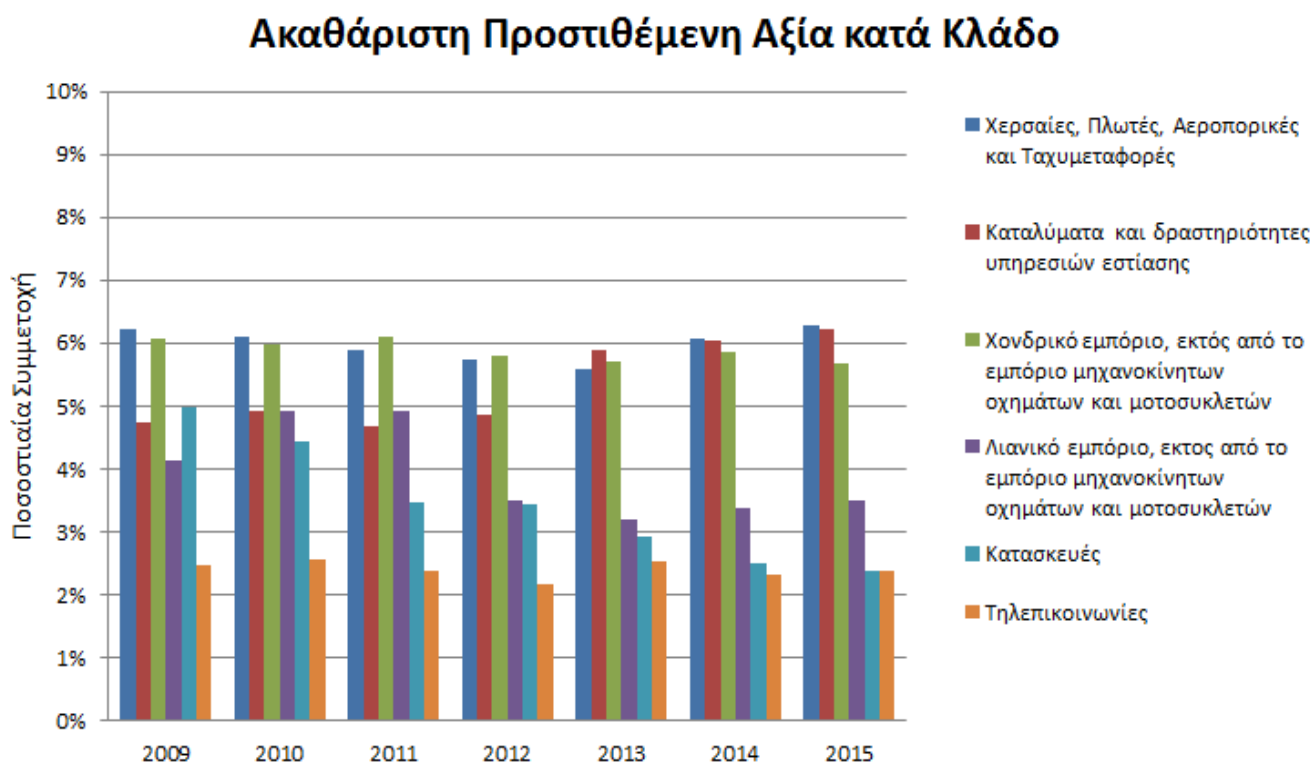
<sup>5</sup> John J. Coyle, Robert Novack, Edward J. Bardi, 'Transportation: A supply chain perspective', 7th edition, *South-Western Cengage Learning*, USA, 2011, σελ. 4. Διαθέσιμο στο: [http://www.cengage.com/search/productOverview.do?N=16+4294949156+4294950131&Ntk=P\\_EPI&Ntt=17100274411444026567775718722357794366&Ntx=mode%2Bmatchallpartial](http://www.cengage.com/search/productOverview.do?N=16+4294949156+4294950131&Ntk=P_EPI&Ntt=17100274411444026567775718722357794366&Ntx=mode%2Bmatchallpartial) (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

Πίνακας 1: Απασχόληση ανά κλάδο-Συγκριτικά (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015)

Απασχόληση ανά Κλάδο ( σε χιλιάδες άτομα)	2009	2010	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	129,940	128,058	115,720	108,546	108,726	110,570	103,840
Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	21,759	19,656	17,558	15,951	13,828	14,926	15,280
Αποθήκευση και υλοστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	40,890	39,059	36,415	35,227	33,386	31,774	31,270
Αεροπορικές μεταφορές	5,809	6,120	5,703	5,604	5,497	5,721	5,996
Πλωτές μεταφορές	27,394	29,496	27,053	26,906	27,932	26,559	27,910
Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	324,352	307,360	301,983	286,085	284,701	298,917	320,451
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	347,213	331,632	308,137	286,991	275,148	267,035	255,019
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	533,629	533,035	503,231	463,172	441,945	446,633	471,559
Κατασκευές	368,823	313,642	241,173	206,795	202,866	189,482	181,422
Συνολικός αριθμός Εργαζομένων	4,829,002	4,705,483	4,381,819	4,105,223	3,997,708	3,999,295	4,019,768

\*Προσωρινά στοιχεία  
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2015)

Σχεδιάγραμμα 1: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία κατά Κλάδο- Συγκριτικά (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2015)



Με βάση στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, συγκεντρωτικά οι μεταφορές (εκτός των υποστηρικτικών προς αυτές δραστηριοτήτων) βρίσκονται ανάμεσα στους κλάδους της οικονομίας που συμβάλλουν περισσότερο στο ΑΕΠ<sup>6</sup> (Σχεδιάγραμμα 1), από κοινού με τον κλάδο του τουρισμού και του χονδρικού εμπορίου. Συγκριτικά με άλλους κλάδους, δεν απασχολούν μεγάλο ποσοστό του συνολικού εργατικού δυναμικού. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 1, η οικονομική κρίση επηρέασε σε πολύ μικρότερο βαθμό τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, οι χερσαίες μεταφορές παρουσιάζουν πολλαπλάσιο αριθμό υπαλλήλων, γεγονός που μπορεί να οφείλεται σε εργασιακές συνθήκες (απαιτείται επαγρύπνηση, επομένως περισσότερες βάρδιες), στη γεωγραφία της χώρας, αλλά και στο μικρότερο κόστος των χερσαίων μεταφορών γενικότερα (πιο ανταγωνιστική μορφή μεταφοράς, όσο αναφορά και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις).

Οι πιο ανεπτυγμένες μορφές εμπορικών μεταφορών είναι οι θαλάσσιες, δευτερευόντως οι οδικές και σε μικρότερο βαθμό οι σιδηροδρομικές (χερσαίες) και αεροπορικές (Διάγραμμα 1). Το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου και η παραδοσιακή ενασχόληση των Ελλήνων με τη ναυτιλία έχουν συμβάλει στο να καταστεί η ελληνική ναυτιλία μια από τις πιο ανταγωνιστικές παγκοσμίως, αλλά και τη διαχρονικά μεγάλη συμβολή του τομέα στο ΑΕΠ της χώρας. Οι οδικές μεταφορές, λόγω της εξάρτησής τους από τις αντίστοιχες υποδομές, δεν παρουσιάζουν την ίδια ανάπτυξη. Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας, και η επικινδυνότητα πολλών σημείων (Κακιά Σκάλα, Εθνική Οδός Αθηνών-Πατρών) λόγω της ελλιπούς συντήρησής τους, δεν ευνοεί την ανάπτυξη και διασύνδεση της ελληνικής αγοράς με τις γειτονικές χώρες. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να γίνει μια παρουσίαση των υποδομών στον τομέα των μεταφορών που υπάρχουν και λειτουργούν στη χώρα.

## Μεταφορικές Υποδομές

Στο πλαίσιο της ΕΕ, η Ελλάδα έχει λάβει μέρος στην “Trans-European Transport (TEN-T) Policy”, την Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών, η οποία έχει σκοπό τη διασύνδεση της ευρωπαϊκής αγοράς μέσω ενός ανεπτυγμένου και αξιόπιστου δικτύου μεταφορών<sup>7</sup>. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει ένα κεντρικό δίκτυο (αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2030) και ένα δεύτερο, διευρυμένο δίκτυο το οποίο θα συνδέει μικρότερες πόλεις, αεροδρόμια και λιμάνια με το κεντρικό (αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2050). Τα δύο αυτά σχέδια επιδιώκουν την κάλυψη και προσβασιμότητα σε όλες τις περιοχές της ΕΕ. Ειδικότερα, στην Ελλάδα αναπτύσσεται ο “Orient/East-Med Corridor”, με στόχο τη δημιουργία ενός δικτύου που θα συνδέει τη Γερμανία με την Κύπρο, μέσω αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων, αεροδρομίων και λιμανιών<sup>8</sup> αξιοποιώντας στο έπακρο τις διατροπικές μεταφορές.

<sup>6</sup> Πέραν αυτών που σχετίζονται με τη φορολογία και τον Δημόσιο τομέα, βλ. Appendix.

<sup>7</sup> ‘20 years of Ten-T policy’, Mobility and Transport, European Commission. Διαθέσιμο στο: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy_en) (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

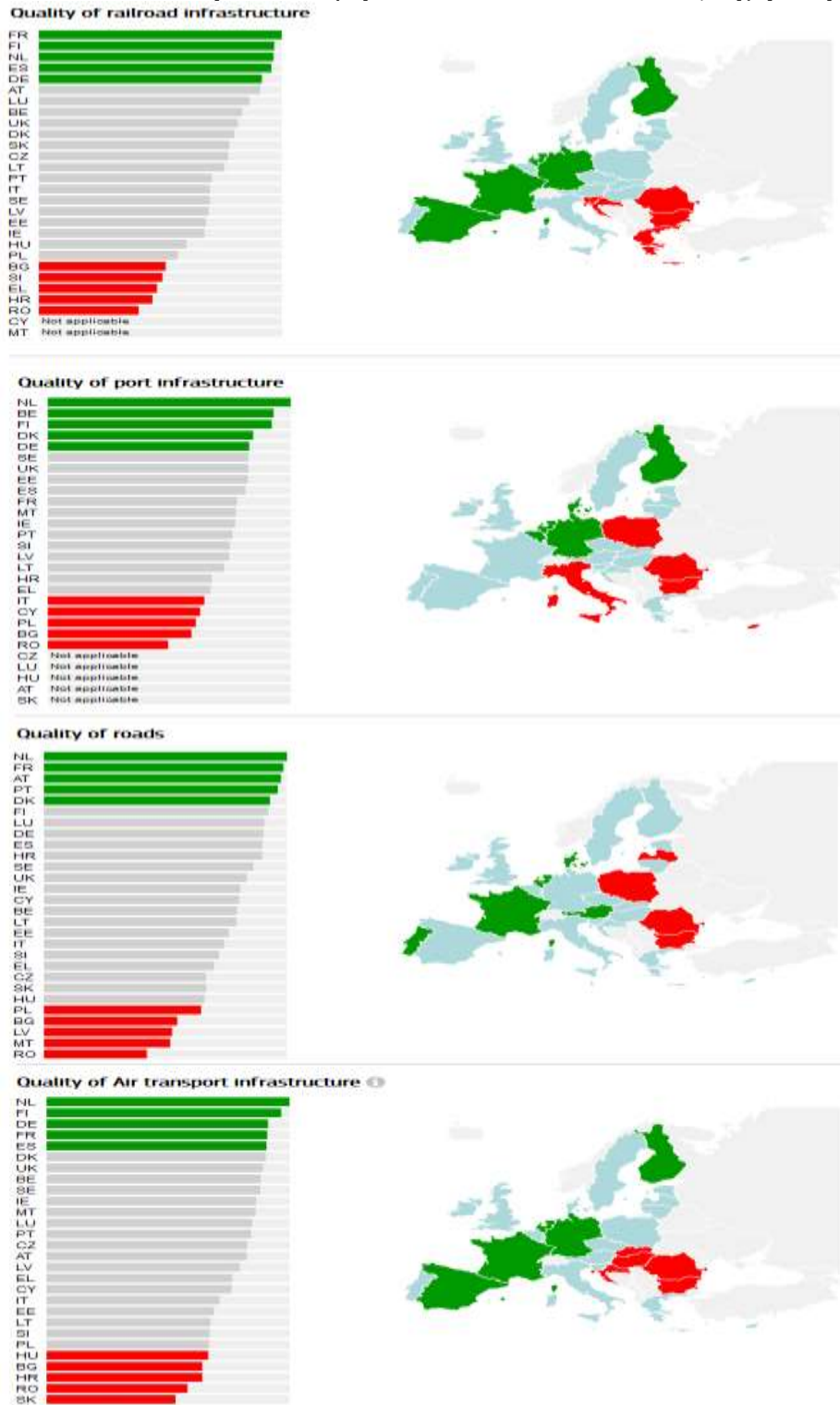
<sup>8</sup> European Commission, Infrastructure, Διαθέσιμο στο: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/gr\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/gr_en.pdf) (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

Εικόνα 1: Ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015)



Σύμφωνα με την ΕΕ, το μεγαλύτερο μέρος των σχεδίων του προγράμματος έχει ολοκληρωθεί. Συγκεκριμένα, μέχρι και το 2014 είχε ολοκληρωθεί το 76% του κεντρικού οδικού δικτύου, το 80% του συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου και το 55% του μεγάλης ταχύτητας σιδηροδρομικού δικτύου. Περιοχές όπως η Αιτολωακαρνανία και η Ήπειρος όμως, συνεχίζουν να βρίσκονται αποκομμένες από το σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που επηρεάζει τη διασύνδεση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, αλλά και των περιοχών κοντά στα ελληνοαλβανικά σύνορα με το υπόλοιπο δίκτυο της χώρας, και οδηγεί στη χρήση αποκλειστικά οδικών μεταφορών. Η σιδηροδρομική σύνδεση των περιοχών αυτών βρίσκεται υπό σχεδιασμό, όμως δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί στο άμεσο μέλλον. Αν και έχει σημειωθεί μεγάλη ανάπτυξη στις διαθέσιμες υποδομές, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται πολύ χαμηλά αναφορικά με την ποιότητα των υποδομών σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες. Η κατάσταση είναι ακόμη χειρότερη όσο αναφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο (Εικόνα 2).

**Εικόνα 2: Ποιότητα Μεταφορικού δικτύου ανά Κλάδο (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015)**



Rating based on a survey by the World Economic Forum, using a scale from 1 (extremely underdeveloped) to 7 (extensive and efficient). EU value is calculated as a simple average. Source: [World Economic Forum Global Competitiveness Report](#)

Η κατασκευή εθνικών οδών όπως η Εγνατία και η Ιόνια οδός, οι οποίες μειώνουν τον χρόνο μεταφοράς και παρέχουν ασφαλή μετακίνηση αποτελούν βήματα προς την ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου. Σημαντικά τμήματα όμως, όπως η Εθνική Οδός Αθηνών-Πατρών βρίσκονται ακόμη υπό κατασκευή, αυξάνοντας τον κίνδυνο μεταφοράς, αλλά και τον χρόνο, μεταξύ δύο μεγάλων λιμανιών της χώρας.

**Εικόνα 3: Κόριο και δευτερεύον οδικό δίκτυο της πολιτικής TEN-T (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015)**





Αναφορικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο, το λιμάνι του Πειραιά μόλις πρόσφατα απέκτησε σιδηροδρομική σύνδεση, σε αντίθεση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που παρουσιάζει καλύτερη διασύνδεση. Παρά το μεγάλο ποσοστό ολοκληρωμένων έργων, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει μικρό, χωρίς να παρέχει την απαραίτητη προσβασιμότητα σε όλη την επικράτεια της χώρας. Η υλοποίηση των τμημάτων υπό σχεδιασμό (Ηπειρος, Αιτωλοακαρνανία) πρόκειται να μειώσει το μεταφορικό κόστος αλλά και να αυξήσει τον όγκο των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω αυτών, αν αναλογιστεί κανείς τη θέση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, με πρόσβαση στην Αδριατική και σύνδεση με την Ιταλία, αλλά και την Εγνατία οδό, έργο το οποίο έχει μειώσει τον χρόνο μεταφοράς στο μισό.

**Εικόνα 4: Κύριο και δευτερεύον σιδηροδρομικό δίκτυο της πολιτικής TEN-T (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015)**



## Προκλήσεις και Θεσμικές Αδυναμίες: Δυνητικός Φορέας Ανάπτυξης της Οικονομίας;

Πέρα από τις ανεπαρκείς υποδομές, τις σημαντικότερες επιπτώσεις στη μη ανάπτυξη του τομέα φαίνεται να έχουν οι κυβερνητικές πολιτικές και το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη λειτουργία της αγοράς μεταφορών. Η Ελλάδα είναι από τις από τις χώρες με την πιο μεγάλη γραφειοκρατία. Μέχρι πρόσφατα, το θεσμικό πλαίσιο των μεταφορών δεν είχε ως σκοπό την ανάπτυξη του τομέα και τη βελτίωση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σκοπός των παλαιότερων μεταρρυθμίσεων ήταν ο προστατευτισμός του κλάδου, με συνέπεια τη στασιμότητα καθώς απουσίαζαν τα κίνητρα προς αυτό (μικρός εξωτερικός ανταγωνισμός στον τομέα των οδικών μεταφορών και καθόλου στις σιδηροδρομικές μεταφορές).

Η πληθώρα των γραφειοκρατικών διαδικασιών, η εθνική αλλά και ευρωπαϊκή νομοθεσία δημιουργούν ένα περιβάλλον που κάθε άλλο παρά ενθαρρύνει και διευκολύνει το επιχειρείν. Η λάθος εφαρμογή μέρους της νομοθεσίας, οδηγεί στην επικάλυψη πολλών διοικητικών λειτουργιών και τη δημιουργία εμποδίων. Η πάγια ελληνική πρακτική της μη ομοιόμορφης εφαρμογής τους μάλιστα, εντείνει το πρόβλημα, δημιουργώντας αλλοιώσεις και αυξάνοντας το κίνητρο για αναποτελεσματικές πρακτικές, αδύναμη ή και μη συμμόρφωση με την αντίστοιχη νομοθεσία.

Επιπρόσθετες συνέπειες έχει η απουσία συντονισμού των διαφόρων θεσμικών και εκτελεστικών οργάνων με την παράλληλη απουσία εναρμόνισης των ευρωπαϊκών νομών και κανονιστικών πλαισίων που αφορούν την περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη του τομέα με την εθνική νομοθεσία. Η ρύθμιση του νομικού πλαισίου των μεταφορών είναι διασπασμένη και αποτελεί αρμοδιότητα πολλών διαφορετικών αρχών (Υπουργεία Μεταφορών, Ναυτιλίας, Εμπορίου, Εσωτερικών και Οικονομικών και των διαφόρων εξειδικευμένων τμημάτων που υπάγονται σε αυτά). Από τη στιγμή που η ΕΕ διέπεται από ένα κοινό νομοθετικό πλαίσιο, η διαδικασία επέκτασης μιας επιχείρησης σε μια δεύτερη ευρωπαϊκή χώρα, θα έπρεπε να αποτελεί απλή διαδικασία. Η πραγματική κατάσταση είναι διαφορετική καθώς η ίδια νομοθεσία εφαρμόζεται διαφορετικά από τις αντίστοιχες εθνικές αρχές. Η απουσία συνοχής και συντονισμού, σε συνδυασμό με τη γραφειοκρατία, δημιουργούν ένα πολύπλοκο σκηνικό για κάθε επίδοξο επενδυτή (βλ. Appendix 1.3) με το υπερβολικό κόστος και τη χρονοβόρα διαδικασία να αποτελούν τα πρώτα εμπόδια που συναντά. Αυτό αποτελεί ένα αρνητικό στοιχείο που απομακρύνει υπονήφιους επενδυτές από τη χώρα, καθώς το διαφυγόν κέρδος θα μπορούσε να δώσει ώθηση στην ελληνική οικονομία καθώς, βέβαια, και την ανάλογη αίγλη στον τομέα αυτό.

Η πολυπλοκότητα αυξάνεται ακόμη περισσότερο, αν λάβει κανείς υπόψη την ίδια τη φύση του τομέα. Οι μεταφορικές και υποστηρικτικές προς αυτές υπηρεσίες λαμβάνουν χώρα σε όλη την έκταση της εφοδιαστικής αλυσίδας (από την παραγωγή ως την κατανάλωση, τόσο αγαθών όσο και υπηρεσιών) με ποικίλες διαδράσεις και διασταυρώσεις μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Αυτό σε συνδυασμό με τις παραπάνω θεσμικές ανεπάρκειες και γραφειοκρατικές δυσκολίες, καθιστά την χώρα κάθε άλλο παρά “επίγειο παράδεισο επενδύσεων”.



## Οδικές Μεταφορές

Η χαμηλή ποιότητα του μεταφορικού δικτύου και το θεσμικό περιβάλλον αποτελούν τις κύριες αιτίες αναποτελεσματικότητας των οδικών μεταφορών. Ο τομέας αυτός, κυριαρχείται από οδηγούς-ιδιοκτήτες, οι οποίοι χρησιμοποιούν δικής τους ιδιοκτησίας οχήματα για τη μετακίνηση δικών τους προϊόντων<sup>9</sup>, ενώ είναι αρκετά μικρός ο αριθμός των εταιριών που έχουν στόλο μεγαλύτερο των είκοσι οχημάτων. Ο κρατικός έλεγχος της έκδοσης αδειών και η μετέπειτα παύση της έκδοσης αυτών (1970) συνέβαλε στην αύξηση του προστατευτισμού, κατατάσσοντας τις οδικές μεταφορές στα “κλειστά επαγγέλματα”. Ο τρόπος να εισέλθει κάποιον στον κλάδο ήταν μέσω της αγοράς κάποιας υπάρχουσας άδειας. Οι τιμές πώλησης των αδειών, ως το 2010 είχαν φτάσει τα 250.000 ευρώ<sup>10</sup>, ποσό απαγορευτικό, αν συνυπολογίσει κανείς και το κόστος αγοράς ενός φορτηγού οχήματος. Η προστασία και ο έλεγχος του ανταγωνισμού μεταφράστηκε σε επανάπαυση και δεν αποτέλεσε κίνητρο για εκσυγχρονισμό ή υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Το Μνημόνιο του 2010 περιλάμβανε το “άνοιγμα” των “κλειστών επαγγελμάτων”, ρύθμιση που αντιμετωπίστηκε με απεργιακές κινητοποιήσεις των επαγγελματιών<sup>11</sup>. Τα αποτελέσματα της μεταρρύθμισης αυτής δεν είναι ακόμη ορατά καθώς οι κάτοχοι αδειών θα συνεχίσουν να επωφελούνται από το προηγούμενο καθεστώς ως το 2020.

Εκτός από το μεγάλο κόστος για να εισέλθει κανείς στον κλάδο, εξίσου υψηλό είναι και το λειτουργικό κόστος του. Ένας επαγγελματίας μεταφορέας με φορτηγό όχημα, έπρεπε να ανταπεξέλθει σε 26%-36% συντελεστή φόρου εισοδήματος και 23% ΦΠΑ<sup>12</sup>. Πέραν της φορολογίας, τα λειτουργικά έξοδα που απαιτεί ένα φορτηγό όχημα είναι εξίσου υψηλά: επισκευές, τιμή καυσίμων, ασφάλιστρα τόσο για τον οδηγό όσο και για το εμπόρευμα, τέλη κυκλοφορίας. Αν και ο μισθός ενός μεταφορέα δεν είναι πολύ υψηλότερος του κατώτατου το χαμηλό εργατικό κόστος σε γειτονικά κράτη, δεν τους καθιστά ανταγωνιστικούς. Όλα τα παραπάνω, είναι στοιχεία που καθιστούν τους Έλληνες μεταφορείς ακριβούς και μη ανταγωνιστικούς, συγκριτικά με Τούρκους, Μολδαβούς ή Βούλγαρους ανταγωνιστές.

## Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι αρκετά ανταγωνιστικές για προϊόντα των οποίων η μεταφορά απαιτεί μεγαλύτερο χρόνο, και η ανάπτυξή τους αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου η Ελλάδα να καταστεί δίοδος εμπορευμάτων για την υπόλοιπη Ευρώπη. Η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου ως και το 2012 ήταν αρμοδιότητα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, κρατικής εταιρίας με ελάχιστο ως καθόλου ανταγωνισμό. Ο κρατικός χαρακτήρας της εταιρίας οδήγησε στην αύξηση του χρέους της, καθώς οι υπηρεσίες που προσέφερε δεν ήταν ανταγωνιστικές ποιοτικά αλλά και από πλευράς κόστους. Τα ο υψηλό κόστος, τόσο για τη μεταφορά αγαθών όσο και προσώπων, οφείλεται για το μικρό ποσοστό χρήσης του τομέα.

<sup>9</sup> Το ποσοστό τους ανερχόταν σε 90% το 2010. Πηγή: World Bank, ‘Greek Logistics, ‘Unlocking Growth Potential through Regulatory Reform and Complementary Measures’, November 2013

<sup>10</sup> Supra note 9

<sup>11</sup> ‘Χάος από την κινητοποίηση των φορτηγών’, *Εθνος online*, 13/9/2010, Διαθέσιμο στο:

[http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/xaos\\_apo\\_tin\\_kinitopiisi\\_ton\\_fortigon-29736948/](http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/xaos_apo_tin_kinitopiisi_ton_fortigon-29736948/) (Ημερομηνία πρόσβασης 20/10/2016)

<sup>12</sup> Δεδομένα 2013

Το 2013, υλοποιώντας τις δεσμεύσεις που ανέλαβε με το δεύτερο Μνημόνιο του 2012, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε σε μεταρρύθμιση του ΟΣΕ, και διάσπασή της εταιρίας σε τέσσερις μικρότερες με βάση τις δραστηριότητές τους (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ-ROSCO, ΓΑΙΟΣΕ)<sup>13</sup>. Τελικός σκοπός της διαδικασίας είναι η ιδιωτικοποίηση των εταιριών, με τον διαγωνισμό για τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ να ολοκληρώνεται. Η εταιρία ιταλική Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. ήταν η μόνη ενδιαφερόμενη για την εξαγορά της εταιρίας<sup>14</sup>. Μια τέτοια εξέλιξη θεωρείται πως θα συμβάλει στην βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών ενώ θα οδηγήσει σε καλύτερη διασύνδεση εντός της εφοδιαστικής αλυσίδας, προωθώντας τις διατροπικές μεταφορές. Η ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ-ROSCO, αναμένεται να συμβάλει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του υπό συντήρηση υλικού, με παράλληλη μείωση του κόστους. Τρεις εταιρίες έχουν εκφράσει την επιθυμία απόκτησής της: Bombardier, Alstom και Siemens.<sup>15</sup> Η ολοκλήρωση των δύο σχεδίων θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών αλλά και τη διασύνδεση της αγοράς.

Ήδη, η επένδυση της COSCO στον Πειραιά, συνέβαλε στην προσέλκυση ξένων εταιριών στην Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρόκειται να μεταφέρει σε συχνή βάση εξαρτήματα για λογαριασμό της εταιρίας Hewlett-Packard στην Τσεχία<sup>16</sup>. Η εξέλιξη αυτή δρά ως παράδειγμα πως η Ελλάδα μπορεί να καταστεί ένας ανταγωνιστικός διαμετακομιστικός κόμβος, ιδιαίτερα αν σχέδια όπως η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού του Πειραιά με το Θριάσιο, αυξηθούν και υλοποιηθούν.

Προβλήματα τα οποία παραμένουν αφορούν στα τεχνικά χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο δεν υποστηρίζει τη μεταφορά εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια (container), γεγονός που θέτει όρια στη χρήση διατροπικών μεταφορών. Ακόμη, ο σχεδιασμός του σιδηροδρομικού δικτύου στο παρελθόν είχε επικεντρωθεί στη μεταφορά επιβατών και όχι εμπορευμάτων. Προκειμένου να ανταπεξέλθουν στα νέα δεδομένα και τις απαιτήσεις της αγοράς, είναι αναγκαία η προσαρμογή των υποδομών ή νέος σχεδιασμός της όλης λειτουργίας, προκειμένου το σιδηροδρομικό δίκτυο να καταστεί αποτελεσματικό και ανταγωνιστικό.

### Θαλάσσιες Μεταφορές

Ο κλάδος αυτός περιλαμβάνει τη μεταφορά αγαθών αλλά και προσώπων. Ο ανταγωνισμός είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς, με αρκετές ξένες εταιρίες να δραστηριοποιούνται στη χώρα<sup>17</sup>. Η σημασία του κλάδου είναι μεγάλη καθώς προσφέρει διασύνδεση της νησιωτικής Ελλάδας με το ηπειρωτικό κομμάτι, συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό αλλά και τη σύνδεση της Ελλάδας με χώρες όπως η Ιταλία και η Τουρκία.

<sup>13</sup> Μάρω Τσαντήλα, 'ROSCO: Προχώρα η απόσχιση από ΟΣΕ', *Euro2day*, 29/7/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1120948/roscoprohora-h-aposhish-apo-ose.html> (Ημερομηνία πρόσβασης 17/10/2016)

<sup>14</sup> Αλεξάνδρα Κασσιμη, 'Προσφορά μόνο από τους Ιταλούς για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ', *Η Καθημερινή*, 7/7/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/866425/article/oikonomia/epixeirhseis/prosfora-mono-apo-toys-italoys-gia-thn-trainose> (Ημερομηνία πρόσβασης: 3/9/2016)

<sup>15</sup> Supra note 13

<sup>16</sup> Κώστας Ντελέζος, 'Ταξιδεύει με ΟΣΕ η Hewlett Packard', *Τα Νέα*, 18/6/2014, Διαθέσιμο στο: <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5132304/taksidyei-me-ose-h-hewlett-packard/> (Ημερομηνία πρόσβασης 13/10/2016)

<sup>17</sup> Πέραν των μεγάλων μεταφορικών εταιριών που διακινούν εμπορευματοκιβώτια και καύσιμα μέσω του λιμανιού του Πειραιά, μικρότερες εταιρίες όπως η MINOAN, Superfast Ferries ANEK, Agoudimos δραστηριοποιούνται στη μεταφορά προσώπων και αγαθών σε μικρότερη κλίμακα, και υποστηρικτικά στις οδικές μεταφορές.

Μεγαλύτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στις διεθνείς εταιρίες που διακινούν μέσω των λιμανιών του Πειραιά, της Πάτρας, της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας μεγάλο όγκο εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι του Πειραιά σημειώνει μεγάλη διαμετακομιστική δραστηριότητα, η οποία δεν υπηρετεί την εγχώρια αγορά, ενώ το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί είσοδο για εμπορεύματα που αφορούν τις γύρω Βαλκανικές χώρες. Η σιδηροδρομική σύνδεση του τελευταίο με το σιδηροδρομικό δίκτυο που ενώνει την Ελλάδα με τα Βαλκάνια, το καθιστά στρατηγικής σημασίας.

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά και η παραχώρησή του στην COSCO αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο. Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι πως μέχρι και την ολοκλήρωσή της, συνάντησε πολλά εμπόδια (απεργιακές κινητοποιήσεις, αντίθεση των εργατικών σωματίων, προεκλογικές δηλώσεις ματαιώσής της), τα οποία στόχο είχαν την προστασία του status quo.

Αναφορικά με τις θεσμικές δυσκαμψίες, πέραν από το ζήτημα διαχείρισης και τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, τα προβλήματα που υπάρχουν συναντώνται στη μεταφορά προσώπων (κρουαζιέρες) και για αυτό το λόγο δεν θα αναλυθούν περαιτέρω.

### *Αεροπορικές Μεταφορές*

Παρά τη μικρή -συγκριτικά με τους άλλους τομείς- συμβολή τους στο ΑΕΠ της χώρας, οι αεροπορικές μεταφορές παρουσίασαν αυξητική πορεία. Το θεσμικό πλαίσιο που τις διέπει, είναι αρκετά ανεπτυγμένο. Από τα μεγαλύτερα μειονεκτήματα του τομέα αυτού όμως είναι η ποιότητα των υποδομών και η υψηλή φορολογία που έχει επιβληθεί στις αερομεταφορές<sup>18</sup>.

Κυριότερο πρόβλημα στις αεροπορικές μεταφορές αποτέλεσε η διαδικασία ιδιωτικοποίησης μεγάλου μέρους των ελληνικών αεροδρομίων. Δεκατέσσερα από αυτά, μετά από διαδικασία που διήρκησε 2 χρόνια, περνούν στην 40ετή διαχείριση της κοινοπραξίας Fraport/Slentel, η οποία δεσμεύεται να πραγματοποιήσει επενδύσεις συνολικού ύψους EUR 1 δις<sup>19</sup>. Όπως περιλάμβαναν οι μνημονιακές συμβάσεις, πραγματοποιήθηκε αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και διάσπασή της σε δύο οντότητες. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να αναβαθμίσει και να εκσυγχρονίσει τις υποδομές αερομεταφορών αυξάνοντας την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών τους, με ακόλουθες αυξήσεις στον τουρισμό, δίνοντας έτσι λύση και στο δεύτερο μειονέκτημά τους, που είναι οι υποδομές και η προσβασιμότητα<sup>20</sup>.

### *Υποστηρικτικές προς τις μεταφορές υπηρεσίες*

Σημαντικότερα, και με σοβαρές συνέπειες, είναι τα εμπόδια που παρουσιάζονται στον ευρύτερο κλάδο των Logistics. Η νομοθεσία για τη δραστηριοποίηση εταιριών στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας

<sup>18</sup> Από 13% αυξήθηκε σε 24%, από τους υψηλότερους στην ΕΕ.

<sup>19</sup> Θεσσαλονίκης, Ακτίου, Καβάλας, Χανίων, Κέρκυρας, Σκιάθου, Κω, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου, Σάμου, Σαντορίνης, Σκιάθου και Ζακύνθου. Πηγή: Ηλίας Μπέλλος, 'Αλλάζει ο χάρτης των αεροδρομίων', Η Καθημερινή, 2/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/877300/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/allazei-o-xarths-twn-aerodromiwn> (Ημερομηνία πρόσβασης 4/10/2016)

<sup>20</sup> Δημήτρης Δημητρίου, Παρουσίαση στα πλαίσια του Workshop: Aviation and International Affairs', Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων, 27/5/2016

(3<sup>rd</sup> Party Logistics), αποθήκευση και εκτελωνισμό είναι ασαφής και παρουσιάζει κενά και δυσλειτουργίες.

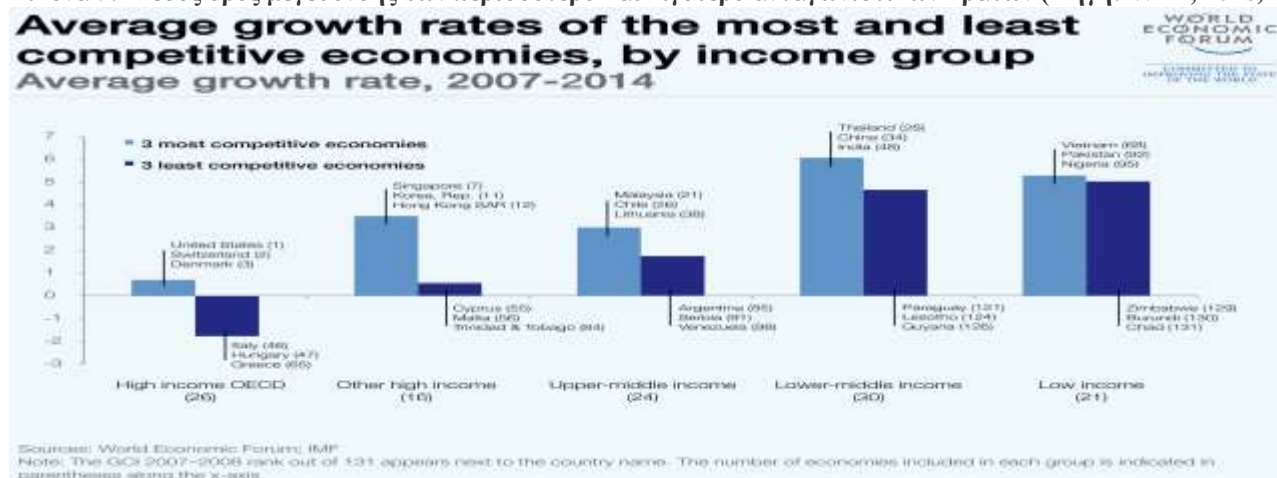
Η γραφειοκρατία και το πλήθος των αδειών που χρειάζεται για να συσταθεί μια εταιρία 3PL είναι αποθαρρυντικές (βλ Appendix 1.3). Σημαντική είναι η πρόοδος στη διευκόλυνση του εμπορίου. Η απλοποίηση και βελτιστοποίηση των απαιτούμενων διαδικασιών για εξαγωγή ή εισαγωγή προϊόντων αποτελεί σημαντικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας, και επηρεάζει σημαντικά την εμπορική δραστηριότητα. Προς την υλοποίηση αυτού του έργου, υιοθετήθηκε το 2012 η Εθνική Στρατηγική Διευκόλυνσης Εμπορίου, με στόχο να διευκολύνει την εξαγωγική διαδικασία<sup>21</sup>. Προσπάθειες γίνονται προκειμένου να αντιμετωπιστούν προβλήματα όπως οι περιορισμένες ώρες λειτουργίας των τελωνειακών αρχών, με ενθαρρυντικό παράδειγμα τις πρακτικές της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά<sup>22</sup>.

### Επιδόσεις της Ελλάδας συγκριτικά με άλλες χώρες

Προκειμένου να σχηματιστεί μια συνολική εικόνα του τομέα των μεταφορών και ειδικότερα, των προβλημάτων που υφίστανται στο επιχειρείν, αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιάσει την απόδοση της Ελλάδας συγκριτικά με τις γειτονικές της χώρες, όπως αυτή καταγράφεται σε εκθέσεις διεθνών οργανισμών.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση “Global Competitiveness Index”<sup>23</sup> η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας έχει μειωθεί σε σχέση με το 2009. Από την 71<sup>η</sup> θέση, κατέβηκε στην 96<sup>η</sup> το 2013, ενώ για το 2016 βρίσκεται στην 81<sup>η</sup> θέση. Η οικονομική κρίση και η προσπάθειες των κυβερνήσεων για αύξηση των κρατικών εσόδων, οδήγησαν στην αύξηση της φορολογίας, γεγονός το οποίο οφείλεται για τη μειούμενη κατάταξη. Οι προσπάθειες των τελευταίων ετών, με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων, φαίνεται να συνέβαλαν στη μικρή αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Εικόνα 5: Μέσος όρος μεγέθυνσης των περισσότερο και λιγότερο ανταγωνιστικών κρατών (Πηγή: WEF, 2016)



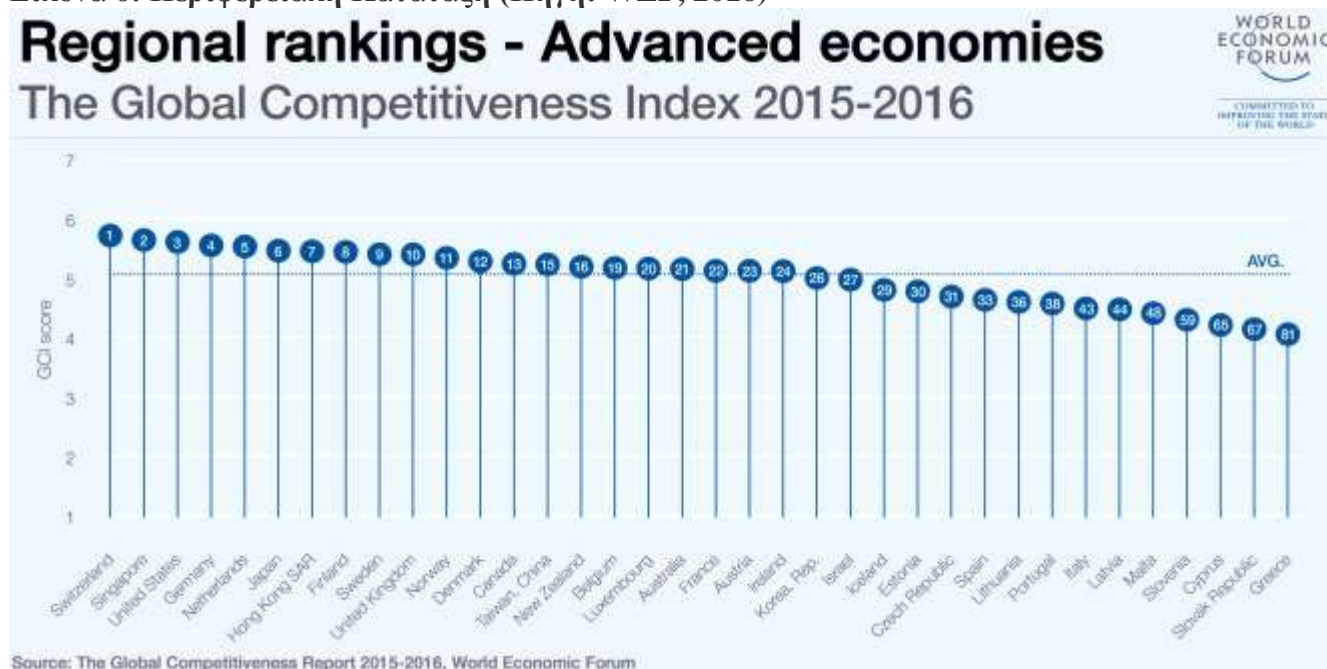
<sup>21</sup> Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, ‘Εθνική Στρατηγική και Οδικός Χάρτης για τη Διευκόλυνση του Εξωτερικού Εμπορίου’, 2014, Διαθέσιμο στο: [http://www.seve.gr/wp-content/uploads/2014/05/greece\\_trade\\_facilitation\\_strategy\\_roadmap\\_nov-2012\\_el.pdf](http://www.seve.gr/wp-content/uploads/2014/05/greece_trade_facilitation_strategy_roadmap_nov-2012_el.pdf) (Ημερομηνία πρόσβασης 6/11/2016)

<sup>22</sup> Supra note 9, σελ 33-34

<sup>23</sup> World Economic Forum, ‘Global Competitiveness Index Report’ 2010-2016

Οι πέντε παράγοντες που εμφανίζονται πιο συχνά ανάμεσα σε αυτούς που προξενούν τα περισσότερα εμπόδια στο επιχειρείν βρίσκονται η πρόσβαση σε χρηματοδότηση, η αναποτελεσματική γραφειοκρατία, η αστάθεια των κυβερνητικών πολιτικών, η πολυπλοκότητα του φορολογικού συστήματος και το ύψος της φορολογίας. Η απουσία κατάλληλων υποδομών βρίσκεται στην 7<sup>η</sup> με 9<sup>η</sup> θέση.

Εικόνα 6: Περιφερειακή Κατάταξη (Πηγή: WEF, 2016)



Δεδομένων των οικονομικών συγκυριών, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα είναι εν μέρει αναμενόμενη. Αυτό που δεν είναι αναμενόμενο είναι ο αργός ρυθμός των μεταρρυθμίσεων σε αυτούς τους τομείς, καθώς πρόκειται για πάγια προβλήματα της ελληνικής οικονομίας. Οι δυσκαμψίες αυτές κατατάσσουν την Ελλάδα τελευταία σε ανταγωνιστικότητα, μεταξύ των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών.

Αντίθετα, χώρες με λιγότερο αναπτυγμένη οικονομία όπως η Βουλγαρία, η ΠΓΔΜ και η Ρουμανία είναι πιο ανταγωνιστικές<sup>24</sup>. Στην αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους συμβάλει η πολιτική την οποία έχουν ακολουθήσει, η οποία περιλαμβάνει απλοποίηση των διαδικασιών έναρξης μια επιχείρησης, καθώς και το χαμηλό εργατικό κόστος. Τα δεδομένα αυτά αναλύει εκτενώς η έκθεση “Doing Business” της Παγκόσμιας Τράπεζας<sup>25</sup>. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης, η γειτονική Βουλγαρία βρίσκεται στην 39<sup>η</sup> θέση, σε αντίθεση με την 61<sup>η</sup> στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα. Οι διαφορές μεταξύ των δύο χωρών εντοπίζονται στην προστασία των επενδυτών και την ενίσχυση της εφαρμογής της νομοθεσίας, τομείς στους οποίους η Ελλάδα φαίνεται να τα πηγαίνει καλύτερα. Η αδειοδότηση αλλά και η πρόσβαση σε χρηματοδότηση είναι καίρια σημεία ενδιαφέροντος για κάθε επίδοξο επενδυτή, στα οποία η Ελλάδα υστερεί.

<sup>24</sup> 54<sup>η</sup>, 60<sup>η</sup> και 53<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα.

<sup>25</sup> World Bank, ‘Doing business Report’, 2010-2017



**Εικόνα 7: Κατάταξη της Βουλγαρίας, (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017)**

Topics	DB 2017 Rank	DB 2016 Rank <small>(i)</small>	Change in Rank	DB 2017 DTF (% points) <small>(i)</small>	DB 2016 DTF (% points) <small>(i)</small>	Change in DTF (% points) <small>(i)</small>
Overall	39	37	↓ 2	73.51	73.08	↑ 0.43
Starting a Business	82	78	↓ 4	86.82	86.31	↑ 0.51
Dealing with Construction Permits	48	47	↓ 1	75.06	74.84	↑ 0.22
Getting Electricity ✓	104	110	↑ 6	64.97	61.85	↑ 3.12
Registering Property	60	59	↓ 1	70.19	70.17	↑ 0.02
Getting Credit	32	29	↓ 3	70.00	70.00	-
Protecting Minority Investors	13	10	↓ 3	73.33	73.33	-
Paying Taxes	83	85	↑ 2	72.81	72.81	-
Trading across Borders	21	21	-	97.41	97.45	↓ 0.04
Enforcing Contracts	49	49	-	65.09	65.09	-
Resolving Insolvency	48	47	↓ 1	59.38	58.93	↑ 0.45

✓=Doing Business reform making it easier to do business. X=Change making it more difficult to do business.

**Εικόνα 8: Κατάταξη Ελλάδας, (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017)**

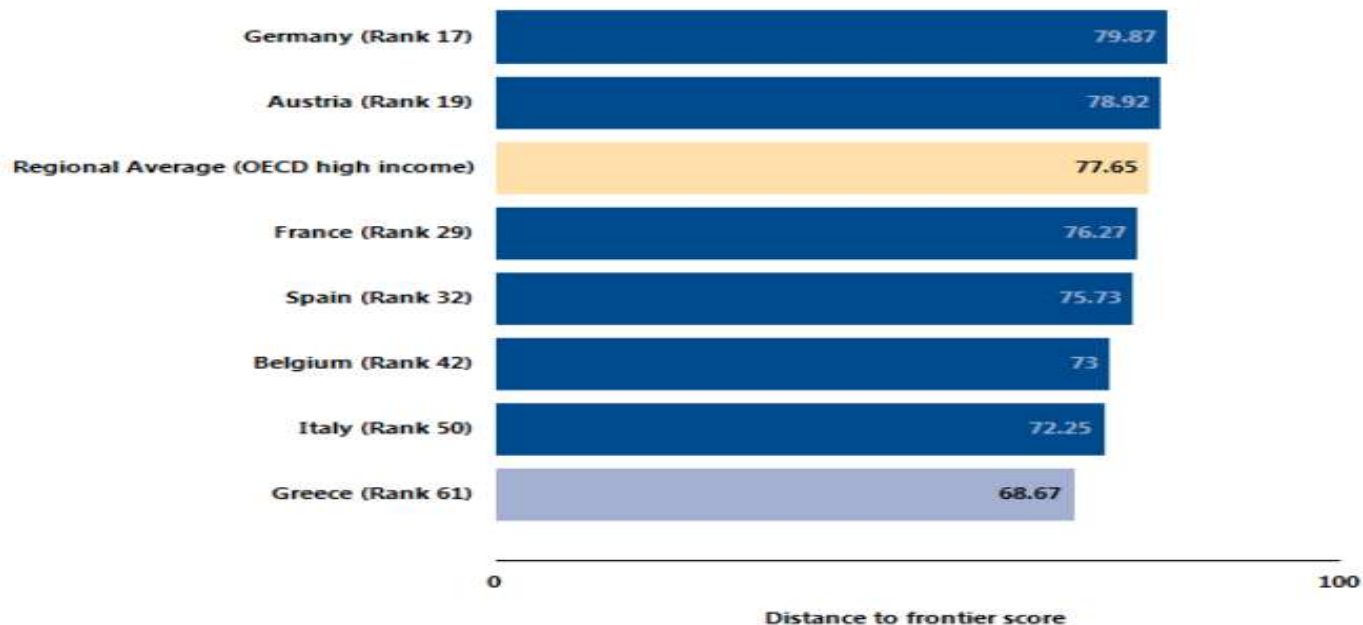
Topics	DB 2017 Rank	DB 2016 Rank	Change in Rank	DB 2017 DTF (% points)	DB 2016 DTF (% points)	Change in DTF (% points)
Overall	61	58	↓ 3	68.67	68.67	0.00
Starting a Business	56	49	↓ 7	90.70	90.70	-
Dealing with Construction Permits	58	55	↓ 3	73.63	73.63	-
Getting Electricity	52	46	↓ 6	80.57	80.57	-
Registering Property	141	144	↑ 3	49.67	49.62	↑ 0.05
Getting Credit	82	78	↓ 4	50.00	50.00	-
Protecting Minority Investors	42	40	↓ 2	63.33	63.33	-
Paying Taxes X	64	62	↓ 2	78.22	78.65	↓ 0.43
Trading across Borders	29	29	-	93.72	93.72	-
Enforcing Contracts ✓	133	131	↓ 2	50.19	50.19	-
Resolving Insolvency	52	52	-	56.66	56.28	↑ 0.38

✓=Doing Business reform making it easier to do business. X=Change making it more difficult to do business.



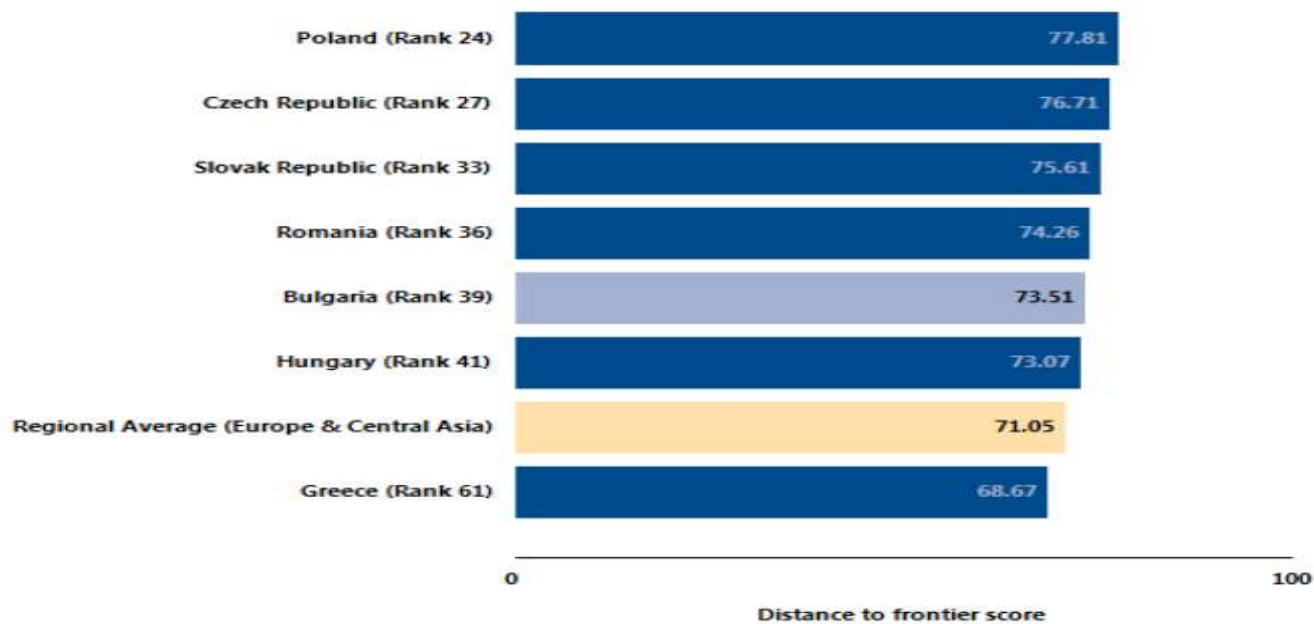
**Εικόνα 9: Κατάταξη Ελλάδας συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες , (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017)**

How Greece and comparator economies rank on the ease of doing business



**Εικόνα 10: Κατάταξη Βουλγαρίας συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες , (Πηγή: WEF, 'Doing Business Report', 2017)**

How Bulgaria and comparator economies rank on the ease of doing business



Ένας πιο εξειδικευμένος δείκτης, ο οποίος επικεντρώνεται στον τομέα των μεταφορών και της επιμελητείας είναι ο “Logistics Performance Index”<sup>26</sup> της Παγκόσμιας Τράπεζας. Εκδίδεται ανά δύο έτη και περιλαμβάνει την αξιολόγηση παραγόντων όπως η τελωνειακές αρχές, οι υποδομές, οι διεθνείς μεταφορές, η μεταφορικές ικανότητες, ο εντοπισμός των εμπορευμάτων και η συνέπεια. Η Ελλάδα βρίσκεται στην 47<sup>η</sup> θέση ενώ οι γειτονικές Ιταλία και Τουρκία βρίσκονται στην 21<sup>η</sup> και 34<sup>η</sup> αντίστοιχα. Οι τομείς στους οποίους υστερεί περισσότερο η Ελλάδα, σε σχέση με τις άλλες δύο χώρες, είναι αυτός της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας εκτελωνισμού, και η μεταφορική ικανότητα. Πρώτη στην κατάταξη έρχεται η Γερμανία, με αρκετά ανεπτυγμένο μεταφορικό δίκτυο και διασύνδεση με την υπόλοιπη Ευρώπη.

---

<sup>26</sup> World Bank, ‘Logistics Performance Index’, 2010-2016

# Ο Ρόλος της Κίνας

## Η Οικονομική Στρατηγική της Κίνας

Την τελευταία δεκαετία η Κίνα έχει καταφέρει να αναδειχθεί σε έναν από τους κυριότερους διεθνείς δρώντες. Ο ανταγωνισμός με τις ΗΠΑ, οι οικονομικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει (υποτίμηση νομίσματος, ανάγκη για νέες αγορές για τα προϊόντα της) αλλά και οι προκλήσεις ασφαλείας που υφίστανται στη ευρύτερη της περιοχή (South China Sea Dispute, Θιβέτ, Πακιστάν<sup>27</sup>) αποτελούν κίνητρα για αναζήτηση συμμάχων. Η άνοδος της οικονομικής της ισχύος<sup>28</sup> όμως δεν έχει κατορθώσει να μεταφραστεί, στον ανάλογο βαθμό, σε πολιτική ισχύ, σε καίρια για αυτή, ζητήματα εξωτερικής πολιτικής. Αυτό είναι το σημείο όπου φιλοδοξεί να συμβάλει η εξωτερική οικονομική πολιτική του Πεκίνου.

Με την προώθηση της οικονομικής διπλωματίας μέσω επενδύσεων, σε χώρες που τις έχουν μεγάλη ανάγκη<sup>29</sup>, και μια ρητορική επικεντρωμένη στην ανάπτυξη και την ειρήνη (άνευ αυστηρών όρων, σε αντίθεση με την ΕΕ και τον εκδημοκρατισμό των εμπορικών της εταίρων) η Κίνα επιχειρεί να προσεγγίσει χώρες οι οποίες θα την επωφεληθούν είτε οικονομικά, είτε στο πεδίο της διεθνούς πολιτικής<sup>30</sup>. Η οικονομική πολιτική της Κίνας προς τις υπόλοιπες χώρες επιδιώκει πέντε στόχους, οι οποίοι είναι στενά συνδεδεμένοι με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει στο εσωτερικό της:

- 1) Διατήρηση ανοιχτών διεθνών αγορών για τα προϊόντα της, εκ των οποίων πάνω από το 50% παράγονται από εργοστάσια που ανήκουν σε ξένες εταιρείες.
- 2) Διασφάλιση πρόσβασης σε αποθέματα πηγών ενέργειας και φυσικών πόρων, ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της βιομηχανικής ανάπτυξης της οικονομίας της.
- 3) Προστασία της οικονομίας και του εθνικού πλούτου από πιθανά αποσταθεροποιητικά εξωγενή σοκ.
- 4) Απόκτηση νέων τεχνολογιών, τεχνογνωσίας και δεξιοτήτων και

<sup>27</sup> Ahmed, Rashid, 'China steps in to protect its Pakistan project', Financial Times, 28/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/the-exchange/2016/10/28/china-steps-in-protect-its-pakistan-project/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 29/10/2016)

<sup>28</sup> Για μια κριτική προσέγγιση αναφορικά με τον ρόλο των επενδύσεων σε έργα υποδομών και τη συμβολή τους στην κινεζική μεγέθυνση βλ. Atif Ansar, Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier, Daniel Lunn, 'Does the economic investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China', Oxford Review of Economic Policy, Volume 32, Number 3, 2016, σσ. 360-390, Διαθέσιμο στο: <https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1609/1609.00415.pdf> (Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2016)

<sup>29</sup> Αναπτυσσόμενες χώρες σε Λατινική Αμερική και Αφρική, καθώς και ευρωπαϊκές οι οποίες επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την κρίση της ευρωζώνης. Ενδεικτικά, με βάση στοιχεία ως το 2013, οι κινεζικές επενδύσεις διαμορφώθηκαν ως εξής: 67,7% στην Ασία, 13% στη Λατινική Αμερική, 8% στην ΕΕ, 4,3% στη Β. Αμερική, 4% στην Αφρική και 2,8% στην Αυστραλία. Πηγή: Ivana Casaburi, 'Chinese Investment in Europe 2015-2016', ESADE geo-Center for Global Economy and Geopolitics, China Europe Club, 2016, σελ.10

<sup>30</sup> Συχνά, ζητείται από τους εμπορικούς της εταίρους να υποστηρίξουν τις θέσεις της στην διαμάχη για τα νησιά της Νοτίου κινεζικής θάλασσας.

5) Προώθηση της παγκόσμιας εξάπλωσης των εθνικών κινεζικών εταιριών μέσω επενδύσεων στο εξωτερικό<sup>31</sup>.

Εικόνα 11: Το Σχέδιο “One Belt, One Road”, (Πηγή: Bloomberg, 2016)



Η ανακοίνωση του σχεδίου “One Belt, One Road”<sup>32</sup> το 2013 από τον Xi Jinping και η συνακόλουθη ίδρυση της Asian Infrastructure and Investment Bank<sup>33</sup> και άλλων ιδρυμάτων (Silk Road Fund<sup>34</sup>) που θα συμβάλουν στην υλοποίησή του, αποτελούν την προσπάθεια της Κίνας να αναλάβει τον ρόλο του

<sup>31</sup> Guy de Jonquieres, ‘What Power Shift to China?’, στο ‘China’s Geoeconomic Strategy’, London School of Economics, Special Report N. 12, June 2012, σελ. 50

<sup>32</sup> “Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road”. Πηγή: Julie Makinen, ‘China’s bold gambit to cement trade with Europe--along the ancient Silk Road’, Los Angeles Times, 1/5/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-silk-road-20160501-story.html> (Ημερομηνία πρόσβασης: 13/10/2016)

<sup>33</sup> Ήδη απαριθμεί 57 μέλη και υπολογίζεται να συμβάλει στο σχέδιο επενδύσεων το ποσό των \$100 δις. Πηγή: ‘China’s European charm offensive: Silk Road or Silk Rope?’ Centre for European Reform, 27/11/2015, Διαθέσιμο στο: <http://centreforeuropeanreform.blogspot.nl/2015/11/chinas-european-charm-offensive-silk.html> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016)

<sup>34</sup> Στόχος του είναι να συμβάλει στην υλοποίηση επενδύσεων σε επιχειρήσεις κατά μήκος του «Νέου Δρόμου του Μεταξιού» με \$40 δις. Ibid

περιφερειακού ηγεμόνα στην περιοχή της Ευρασίας<sup>35</sup>. Αρκετοί μελετητές έχουν χαρακτηρίσει το σχέδιο αυτό ως «κινεζικό σχέδιο Marshall», καθώς αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο εμπόριο και τις σχέσεις των χωρών με την Κίνα, όπως το αντίστοιχο αμερικανικό<sup>36</sup>. Αναμφίβολα αποτελεί ένα επιτυχημένο δείγμα οικονομικής διπλωματίας, αναμένεται όμως ακόμη να δούμε σε ποιο βαθμό θα υπάρξουν μετατοπίσεις συμμαχιών από την αμερικανική πλευρά στην κινεζική. Η υλοποίηση αυτής της στρατηγικής όμως, θα πρέπει να γίνει διατηρώντας φιλικές σχέσεις με τη Ρωσία, η οποία έχει επίσης βλέψεις περιφερειακού ηγεμόνα στην Ευρασία<sup>37</sup>. Σε αυτή την κατεύθυνση, οι δύο χώρες έχουν προσπαθήσει να συντονίσουν το «Δρόμου του Μεταξιού» και την «Ευρασιατικής Οικονομικής Ένωσης»<sup>38</sup>.

Εικόνα 12: Ο «Νέος Δρόμος του Μεταξιού» αναλυτικά. (Πηγή: Wall Street Journal, 2016)



<sup>35</sup> Για μια κριτική προσέγγιση και παρουσίαση των έργων που έχει αναλάβει κάθε ίδρυμα που εμπλέκεται σε αυτό το εγχείρημα. Πηγή: 'China's development lenders embrace multilateral co-operation', Financial Times, 1/11/2016, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2016/11/01/chinas-development-lenders-embrace-multilateral-co-operation/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 3/11/2016)

<sup>36</sup> Supra note 12

<sup>37</sup> Για μια πιο εμπεριστατωμένη ανάλυση πάνω στη ζήτηση βλέπε Mathieu Duchatel & Francois Godement & Kadri Liik & Jeremy Shapiro & Louisa Slavkova & Angela Stanzel & Vessela Tcherneva, 'Eurasian integration: Caught between Russia and China', European Council on Foreign Relations, 7/6/2016, Διαθέσιμο στο: [http://www.ecfr.eu/article/essay\\_eurasian](http://www.ecfr.eu/article/essay_eurasian) (Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2016)

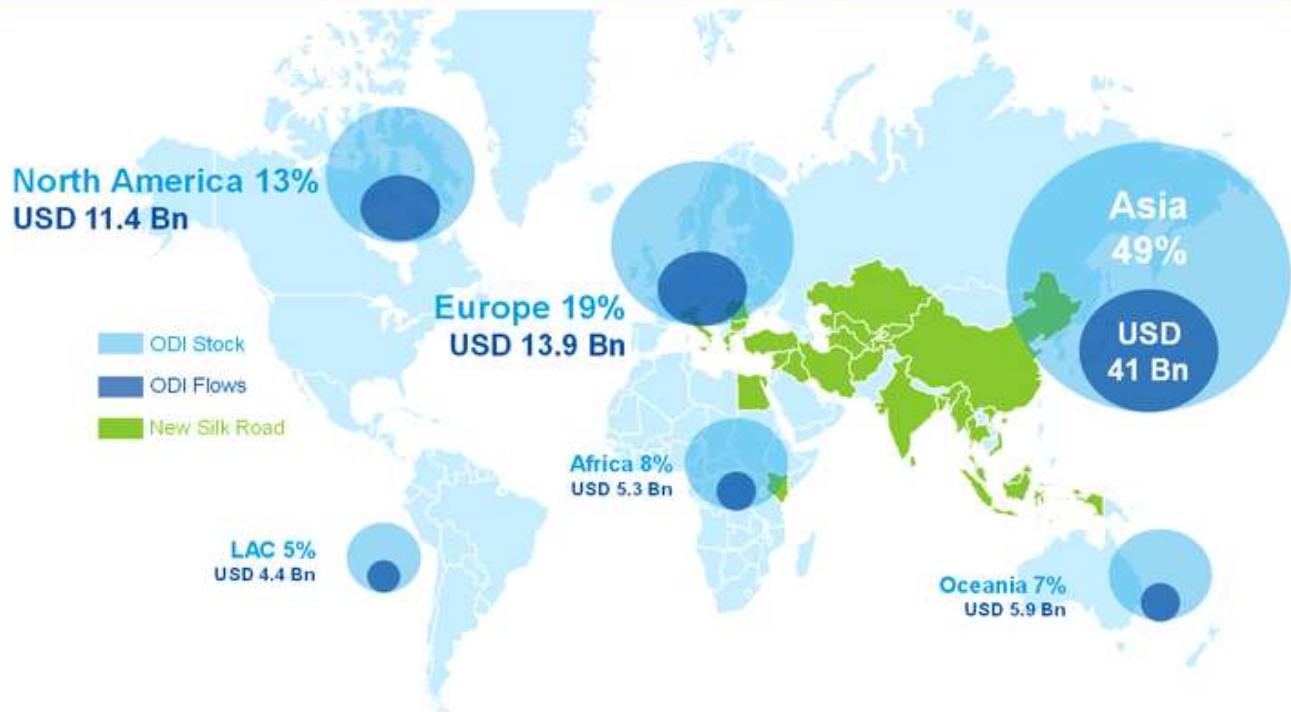
<sup>38</sup> Supra note 12



Όπως παρατηρεί η Jie (Cherry) Yu<sup>39</sup>, η οικονομική πολιτική και το πώς αυτή εφαρμόζεται από τις κινεζικές εταιρίες, αποτελεί σημαντικό παράγοντα της διαδικασίας εκπόνησης εξωτερικής πολιτικής της χώρας. Φυσικά, αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός πως πολλές εταιρίες, ανήκουν ή άτυπα υποστηρίζονται οικονομικά από το κινεζικό κράτος<sup>40</sup>. Η υλοποίηση του νέου «Δρόμου του Μεταξιού» συνδέεται στενά με την πολιτική του Xi Jinping να ενδυναμώσει τόσο τον κρατικό όσο και τον ιδιωτικό τομέα<sup>41</sup>: το “πρόσταγμα” στις κινεζικές εταιρίες να επεκταθούν παγκοσμίως (‘Going Global’ Policy) διευκολύνεται από την επενδυτική πολιτική που ακολουθεί το Πεκίνο την τελευταία δεκαετία.

**Εικόνα 13: Οι κινεζικές επενδύσεις στον κόσμο. (Πηγή: World Economic Forum, 2015)**

**Distribution of Chinese ODI flows and stocks based on our assumptions (2013)**



Source: MOFCOM, NBS, SAFE and BBVA Research; Note: The bubbles are indicative and do not exactly represent the size of ODI flows and stocks.

“New Silk Road” & “One Belt, One Road” to unite them all.

Ειδικότερα, η αναβίωση του «Δρόμου του Μεταξιού» ή το σχέδιο “One Belt, One Road” , περιλαμβάνει από τη μία, τη σύνδεση της Κίνας με τις ευρωπαϊκές αγορές, μέσω ενός δικτύου δρόμων,

<sup>39</sup> Jie (Cherry) Yu, ‘Firms with Chinese Characteristics: The Role of Companies in China Foreign Policy’, στο Nicholas Kitchen Ed., ‘China’s Geoeconomic Strategy’, London School of Economics, Special Report N. 12, June 2012, σελ. 34

<sup>40</sup> Για μια πιο εκτενή ανάλυση του καθεστώτος που διέπει αυτού του τύπου επιχειρήσεις, βλέπε Supra note 9, σελ. 26

<sup>41</sup> Francois Godement, ‘China’s Economic Downturn: The Face Behind the Myth’, European Council on Foreign Relations, October 2015, σελ 5



αγωγών και σιδηροδρόμων που θα διασχίζουν την Κεντρική και Δυτική Ασία<sup>42</sup>, και από την άλλη την εκθαλάσση σύνδεση της Κίνας με την Ευρώπη, την Αφρική και χώρες της ΝΑ Ασίας<sup>43</sup>. Το εγχείρημα αυτό αναμένεται να κοστίσει στην Κίνα \$1 τρις και να συμβάλλει στην ανάπτυξη των κρατών που θα συμμετάσχουν.

Ο «Νέος Δρόμος του Μεταξιού» περιλαμβάνει την κατασκευή έργων υποδομής στην πλειονότητα των κρατών της Ευρασιατικής ηπείρου<sup>44</sup> αλλά και αφρικανικών κρατών (Κένυα)<sup>45</sup>. Παρά τις δηλώσεις πως σκοπός του προγράμματος αυτού είναι η ενίσχυση του παγκοσμίου εμπορίου και η εναρμόνιση των κρατικών οικονομικών πολιτικών οι πραγματικοί στόχοι που το κινεζικό κράτος προσπαθεί να επιτύχει διαφέρουν. Η ολοκλήρωση του προγράμματος επενδύσεων θα σήμαινε για την κινεζική πλευρά ικανοποίηση των εξής κινήτρων<sup>46</sup>:

- 1) διέξοδο σε νέες αγορές για κινεζικά προϊόντα και εταιρείες, δεδομένου ότι, η μεγέθυνση στο εσωτερικό αυξάνεται με χαμηλότερους ρυθμούς από ότι στο παρελθόν<sup>47</sup> και το εργατικό κόστος αυξάνεται<sup>48</sup>,
- 2) διασφάλιση επιβίωσης της κινεζικής οικονομίας η οποία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εξαγωγές<sup>49</sup> και των κρατικών εταιριών της,
- 3) διασφάλιση της ενεργειακής της ασφάλειας: διαφοροποίηση ενεργειακών πηγών και προμηθευτών μέσω των επενδύσεων σε αγωγούς φυσικού αερίου και λιμανιών, ώστε να καλύπτονται οι αυξανόμενες ενεργειακές ανάγκες της χώρας<sup>50</sup>),
- 4) διεθνοποίηση του renminbi ως νομίσματος<sup>51</sup> και τέλος
- 5) αύξηση που γεωπολιτικού της ρόλου, τόσο ως περιφερειακού ηγεμόνα στην Ασία αλλά και ως σημαντικού εταίρου της ΕΕ και των γύρω κρατών<sup>52</sup>.

<sup>42</sup>Jack Farchy, James Kynge, Chris Campbell, David Blood, 'One belt, one road', Financial Times, 14/9/2016, Διαθέσιμο στο: <https://ig.ft.com/sites/special-reports/one-belt-one-road/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

<sup>43</sup>'China Voice: China's three economic strategies gain momentum', Xinhuanet, 21/2/2016, Διαθέσιμο στο: [http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/21/c\\_135117573.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/21/c_135117573.htm) (Ημερομηνία πρόσβασης: 2/11/2016)

<sup>44</sup> Τα περισσότερα έργα αφορούν το Πακιστάν, Καζακστάν, Ιράν, Supra note 12

<sup>45</sup> Συνολικά αναμένεται να συμπεριλάβει 65 κράτη.

<sup>46</sup> Anna Bruce-Lockhart, 'Why is China building a New Silk Road?', World Economic Forum, 26/6/2016, Διαθέσιμο στο: <https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road/> (Ημερομηνία πρόσβασης 1/9/2016)

<sup>47</sup> Το 2015 ο ρυθμός μεγέθυνσης ήταν 6,9%, το χαμηλότερο των τελευταίων δεκαετιών, Supra note 12

<sup>48</sup> Ibid

<sup>49</sup> Pablo Pareja-Alcaraz, 'Chinese investments in Southern Europe's energy sectors: similarities and divergences in China's strategies in Greece, Italy, Portugal and Spain', *Energy Policy*, 2016, σελ 3

<sup>50</sup> Supra note 48

<sup>51</sup> Η οποία προχωρά σταδιακά: το 2015 ήταν το 5ο σε χρήση νόμισμα παγκοσμίως και με απόφαση του το ΔΝΤ δέχθηκε το renminbi ως αποθεματικό νόμισμα από τον Οκτώβριο του 2016 Frank Sieren, 'Sieren's China: Yuan becomes an IMF reserve currency', Deutsche Welle, 2/12/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.dw.com/en/sierens-china-yuan-becomes-an-imf-reserve-currency/a-18889857> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016). Για μια πιο εκτενή ανάλυση των πλεονεκτημάτων που θα έχει για την Κίνα η ευρεία χρήση του renminbi, βλ.επε Supra note 19

<sup>52</sup> Andre Loesekrug-Pietri, 'Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road', World Economic Forum, 16/11/2015, Διαθέσιμο στο: <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/europe-china-new-silk-road/> (Ημερομηνία Πρόσβασης: 10/9/2016)

Σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση των έργων αυτών παίζουν οι κινεζικές εταιρίες που έχουν αναλάβει την κατασκευή τους. Εταιρίες-κολοσσοί όπως η CRR Corporation, COSCO και ChemChina, οι οποίες έχουν την υποστήριξη του κινεζικού κράτους, έχουν προβεί σε επενδύσεις τόσο σε χώρες της Ασίας όσο και της Ευρώπης (βλ Appendix 1.4). Η εξωστρέφεια των κινεζικών εταιριών επικεντρώνεται στους τομείς της ενέργειας, των υποδομών και των μεταφορών, δεδομένου ότι ιδιαίτερα τα κράτη της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων υστερούν σε αυτούς τους τομείς και οι κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες<sup>53</sup> δημιουργούν ένα πρόσφορο έδαφος για σημαντικές επενδύσεις.

## Η Κινεζική προσέγγιση προς την Ευρώπη

Η δημιουργία του άτυπου γκρουπ των “16+1” που αναφέρεται σε χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης<sup>54</sup> είναι ενδεικτική της προσπάθειας αυτής. Με το εμπόριο ανάμεσα σε Κίνα-ΕΕ να αναμένεται να αγγίξει τα 650 εκ. ευρώ το 2020<sup>55</sup>, η αύξηση όχι μόνο των επενδύσεων<sup>56</sup> αλλά και των πολιτικών επαφών που έχουν τα δύο μέρη είναι αντιπροσωπευτικά της σημασίας που δίνεται στις διμερείς τους σχέσεις<sup>57</sup>. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η κίνηση της Κίνας να συμβάλει στο επενδυτικό σχέδιο<sup>58</sup> της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2015, με το ποσό των 315 δις ευρώ, η δημιουργία ομάδων εργασίας, η επιθυμία συμμετοχής της στην EBRD, αλλά και η σύσταση της Πλατφόρμας Διασύνδεσης Κίνας-ΕΕ με ρόλο την διαχείριση, μεγιστοποίηση και συντονισμό των έργων στον τομέα των μεταφορών από τα δύο μέρη (ειδικότερα των σχεδίων “One Belt, One Road” και “TEN-T Policy”<sup>59</sup>). Ορισμένοι ερευνητές έχουν εκφράσει ανησυχίες σχετικά με το κατά πόσο η δημιουργία της ομάδας “16+1” έχει μόνο οικονομικούς στόχους ή αποτελεί προσπάθεια διάσπασης της συνοχής και αμφισβήτηση της ΕΕ, καθώς πέντε εκ των μελών είναι εκτός της Ένωσης<sup>60</sup>.

<sup>53</sup> Χαμηλό εργατικό κόστος, κυβερνήσεις που έχουν πληγεί σε μεγάλο βαθμό από την κρίση της Ευρωζώνης και έχουν ανάγκη τις επενδύσεις και άρα μικρή διαπραγματευτική ισχύ.

<sup>54</sup> Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Σλοβενία, Κροατία, Σερβία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο, Αλβανία, ΠΓΔΜ. Marcin Kaczmarek, Jakub Jakobowski, ‘China on Central-Eastern Europe: ‘16+1’ as seen from Beijing’, Number 166, OSW Commentary, Centre for Eastern Studies, 15/4/2015.

<sup>55</sup> Tilman Pradt, ‘China’s European Century’, The Diplomat, 24/12/2015, Διαθέσιμο στο: <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-european-century/> (Ημερομηνία πρόσβασης 30/9/2016)

<sup>56</sup> Με βάση στοιχεία του 2014, 2.000 κινεζικές εταιρίες δραστηριοποιούνται στην ΕΕ, απασχολώντας 47.000 εργαζομένους και αποτελούν συνολική επένδυση αξίας \$ 40,097 εκ. ‘Chinese investment in Europe 2015-2016’, ESADE China Europe Club, σελ.10

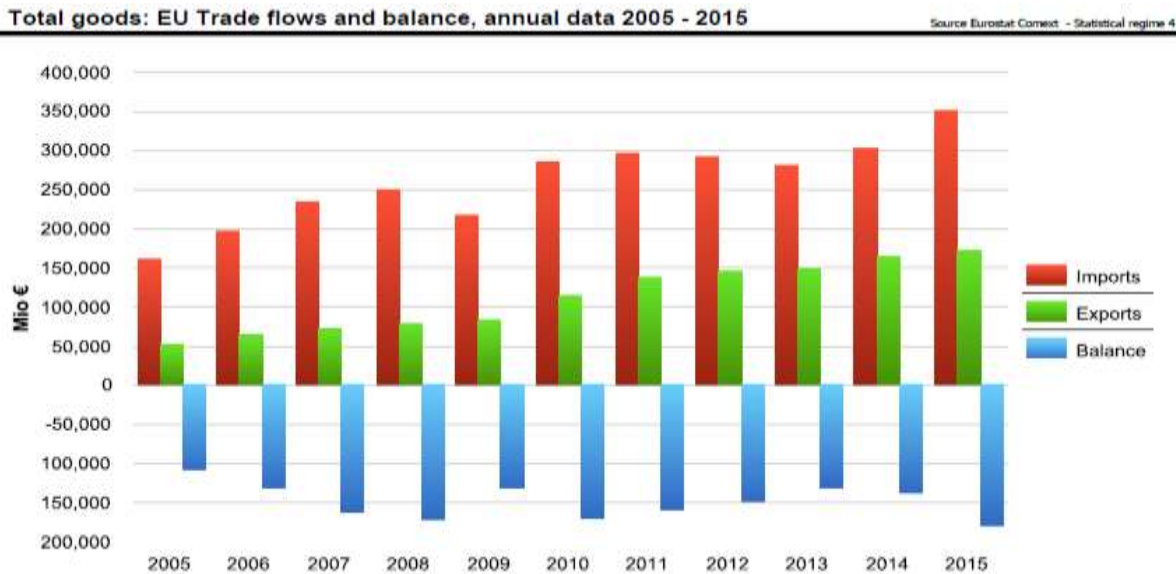
<sup>57</sup> Mikko, Huotari, Miguel Otero-Inglesias, John Seaman, Alice Ekman, ‘Mapping Europe-China Relations: A Bottom-Up Approach’, European Think Tank Network on China (ETNC), Report, October 2015, σελ. 8

<sup>58</sup> Γνωστό και ως «Σχέδιο Juncker».

<sup>59</sup> ‘Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU’, European Commission, Press Release, 28/9/2015

<sup>60</sup> Supra note 37

Διάγραμμα 2: Εμπορικές Ροές ΕΕ-Κίνας 2005-2015, (Πηγή:European Commission, *Trade in Goods with China*, 6/2016)



Πιο συγκεκριμένα, οι δύο κυριότεροι στόχοι της στρατηγικής των επενδύσεων στην Ευρώπη είναι α) εξασφάλιση νέων αγορών λόγω της αύξησης στη ζήτηση για τα προϊόντα του κατασκευαστικού τομέα της Κίνας και β) ειδικές σχέσεις με τις χώρες-αποδέκτες των επενδύσεων. Η σημασία του πρώτου στόχου είναι μεγάλη, αν αναλογιστεί κανείς πως η βιομηχανία παραγωγής ατσαλιού και τσιμέντου έχει συρρικνωθεί, σε αντίθεση με το 2010<sup>61</sup> και πως το υψηλό μέσο εισόδημα των ευρωπαίων πολιτών προσφέρει αγοραστική δύναμη, καίρια για τους κινέζους παραγωγούς<sup>62</sup>. Οι ειδικές σχέσεις αφορούν ζητήματα όπως η διαμάχη της Νοτίου Κινεζικής Θάλασσας, στα οποία η ΕΕ έχει κρατήσει μια σκληρή στάση λόγω της σημασίας της περιοχής στα εμπορικά της συμφέροντα. Οι τομείς στους οποίους εστιάζει αυτή η στρατηγική είναι η ενέργεια, η αγορά ακινήτων, η βιομηχανία και ο αγροτικός τομέας, οι τραπεζικές υπηρεσίες, ο τομέας των μεταφορών και των υποδομών καθώς και οι τηλεπικοινωνίες<sup>63</sup>. Παρόλα αυτά, τα οφέλη είναι πολλά και για τις χώρες-αποδέκτες των επενδύσεων: ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων θα μειωθεί και κράτη στην ενδοχώρα της Ευρασίας θα μπορέσουν να συνδεθούν με τις παγκόσμιες αγορές και να αναπτύξουν και άλλους τομείς της οικονομίας πέραν της ενέργειας.

Η προσέγγιση που ακολουθεί το Πεκίνο προς τα Ευρωπαϊκά κράτη εντάσσεται σε ένα γενικό πλαίσιο, προσαρμοζόμενη κάθε φορά στα χαρακτηριστικά κάθε κράτους, το οποίο διακρίνουν τρία βασικά στοιχεία:

α) Η κατηγοριοποίηση και συνεχής αναβάθμιση των διμερών σχέσεων. Οι κατηγορίες είναι αρκετές, από «ολοκληρωμένες στρατηγικές εταιρικές σχέσεις», «διεθνείς, στενές και διαρκείς»,

<sup>61</sup> Supra note 22, σελ. 2

<sup>62</sup> Supra note 35

<sup>63</sup> Supra note 27, σελ. 11

«πολυδιάστατες» και «σταθερές, φιλικές, μακροχρόνιες και βιώσιμες», χωρίς όμως κάποιο ξεκάθαρο νόημα ή διαφορά στην προσέγγιση, μεταξύ των χωρών.

β)Επισημάνση των ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών της Κίνας με κάθε χώρα και εορτασμό των διμερών τους σχέσεων, και

γ)Χρήση ορισμένων χωρών με αποικιοκρατικό παρελθόν για βελτίωση των σχέσεών τους με την Κίνα. Παραδείγματα αποτελούν η Πορτογαλία, η Ολλανδία κ. ά<sup>64</sup>.

Η κρίση της Ευρωζώνης αποτέλεσε ένα ‘παράθυρο ευκαιρίας’ για την κινεζική πλευρά. Εφαρμόζοντας την παραπάνω μεθοδολογία, προσέγγισε κράτη τα οποία επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κρίση και προσφέροντάς τους επενδύσεις, κατόρθωσε σε ένα βαθμό να λάβει ως αντάλλαγμα την πολιτική τους υποστήριξη σε σημαντικά για αυτή ζητήματα (απόψεις σχετικά με τη διαμάχη για την Νοτιοανατολική Κινεζική Θάλασσα). Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα εμπόδια στην σχέση των δύο μερών: η απουσία ομοιογένειας των χωρών στην περιοχή αυτή, εμπόδια στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, ανεπαρκής γνώση και ειδίκευση, από πλευράς των κινεζικών εταιριών, η ασυμμετρία των οικονομικών αναγκών κάθε πλευράς και τέλος, η άρνηση στο εσωτερικό της περιοχής να επιτευχθεί συνεργασία<sup>65</sup>.

## Ευρωπαϊκές Ανησυχίες και Εμπόδια στη Συνεργασία

Όσο και αν η Κίνα παρουσιάζει τα επενδυτικά σχέδια ως επωφελή για όλες τις πλευρές, εμπόδια και περιορισμοί στον βαθμό που η οικονομική ενίσχυση μπορεί να «εξαγοράσει» την πολιτική επιρροή, συνεχίζουν να υφίστανται από την πλευρά της ΕΕ. Η τελευταία έχει εκφράσει επανειλημμένως ανησυχίες για χρήση dumping από την Κίνα, καθώς παρέχει επιδοτήσεις με τη μορφή κεφαλαίων ή χαμηλότοκων δανείων από κρατικές τράπεζες αλλά και φοροελαφρύνσεις σε διάφορους βιομηχανικούς τομείς. Στόχος της ΕΕ για τις οικονομικές σχέσεις της με την Κίνα είναι η διεξαγωγή δίκαιου εμπορίου, ο σεβασμός, από την κινεζική πλευρά, των πνευματικών δικαιωμάτων, η ενίσχυση της διαφάνειας και η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει η Κίνα ως μέλος του ΠΟΕ. Τα παραπάνω ζητήματα, αποτελούν πηγές έντασης στη σχέση των δύο πλευρών<sup>66</sup>. Συγκεκριμένα, πιο κάθετη στάση πάνω σε αυτά τα ζητήματα παρουσιάζουν χώρες με ελάχιστες οικονομικές σχέσεις με το Πεκίνο, όπως η Τσεχία. Αντίθετα, χώρες που αποζητούν τα κινεζικά κεφάλαια και έχουν μικρή διαπραγματευτική ισχύ όπως η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ελλάδα, υιοθετούν μια πιο έμμεση προσέγγιση πάνω στα ζητήματα, αποφεύγοντας περαιτέρω ανάλυση της στάσης τους και δηλώνοντας σύμφωνα με την πολιτική της ΕΕ<sup>67</sup>. Ενδεικτική της αντίθεσης αυτής ήταν η αντιμετώπιση της Κίνας προς κάθε χώρα η οποία υποδέχτηκε τον Δαλάι Λάμα το 2008. Υπάρχουν βέβαια και οι περιπτώσεις της Πολωνίας και της Γερμανίας, οι οποίες πιστεύουν πως έχουν καθήκον και μπορούν να συμβάλουν

<sup>64</sup> Supra note 37, σελ. 11

<sup>65</sup> Marcin Kaczmarek, Jakub Jkobowski, ‘China on Central-Eastern Europe: ‘16+1’ as seen from Beijing’, *Centre for Eastern Studies*, Commentary N.166, 15/4/2015, σελ. 1

<sup>66</sup> European Commission, ‘Trade Policy with China’, Διαθέσιμο στο: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 5/11/2016)

<sup>67</sup> Supra note 37, σελ.10

στην σταδιακή βελτίωση της κατάστασης αναφορικά με τα ανθρώπινα δικαιώματα, αλλά ως τώρα τα αποτελέσματα είναι αποθαρρυντικά. Εντούτοις, μια ευρωπαϊκή στρατηγική ή ευρεία προσέγγιση προς τις σχέσεις ΕΕ-Κίνας απουσιάζει, καθώς υπερισχύουν τα αντικρουόμενα εθνικά συμφέροντα κάθε μέλους. Η αποτυχία συντονισμού των κρατικών πολιτικών πάνω στο ζήτημα και η χάραξη μιας συγκροτημένης στρατηγικής, δίνει το πλεονέκτημα στο Πεκίνο να δημιουργεί ενδο-ευρωπαϊκούς ανταγωνισμούς μεταξύ των κρατών-μελών (ιδιαίτερα των ισχυρότερων, Ην. Βασίλειο, Γαλλία, Γερμανία) για πιο ευνοϊκές σχέσεις μαζί του<sup>68</sup>. Χαρακτηριστική είναι η «υπόσχεση» σε κάθε χώρα πως μπορεί να αποτελέσει αυτή την «είσοδο» στις ευρωπαϊκές αγορές, με αντάλλαγμα την πολιτική τους υποστήριξη. Έτσι, η Κίνα βρίσκεται αντιμέτωπη με «28 εισόδους στην Ευρώπη»<sup>69</sup>. Πέρα από έξυπνο εργαλείο marketing, η προσέγγιση αυτή καταδεικνύει τη σημασία της ΕΕ για την Κίνα, επιβεβαιώνοντας τη σχετική βιβλιογραφία που υποστηρίζει πως μια αδύναμη ΕΕ δεν θα ήταν προς το συμφέρον της Κίνας, η οποία επιθυμεί ένα διεθνές σύστημα με τρεις πόλους. Όπως επισημαίνεται στην έκθεση “Mapping Europe China Relations”, «...ο ενδο-ευρωπαϊκός ανταγωνισμός και η έλλειψη συντονισμού σχετικά με την Κίνα είναι που καθιστούν την Ευρώπη εύαλωτη. Με άλλα λόγια, η Κίνα δεν χρειάζεται να διασπάσει την Ευρώπη, γιατί η Ευρώπη είναι ήδη διασπασμένη»<sup>70</sup>.

Το πιο σημαντικό εμπόδιο στις μελλοντικές σχέσεις ΕΕ-Κίνας φαίνεται να είναι ο μεγάλος προστατευτισμός που χαρακτηρίζει την κινεζική οικονομία. Η κινεζική νομοθεσία καθιστά εξαιρετικά δύσκολο σε ξένες εταιρίες να δραστηριοποιηθούν στη χώρα, γεγονός που δεν ευχαριστεί ιδιαίτερα χώρες όπως η Γερμανία οι οποίες θα ήθελαν να επεκτείνουν τις επιχειρήσεις τους, σε ένα αγοραστικό κοινό με αυξανόμενο εισόδημα, το οποίο αποζητά πολυτελή προϊόντα. Η ανισότητα τον όγκο των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών προκαλεί ανησυχίες (Πίνακας 2, Διάγραμμα 2) καθώς, ακόμη και αν η ΕΕ αποτελεί τον μεγαλύτερο εισαγωγικό εταίρο της Κίνας, η ΕΕ εξακολουθεί να παρουσιάζει εμπορικό έλλειμμα στις σχέσεις τις με την Κίνα. Το αίσθημα αδικίας στις εμπορικές σχέσεις ΕΕ-Κίνας, δυσχεραίνει την επιχειρηματολογία υπέρ μεγαλύτερης επενδυτικής ολοκλήρωσης με την Κίνα. Αν και γίνονται μικρά βήματα από το Πεκίνο προς την αναθεώρηση της σχετικής νομοθεσίας, με στόχο να αφήνει ένα μικρό πεδίο δραστηριοποίησης σε ξένες εταιρίες, ο ρόλος του κινεζικού κράτους και η διαφθορά που το διακρίνει αναμένονται να έχουν σημαντική επίδραση στην αποτελεσματικότητά τους<sup>71</sup>. Ακόμα και σε αυτό το ζήτημα, η διάσπαση των απόψεων και των εθνικών στόχων των κρατών-μελών της ΕΕ, στερεί από την ΕΕ τη δυνατότητα να διαπραγματευτεί τις οικονομικές σχέσεις και να ζητήσει περισσότερα ανταλλάγματα από το κινεζικό κράτος, κινούμενη πάντα στη βάση της αμοιβαιότητας.

<sup>68</sup> Η έλλειψη συντονισμού έγινε εμφανής όταν τα κράτη κλήθηκαν να επιλέξουν αν επιθυμούν να γίνουν μέλη στην ΑΙΠΒ, αλλά και στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κατηγορήσει την Κίνα για πρακτικές dumping σε ηλιακά πάνελ. Supra note 37, σελ 9.

<sup>69</sup> Ibid

<sup>70</sup> Supra note 37, σελ 12.

<sup>71</sup> Tilo Hanemann and Mikko Huotari, ‘Chinese FDI in Europe and Germany: Preparing for a New Era of Chinese Capital’, Mercator Institute for China Studies and Rhodium Group, June 2015, σελ 35-38.

**Πίνακας 2: Κυριότεροι Εμπορικοί Εταίροι Κίνας για το 2015 (Πηγή:European Commission, Trade in Goods with China, 6/2016)**

**Total Goods: Top trading partners 2015**

Source IMF

Imports			Exports			Total trade		
Partner	Value Mio €	% World	Partner	Value Mio €	% World	Partner	Value Mio €	% World
World	1,443,678	100.0	World	2,055,466	100.0	World	3,499,144	100.0
1 EU 28	188,383	13.0	1 USA	370,241	18.0	1 EU 28	509,784	14.6
2 South Korea	157,088	10.9	2 EU 28	321,401	15.6	2 USA	500,811	14.3
3 USA	130,570	9.0	3 Hong Kong	299,890	14.6	3 Hong Kong	307,246	8.8
4 Taiwan	130,228	9.0	4 Japan	122,485	6.0	4 Japan	251,116	7.2
5 Japan	128,631	8.9	5 South Korea	91,419	4.4	5 South Korea	248,506	7.1
6 Australia	58,712	4.1	6 Vietnam	59,822	2.9	6 Taiwan	170,790	4.9
7 Malaysia	47,974	3.3	7 India	52,509	2.6	7 Australia	95,107	2.7
8 Brazil	40,000	2.8	8 Singapore	47,902	2.3	8 Malaysia	87,795	2.5
9 Thailand	33,540	2.3	9 Taiwan	40,562	2.0	9 Vietnam	81,270	2.3
10 Russia	29,874	2.1	10 Malaysia	39,822	1.9	10 Singapore	71,356	2.0
1 EU 28	188,383	13.0	2 EU 28	321,401	15.6	1 EU 28	509,784	14.6

## Η Ελλάδα και οι Κινεζικές Επενδύσεις

Το σχέδιο “One Belt, One Road” επηρεάζει στο σύνολο του τον τομέα των μεταφορών τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Νοτιοανατολική Ευρώπη γενικότερα. Αναφορικά με τη θαλάσσια διασύνδεση, το σχέδιο “Maritime Silk Road” φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως εμπορικός διάδρομος σύνδεσης Κίνας-Ευρώπης διαμέσου λιμανιών στην Νότια Κινεζική θάλασσα, τον Ινδικό ωκεανό, την Ερυθρά θάλασσα και τη Μεσόγειο. Τα σημαντικότερα νέα λιμάνια του “διαδρόμου” αυτού είναι το Gwadar στο Πακιστάν και το Nairobi στην Κένυα. Λιμάνια σε Ελλάδα και Βουλγαρία θα αποτελέσουν σημεία-κλειδιά στη μεταφορά των κινεζικών προϊόντων στις ευρωπαϊκές αγορές. Το χαμηλό εργατικό κόστος και το πρόσφορο έδαφος για επενδύσεις, καθιστά τις δύο χώρες ιδανικά προγεφυρώματα της οικονομικής στρατηγικής του Πεκίνου. Τα δύο μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης θα λειτουργήσουν ως διαμετακομιστικοί κόμβοι, δεδομένου ότι τελούν ήδη υπό λειτουργία, εγκαταστάσεις διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες αναμένεται να αναβαθμιστούν μέσω των κινεζικών επενδύσεων<sup>72</sup>.

Οι γεμάτες εντάσεις σχέσεις της Ελλάδας με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς και τις ισχυρές Γαλλία και Γερμανία, αποτέλεσαν την αιτία για αναζήτηση νέων (οικονομικά ισχυρών) συμμάχων οι οποίοι θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Σε αυτή την κατεύθυνση, οι κυβερνήσεις των τελευταίων πέντε ετών προσπάθησαν να προσεγγίσουν το «αντίπαλο δέος» των δυτικών θεσμών. Ανάλογα με την πολιτική τοποθέτηση της κάθε κυβέρνησης, συμμαχίες ανακοινώθηκαν τόσο με τη Ρωσία όσο και την Κίνα, οι οποίες όμως προορίζονταν για «εσωτερική κατανάλωση» και λίγη σχέση είχαν με την πραγματικότητα καθώς εξήραν τη σημασία που δίνουν οι χώρες αυτές στην Ελλάδα και χαρακτηρίζονταν από λαϊκισμό.

<sup>72</sup> Supra note 35



Για την Ελλάδα η Κίνα αποτελεί έναν από τους κύριους επενδυτές στον τομέα των υποδομών. Η υπογραφή, το 2014, 19 συμφωνιών<sup>73</sup> μεταξύ των δύο μερών ενίσχυσε ακόμη περισσότερο τις οικονομικές, πολιτιστικές και πολιτικές τους σχέσεις καθώς περιλάμβανε επενδυτικά σχέδια αξίας 6,5 δις ευρώ και τη σύσταση πολιτιστικών κέντρων. Πέρα από τον οικονομικό τομέα όμως, οι δύο χώρες μοιράζονται και κοινές πολιτικές απόψεις. Η ανακοίνωση της ανεξαρτησίας του Κοσόβου το 2008, βρήκε τα δύο κράτη να διαφωνούν και να μην το αναγνωρίζουν ως κράτος, για διαφορετικούς ρόλους η κάθε μία. Η Ελλάδα από τη μία, διότι κάτι τέτοιο θα αποτελούσε προηγούμενο για την περίπτωση της Κύπρου, και η Κίνα από την άλλη εξέφρασε ανησυχίες για την κρατική κυριαρχία, οι οποίες συνδέονταν στενά με την κατάσταση στο εσωτερικό της και την υπόθεση του Θιβέτ<sup>74</sup>.

Οι εμπορικές ροές μεταξύ των δύο μερών μπορεί να παρουσιάζουν μερικές ανισοροπίες, προς όφελος των κινεζικών εμπορευμάτων. Παρά τη μείωση που σημείωσαν οι ελληνικές εξαγωγές προς την Κίνα, οι εισαγωγές κινεζικών προϊόντων (το 2014 ήταν 52% των συνολικών ελληνικών εξαγωγών<sup>75</sup>) ακολουθούν ανοδική πορεία. Η ιδιωτικοποίηση μέρους του λιμανιού του Πειραιά, και η μετέπειτα μίσθωσή(εκχώρησή) του από την COSCO Pacific παραμένει η μεγαλύτερη κινεζική επένδυση στην Ελλάδα. Αυτή η εξέλιξη συνέβαλε στην ανάπτυξη του λιμανιού ως εμπορικό κόμβο για το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και στην αύξηση του όγκου των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω αυτού, καθιστώντας το το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων (container) στον κόσμο<sup>76</sup>. Περαιτέρω, η συνεργασία στον τομέα της ναυτιλίας παρουσιάζει οφέλη και για τις δύο πλευρές. Ο ελληνικής ιδιοκτησίας εμπορικός στόλος, ο μεγαλύτερος παγκοσμίως<sup>77</sup> συνεργάζεται στενά με κινεζικές εταιρίες στη μεταφορά αργού πετρελαίου και εμπορικών προϊόντων<sup>78</sup>. Εκτός αυτού, οι παραγγελίες για την κατασκευή πλοίων από Έλληνες ιδιοκτήτες αποτελεί το 10% των παραγγελιών παγκοσμίως στα τα κινεζικά ναυπηγεία<sup>79</sup>.

<sup>73</sup> Ελλάδα-Κίνα: Η πορεία των διμερών σχέσεων 2000-2015', 30/6/2015, Capital.gr, Διαθέσιμο στο: <http://www.capital.gr/story/3137666> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016) και Κίνα, Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών, Διαθέσιμο στο: <http://www.mfa.gr/blog/dimereis-sheseis-tis-ellados/china/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016)

<sup>74</sup> Asteris Huliaras and Sotiris Petropoulos, 'Shipowners, ports and diplomats: the political economy of Greece's relation with China', Asia Europe Journal, Vol. 12, Issue 3, 9/2014, σελ. 221

<sup>75</sup> Supra note 37, σελ 37

<sup>76</sup> Frans-Paul van der Putter, 'Chinese investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands', Clingendael Report, 14 Φεβρουαρίου 2014, σ. 15, διαθέσιμο στο: <http://www.clingendael.nl/sites/default/files/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2016)

<sup>77</sup> 16% του παγκοσμίου στόλου για το 2012. Supra note 9, σελ 3

<sup>78</sup> Το μερίδιο των ελληνικής ιδιοκτησίας οχηματαγωγών πλοίων, στο εισαγωγικό εμπόριο της Κίνας, αγγίζει το 60%, σύμφωνα με τον Κινέζο Πρέσβη στην Ελλάδα, Zou Xiaoli.

<sup>79</sup> Clarkson Research, 'Ship Owner Orderbook Monitor', April 2014..

Πίνακας 3: Εισαγωγές και Εξαγωγές αγαθών Ελλάδας- Κίνας 2006-2015 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015)

Εισαγωγές και Εξαγωγές Αγαθών Ελλάδας – Κίνας (σε εκατ. ευρώ & % μεταβολές)

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ										
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σωρευτική Μεταβολή 2008/2015
1.818,7	2.867,5	3.305,7	3.046,3	2.861,9	2.492,4	2.290,5	2.197,3	2.494,3	2.551,6	-754,1
6,8%	57,7%	15,3%	-7,8%	-6,1%	-12,9%	-8,1%	-4,1%	13,5%	2,3%	-22,8%
ΕΞΑΓΩΓΕΣ										
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σωρευτική Μεταβολή 2008/2015
90,4	132,0	134,6	164,8	316,9	305,6	382,0	380,8	273,5	228,2	+93,6
11,7%	46,0%	2,0%	22,4%	92,3%	-3,6%	25,0%	-0,3%	-28,2%	-16,6%	+69,5%
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ										
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σωρευτική Μεταβολή 2008/2015
-1.728,3	-2.735,5	-3.171,1	-2.881,5	-2.545,0	-2.186,8	-1.908,5	-1.816,5	-2.220,8	-2.323,4	Βελτίωση κατά 847,7 εκ.€

### Η Εταιρία

Η COSCO Pacific αποτελεί θυγατρική της China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO). Ο λιμένας του Πειραιά εκχωρήθηκε στην ‘Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. (ΣΕΠ)’, εταιρία που εδρεύει στην Ελλάδα και είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική εταιρεία της COSCO Pacific Limited, η οποία κατέχει την 5η θέση παγκοσμίως σε εταιρείες διαχείρισης εμπορευματικών σταθμών στο κόσμο. Η σύσταση της ΣΕΠ εντάσσεται στην επενδυτική στρατηγική των Outbound Direct Investments (ODI) που ακολουθούν οι κινεζικές εταιρίες. Ως ODI ορίζονται επενδύσεις κινεζικών εταιριών οι οποίες επιλέγουν να επεκτείνουν τις επιχειρήσεις τους σε μια ξένη χώρα, είτε μέσω επενδύσεων τύπου Green Field (σύσταση εταιριών σε ξένη χώρα, αντί για επέκταση της ίδιας, βλ. ΣΕΠ η οποία περιλαμβάνει τη δημιουργία γραφείων ή άλλων υποδομών), συγχωνεύσεων και εξαγορών ή επέκταση ήδη υπαρχουσών ξένων υποδομών<sup>80</sup>.

### Η Επένδυση

Το 2008 υπεγράφη η συμφωνία εκμίσθωσης των προβλητών 2 και 3 του λιμένος, μεταξύ της COSCO Pacific και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) για διάστημα 35 ετών. Το 2009 ξεκίνησε

<sup>80</sup> Outward Direct Investment -ODI, Investopedia, διαθέσιμο στο: [http://www.investopedia.com/terms/o/outward\\_direct\\_investment.asp](http://www.investopedia.com/terms/o/outward_direct_investment.asp)

επίσημα η λειτουργία του Προβλήτα 2 υπό τη διεύθυνση της εταιρείας ΣΕΠ η οποία συστάθηκε ως η τοπική θυγατρική της COSCO με σκοπό τη διαχείριση της εκμίσθωσης. Η συμφωνία προέβλεπε πως η προβλήτα 1 θα παρέμενε υπό τη διοίκηση του ΟΛΠ και πως η εταιρεία θα έπρεπε να καταβάλει το ποσό των 50 εκ. ευρώ στο ελληνικό κράτος, συν ένα ποσοστό των συνολικών κερδών. Επιπλέον, θα κατέβαλε ένα ενοίκιο ανάλογο της επιφάνειας των αποβάθρων ελλιμενισμού που θα χρησιμοποιούντο, το οποίο θα ανερχόταν σε 4,3 δις ευρώ για το συνολικό διάστημα των 35 ετών<sup>81</sup>. Μέσω της συμφωνίας η COSCO δεσμευόταν να πραγματοποιήσει επενδύσεις στον προβλήτα 2 με σκοπό την αύξηση της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων. Ακόμη, υποχρεωνόταν να ολοκληρώσει το νέο τμήμα του προβλήτα 3, αξίας 120 εκ. ευρώ<sup>82</sup>, το οποίο εγκαινιάστηκε το 2015. Το Σεπτέμβριο του 2013 η COSCO και η ελληνική κυβέρνηση κατέληξαν σε συμφωνία η οποία προέβλεπε την επιπλέον επένδυση αξίας 230 εκ. ευρώ στο λιμάνι με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητάς του σε 6,2 εκ. TEU ετησίως για τα επόμενα 7 χρόνια<sup>83</sup>. Με βάση τη νέα συμφωνία η εταιρεία δεν υποχρεούτο να καταβάλει κάποια αμοιβή στον ΟΛΠ μέχρις ότου το ΑΕΠ της χώρας επανερχόταν σε προ κρίσης επίπεδα. Αξίζει να σημειωθεί πως το 2012 η επένδυση της COSCO απασχόλησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία ξεκίνησε έρευνα για πιθανή παράνομη κρατική βοήθεια<sup>84</sup>, καθώς η ελληνική κυβέρνηση είχε παραχωρήσει ορισμένα οικονομικά πλεονεκτήματα προς την εταιρεία. Με βάση νέα στοιχεία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε άδεια για την πώληση πλεονεκτικού μεριδίου μετοχών του λιμανιού στην COSCO αλλά αντιτάθηκε στη συμφωνία του 2013<sup>85</sup>. Η αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας το 2015, προκάλεσε έντονες ανησυχίες στην κινεζική πλευρά, καθώς προεκλογικά ο κ. Τσίπρας είχε ταθεί εναντίον της εκχώρησης πλεονεκτικού μεριδίου του ΟΛΠ στην COSCO. Η στάση της κυβέρνησης άλλαξε, και το 2015, η συνεργασία στον τομέα των μεταφορών μεταξύ των δύο χωρών αποτέλεσε το επίκεντρο στις σχέσεις Ελλάδας-Κίνας. Τον Απρίλιο του 2016, ολοκληρώθηκε η διαδικασία πώλησης του 67% του ΟΛΠ στην COSCO, με προσφορά EUR 368,5 εκ<sup>86</sup>.

Πέρα όμως από το λιμάνι του Πειραιά, η COSCO επιθυμεί να επεκτείνει την δραστηριότητά της στη χώρα βελτιώνοντας και ενισχύοντας το μεταφορικό και εμπορικό δίκτυο με επενδύσεις σε σιδηροδρομικές γραμμές και αεροδρόμια. Αυτή η κίνηση φυσικά είναι αμοιβαία επωφελής καθώς πολλές εταιρείες, όπως η Hewlett-Packard<sup>87</sup>, η Huawei, η ZTE, η Samsung, η Dell και η Lenovo

<sup>81</sup> Στο ποσό αυτό εφαρμόζεται έκπτωση 9% και ως αποτέλεσμα η καθαρή αξία του ενοικίου θα είναι σημαντικά χαμηλότερη. Psaraftis and Pallis, 'Concession of the Piraeus Container Terminal: turbulent times and the wuest for competitiveness, Maritime Policy & Management, 39:1, σελ. 15, Διαθέσιμο στο: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2011.642316> (ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016).

<sup>82</sup> Η επένδυση στον Προβλήτα III αφορούσε EUR 120 εκ. και χρηματοδοτήθηκε μέσω ενός 12ετούς τραπεζικού δανείου, με την αποπληρωμή να ξεκινά το 2016. Πηγή: Keith Wallis, 'Expansion at Greek Container Terminal', South China Morning Post, 18/5/ 2012, Διαθέσιμο στο: <http://www.scmp.com/article/1001299/expansion-greek-container-terminal> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

<sup>83</sup> Port Technology, 'Piraeus Privatization Moves Closer with COSCO Investment', 3/9/2013, Διαθέσιμο στο: [http://www.porttechnology.org/news/piraeus\\_privatisation\\_moves\\_closer\\_with\\_cosco\\_investment](http://www.porttechnology.org/news/piraeus_privatisation_moves_closer_with_cosco_investment) (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

<sup>84</sup> David Glass, 'Piraeus Privatization and the Cosco Pacific Expansion Deal', 3/9/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.seatrade-global.com/news/asia/piraeus-privatisation-and-the-cosco-pacific-expansion-deal.html> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

<sup>85</sup> Supra note 60

<sup>86</sup> 'Cosco to Buy Majority Stake in Port of Piraeus', Chinese Southeast European Business Association, 26/1/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/404/cosco-to-buy-majority-stake-in-port-of-piraeus> (Ημερομηνία πρόσβασης 8/10/2016)

<sup>87</sup> Gartner, 'Gartner Says Declining Worldwide PC Shipments in Fourth Quarter of 2012 Signal Structural Shift of PC Market', 14/12/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.gartner.com/newsroom/id/2301715> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016) και ANAmpa, 'PM

επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα και να την ανάγουν σε πύλη εισόδου και διανομής των προϊόντων τους στην ευρωπαϊκή αγορά. Η ελληνική πλευρά προκειμένου να προσελκύσει τέτοιες πρωτοβουλίες, προσφέρει εξαιρέσεις στην καταβολή του Φ.Π.Α. επί των εισαγόμενων προϊόντων σε μεγάλες εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά ως κέντρο διακίνησης των προϊόντων του σε άλλες χώρες της περιοχής<sup>88</sup>. Εξίσου σημαντικές κρίνονται οι επενδύσεις κινεζικών εταιριών σε άλλους τομείς, όπως αυτός της ενέργειας<sup>89</sup>.

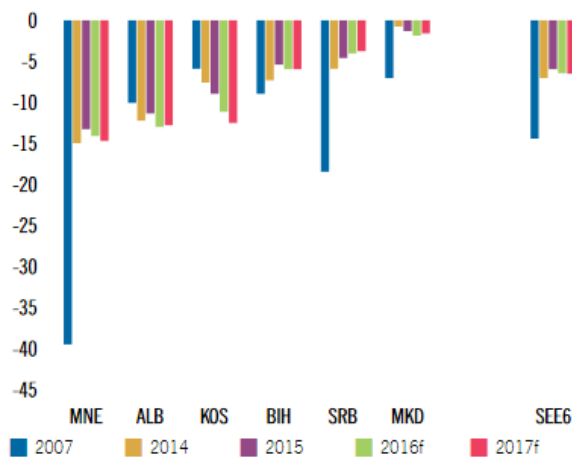
## Από την Ελλάδα στα Βαλκάνια

Η υλοποίηση όλων των σχεδίων που έχει ανακοινώσει το Πεκίνο για την Ελλάδα, θα σημάνει την αφετηρία για τη δημιουργία ενός μεταφορικού διαδρόμου που θα διασχίζει τα Βαλκάνια και θα φτάνει στην Κεντρική Ευρώπη. Για αυτό, κρίνεται σκόπιμο να αναλυθούν στο ακόλουθο κεφάλαιο τα επενδυτικά σχέδια της Κίνας στην περιοχή των Βαλκανίων, και πώς αυτά μπορούν να συμβάλουν στη συνολική ανάπτυξη της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

**Διάγραμμα 3: Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών και Εμπορικό Έλλειμμα Βαλκανίων (Πηγή: World Bank, *Resilient growth amid rising risks*, 2016 σελ. 9)**

### Current account deficits widened slightly in 2016, except in Serbia

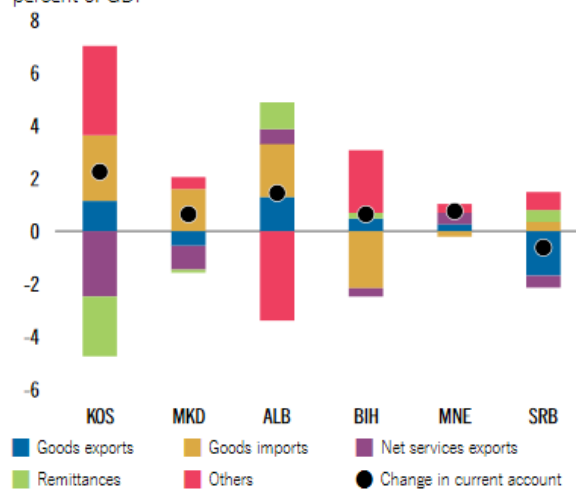
Current account balance, select years



Sources: Central banks and national statistical offices.

### Trade deficits dragged current account balances down

Contribution to changes in current account deficit, 2016, in percent of GDP



Sources: Central banks and national statistical offices.

Hails Cosco-HP-Trainose Agreement as Vote of Confidence', 1/3/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.amna.gr/english/articleview.php?id=2478> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

<sup>88</sup> 'VAT Exemption for Big Firms Using Greece as Transit Hub', Ekathimerini, 28/2/2013, Διαθέσιμο στο: [http://www.ekathimerini.com/4dcgi/\\_w\\_articles\\_wsite2\\_1\\_28/02/2013\\_485155](http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_wsite2_1_28/02/2013_485155) (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

<sup>89</sup> Εταιρίες που έχουν επενδύσει σε κοινοπραξίες με τη ΔΕΗ είναι οι State Grid και η CMEC. Πηγή: Ηλίας Μπέλλος, 'Πρόσκληση ΣΕΒ σε κινεζικές επιχειρήσεις για επενδύσεις στην Ελλάδα', *Η Καθημερινή*, 12/11/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/883243/article/oikonomia/epixeirhseis/prosklhsh-sev-se-kinezikes-epixeirhseis-gia-ependyseis-sthn-ellada> (Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2016)

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα Βαλκάνια αποτελούν μια εκ των περιοχών ενδιαφέροντος της Κίνας. Οι τομείς στους οποίους δραστηριοποιούνται οι κινεζικές εταιρίες αφορούν την ενέργεια, την αυτοκινητοβιομηχανία και τις υποδομές. Η αυξανόμενη συμμετοχή των κινεζικών εταιριών σε διαγωνισμούς για δημόσια έργα είναι επωφελής και για τα δύο μέρη: εκάστοτε κυβέρνηση και εταιρία. Αναθέτοντας ένα έργο σε μια κινεζική εταιρία, επιτυγχάνεται τόσο ο στόχος της κυβέρνησης, για κατασκευή υποδομών με χαμηλό κόστος αλλά και η εδραίωση της Κίνας στην περιοχή. Αναφορικά με τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει πως η δραστηριοποίησή τους στην περιοχή είναι ένας τρόπος για τις κινεζικές εταιρίες να αποκτήσουν την ωριμότητα και την τεχνογνωσία που απαιτείται ώστε τα προϊόντα τους να εισέλθουν στις δυτικές αγορές<sup>90</sup>. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα των βαλκανικών κρατών εκτός ΕΕ, είναι πως δίνουν την ευκαιρία σε κινεζικές εταιρίες να παρακάμψουν τη νομοθεσία κατά του dumping της ΕΕ, και χάρη σε συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου (FTA) που έχουν συναφθεί μεταξύ βαλκανικών κρατών-Ρωσίας και Τουρκίας, να εξάγουν προϊόντα σε μια αγορά 800 εκ. καταναλωτών. Αν και το επίπεδο μισθών στις χώρες αυτές είναι αυξημένο σε σχέση με το παρελθόν (ειδικότερα σε Αλβανία, Κόσοβο και Σερβία), εξακολουθεί να είναι σημαντικά μικρότερο σε σχέση με των υπολοίπων κρατών στην Ευρώπη<sup>91</sup>. Η κρίση της ευρωζώνης, και η ακόλουθη αύξηση των κρατικών ελλειμμάτων, έστρεψε τα Βαλκανικά κράτη σε αναζήτηση επενδυτών στην Ασία, και ειδικότερα στην Κίνα και σε κράτη του Περσικού Κόλπου. Η αύξηση των επενδύσεων αυτών των κρατών οφείλεται εν μέρει για την αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης πολλών εξ αυτών.

**Πίνακας 4: Ανάκαμψη των Βαλκανικών Κρατών (Πηγή: World Bank, Resilient growth amid rising risks, 2016 σελ. ix)**

#### Recovery consolidates through 2018

Real GDP growth (percent)	2015	2016'	2017'	2018'
Albania	2.8	3.2	3.5	3.5
Bosnia and Herzegovina	3.0	2.8	3.2	3.7
Kosovo	3.9	3.6	3.9	3.7
Macedonia, FYR	3.7	2.0	3.3	3.7
Montenegro	3.2	3.2	3.6	3.0
Serbia	0.7	2.5	2.8	3.5
SEE6	2.2	2.7	3.2	3.6

Sources: Data from central banks and national statistical offices, World Bank staff projections.

<sup>90</sup> Στην περιοχή δραστηριοποιούνται οι εταιρίες Dongfeng (Σερβία) και Great Wall Motor Co (Βουλγαρία), Πηγή: Loic Poulain, 'China's New Balkan Strategy', Volume 1, Number 2, Αύγουστος 2011, *Central European Watch*, σελ. 2.

<sup>91</sup> 'Resilient growth amid rising risks', *South East Europe Regular Economic Report*, Number 10, World Bank Group, σελ. ix. Άνοιξη 2016, διαθέσιμο στο: <http://pubdocs.worldbank.org/en/521981474898709744/SEE-RER-Report-Fall-2016.pdf> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

Σερβία: Οι σινο-σερβικές σχέσεις έχουν γνωρίσει ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια<sup>92</sup>. Η υπογραφή συμφωνίας “Στρατηγικής Συνεργασίας” μεταξύ των δύο χωρών και η επίσκεψη του Li Xiping στη χώρα αποτελούν δείγματα της σημασίας που δίνεται στις διμερείς τους σχέσεις<sup>93</sup>. Ένα από τα πιο επίδοξα σχέδια, με αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις στην οικονομία της χώρας, είναι η δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλης ταχύτητας που θα συνδέει το Βελιγράδι με τη Βουδαπέστη. Η συμφωνία για τη δημιουργία της υπεγράφη το 2013 και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 2017, αν και αυτό αποτελεί μια αισιόδοξη εκτίμηση<sup>94</sup>, παρέχοντας ταχύτερη και αξιόπιστη μεταφορική οδό προς την Κεντρική Ευρώπη. Έμφαση δίνεται όμως και στο οδικό δίκτυο της χώρας, το οποίο θα συμβάλει στην αναβάθμιση των οδικών μεταφορών. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η κατασκευή της γέφυρας Mihailo Pupin στο Βελιγράδι, έργο αξίας \$170 εκ., το οποίο ολοκληρώθηκε το 2014 από την κρατική εταιρία China Road and Bridge Corporation<sup>95</sup>. Συνολικά, οι δύο χώρες έχουν υπογράψει 13 συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας<sup>96</sup>. Η Σερβία αποτελεί ιδανική χώρα-προορισμό για κινεζικές επενδύσεις<sup>97</sup>, καθώς έχει ξεκινήσει την πορεία ένταξής της στην ΕΕ, αλλά δεν έχει γίνει ακόμη μέλος, διατηρώντας μεγαλύτερη ελευθερία δράσης σε ζητήματα εμπορίου και νομοθεσίας, σε αντίθεση με άλλες χώρες της περιοχής όπως η Κροατία και η Ρουμανία. Οι ιδιωτικοποιήσεις που έχει ανακοινώσει η κυβέρνηση<sup>98</sup>, και ιδιαίτερα αυτή της εταιρίας του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, φαίνεται να ελκύουν το ενδιαφέρον των κινεζικών εταιριών.

Ο ρόλος της Ρωσίας, όμως, δεν μπορεί να μην εξεταστεί. Το ιστορικό παρελθόν της χώρας με την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, και ιδιαίτερα η σχέση και τα συμφέροντα που διακυβεύονται στις Ρωσο-σερβικές σχέσεις αποτελούν παράγοντα που μπορεί να επηρεάσει τις Σινο-σερβικές σχέσεις. Η μεγάλη ενεργειακή εξάρτηση της Σερβίας από τη Ρωσία αποτελεί έναν ευάλωτο τομέα, σε περίπτωση που η δεύτερη εκφράσει την ενόχλησή της από την αύξηση της κινεζικής επιρροής<sup>99</sup>.

Βοσνία-Ερζεγοβίνη: Οι κινεζικές επενδύσεις στη Β-Ε επικεντρώνονται στον τομέα της ενέργειας, με αρκετές εταιρίες να επενδύουν στην επέκταση και ανακατασκευή μονάδων λιγνίτη αλλά και την εκμετάλλευση της υδροηλεκτρικής ενέργειας. Από τα έργα τα οποία έχουν συμφωνηθεί ξεχωρίζει η σύμπραξη για την κατασκευή αιολικού πάρκου από τη βοσνιακή εταιρία Gradina και τις κινεζικές China Machinery Engineering Corporation (CMEC) και China-Africa Investment and Development

<sup>92</sup> Samuel Ramani, ‘China’s growing ties with Serbia,’ *The Diplomat*, 29/2/2016, Διαθέσιμο στο: <http://thediplomat.com/2016/02/chinas-growing-ties-with-serbia/> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>93</sup> ‘Chinese president arrives in Serbia for state visit’, *Xinhuanet News*, 17/6/2016, Διαθέσιμο στο: [http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/17/c\\_135445837.html](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/17/c_135445837.html) (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>94</sup> Binoy Kampmark, ‘China’s new Silk Road to Europe, via the Balkans’, *SOTT*, 4/1/2015, Διαθέσιμο στο: <https://www.sott.net/article/290935-Chinas-new-Silk-Road-to-Europe-via-the-Balkans> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>95</sup> Andrew Mc Dowall, ‘China looks to Europe - through the Balkans’, *The Financial Times*, 19/12/2014, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2014/12/19/china-looks-to-europe-through-the-balkans/> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>96</sup> Άλλα έργα που έχουν συμφωνηθεί είναι η δανειοδότηση της κυβέρνησης για την κατασκευή μονάδας ηλεκτροπαραγωγής λιγνίτη στο Kostalac, ύψους \$715 εκ., από την Exim Bank, και η χρηματοδότηση της κατασκευής οδικού δικτύου που θα συνδέει το Βελιγράδι με το λιμάνι Μπάρ του Μαυροβουνίου, ύψους EUR 809,6 δις, από την ίδια τράπεζα. Η ολοκλήρωσή του θα καταστήσει δυνατή τη διεξαγωγή διατροπικών (intermodal) μεταφορών και θα ενισχύσει το θαλάσσιο εμπόριο της Σερβίας, μιας και αυτή είναι η μόνη διέξοδος της σε θάλασσα. Ibid

<sup>97</sup> ‘China sees great economic cooperation potential in Serbia’, *Chinese Southeast European Business Association*, 8/3/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/368/china-sees-great-economic-cooperation-potential-in-serbia> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>98</sup> Alexander Vasovic, ‘Serbian prime minister plans new privatization push after election’, *Reuters*, 20/4/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.reuters.com/article/us-serbia-election-vucic-idUSKCN0XHIDS> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

<sup>99</sup> Henrik von Homeyer, ‘Don’t leave Serbia to Russia and China’, *Euobserver*, 27/3/2015, Διαθέσιμο στο: <https://euobserver.com/opinion/128157> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)



Corporation (CAIDC), αξίας EUR 150 εκ<sup>100</sup>. Επιπλέον, η Exim Bank έχει χρηματοδοτήσει την επέκταση εργοστασίου ηλεκτροπαραγωγής λιγνίτη στην Tuzla, την οποία θα ολοκληρώσουν οι εταιρίες Gezhouba Group και Guandong Electric Power Design μετά από συμφωνία που υπέγραψαν το Μάιο του 2016<sup>101</sup>.

Βουλγαρία: Η Βουλγαρία, από κοινού με την Ελλάδα, αισιοδοξούν να αναδειχθούν σε κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου (logistics hubs). Αν και το συνολικό ύψος των επενδύσεων που έχουν γίνει από την Κίνα, την τελευταία πενταετία<sup>102</sup>, είναι κατά πολύ μικρότερο από αυτό σε άλλες χώρες, η σημασία της παραμένει μεγάλη, καθώς η πρόσβαση στη Μάυρη Θάλασσα την καθιστά κόμβο ένωσης του “One Belt, One Road”. Επιπλέον, η χαμηλή φορολογία και το χαμηλό εργατισκό κόστος την καθιστούν αρκετά ανταγωνιστική. Εταιρίες όπως η Alibaba και Porter City Holdings έχουν ανακοινώσει επενδυτικά σχέδια στο λιμάνι Burgas. Η τοποθεσία δεν είναι τυχαία, αφού θα συνδέεται με σιδηροδρομικά με την κινεζική πόλη Zhengzhou<sup>103</sup>. Η εταιρία Great Wall, δημιούργησε την πρώτη κινεζική μονάδα παραγωγής αυτοκινήτων σε ευρωπαϊκό έδαφος.

Αλβανία: Κίνα και Αλβανία άρχισαν να συνεργάζονται στενά εντός του 2016, με την πρώτη να ανάγεται ως ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της τελευταίας, ως τον Μάρτιο του ίδιου έτους<sup>104</sup>. Η εκχώρηση του αεροδρομίου των Τιράνων από τις κινεζικές China Everbright και Friedmann Pacific Asset Management, τον Απρίλιο του 2016, αλλά και η ανακοίνωση συμπράξεων στον τομέα κατασκευής οδικών δικτύων και λιμανιών της Αλβανίας με κινεζικές εταιρίες (China State Construction) είναι ενδεικτικά<sup>105</sup>. Βέβαια, η εισχώρηση της Κίνας σε μια χώρα με έντονο τον Ευρω-Ατλαντικό προσανατολισμό αναμένεται να έχει επιπτώσεις στις σχέσεις της με ΕΕ και ΗΠΑ.

---

<sup>100</sup> ‘Gradina signs MOU with Chinese for construction of Bosnian wind farm’, *Chinese Southeast European Business Association*, 26/1/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/406/gradina-signs-mou-with-chinese-for-construction-of-bosnian-wind-farm> (ημερομηνία πρόσβασης: 10/10/2016)

<sup>101</sup> Blerina Mecule, ‘Chinese Investment Developments in the Balkans 2016: Focus on Albania’, *Balkananalysis.com*, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkananalysis.com/albania/2016/06/24/chinese-investment-developments-in-the-balkans-2016-focus-on-albania/> (ημερομηνία πρόσβασης: 10/10/2016)

<sup>102</sup> Mariya Chresheva, ‘Bulgaria Eyes Key Role on China’s ‘Silk Road’’, *Balkan Insight*, 6/4/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-companies-eye-on-bulgaria-for-major-investments-04-05-2016> (Ημερομηνία πρόσβασης: 24/10/2016)

<sup>103</sup> Supra note 85

<sup>104</sup> Fatjona Mejдини, ‘Chinese investments raise eyebrows in Albania’, *Balkan Insight*, 3/5/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-investments-raise-eyebrows-in-albania-05-02-2016> (Ημερομηνία πρόσβασης: 30/10/2016)

<sup>105</sup> Ibid

## Προοπτικές του Τομέα των Μεταφορών και ο Ρόλος της Ελλάδας ως Διαμετακομιστικός Κόμβος

Οι δυνατότητες βελτίωσης και ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών και των υποστηρικτικών προς αυτόν λειτουργιών, είναι μεγάλες. Όλα όμως ξεκινούν από τις υποδομές, και το θεσμικό πλαίσιο. Οι μεν υποδομές θα πρέπει να παρέχουν την ασφαλή διασύνδεση με την υπόλοιπη ήπειρο. Το δε θεσμικό πλαίσιο, διαμορφώνοντας τους κανόνες υπό τους οποίους θα αναπτυχθεί η οικονομική δραστηριότητα στη χώρα, θα πρέπει να έχει ως στόχο τη διευκόλυνση και υγιή ανάπτυξη των μεταφορικών υπηρεσιών, προκειμένου να επωφεληθεί ολόκληρη η οικονομία.

Σύμφωνα με έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας<sup>106</sup>, μεταρρυθμίσεις και βελτίωση στους τομείς των διοικητικών και τελωνειακών ελέγχων και των υποδομών μεταφορών μπορούν να συμβάλουν σε αύξηση των εξαγωγών ως και 46% και συνακόλουθη αύξηση του ΑΕΠ κατά 21%. Μειωμένα εμπόδια στις λειτουργίες των Logistics συνολικά, θα μειώσουν το τελικό κόστος για του παραγωγούς και τις τιμές για τους καταναλωτές. Η αύξηση των εταιριών οι οποίες εξεικεύονται σε τέτοιου είδους υπηρεσίες και είναι αποτελεσματικές και αξιόπιστες, μπορεί να οδηγήσει στην αύξηση των αναθέσεων αυτών των δραστηριοτήτων από εταιρίες οι οποίες έχουν διαφορετική κύρια λειτουργία (π.χ. κατασκευαστής υποδημάτων). Συντελείται έτσι αύξηση των διαθέσιμων πόρων που μπορούν να δαπανηθούν στην κύρια λειτουργία της εταιρίας ( έρευνα και ανάπτυξη νέων προϊόντων). Η εστίαση αυτή, επιτρέπει την εξειδίκευση και αύξηση της αποτελεσματικότητας και των υπολοίπων κλάδων της οικονομίας, καθώς και τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

Υπάρχουν όμως και αρκετά πλεονεκτήματα για τις ίδιες τις εταιρίες που θα επιλέξουν να διακινήσουν αγαθά σε μια περιοχή με καλή διασύνδεση. Η αποθήκευση των εμπορευμάτων για παράδειγμα, αποτελεί ένα τμήμα των Logistics, και σημαντική λειτουργία κάθε εταιρίας. Η τοποθεσία των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, η προσβασιμότητα και η διασύνδεση που αυτές προσφέρουν αποτελούν σημαντικές αποφάσεις για μια εταιρία καθώς καθορίζουν την απόδοσή της. Η αποτελεσματική αποθήκευση μπορεί να μειώσει το κόστος, να αυξήσει την αξιοπιστία και να βελτιώσει την εξυπηρέτηση του πελάτη. Πιο συγκεκριμένα, μια εταιρία που παράγει μαζικά ποσότητες ενός τυποποιημένου προϊόντος, δύναται να μειώσει σημαντικά το κόστος παραγωγής του και να αυξήσει την απόκριση στην ζήτηση για αυτό, ειδικά αν είναι προϊόν μαζικής παραγωγής, και η ποιότητά του δεν αλλοιώνεται κατά την αποθήκευσή του. Αν οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης παρέχουν καλή διασύνδεση με τις κυριότερες αγορές αυτού του προϊόντος, τότε τα παραπάνω αποτελέσματα μεγενθύνονται, αποτελώντας έτσι κίνητρο για την εγκατάσταση και άλλων εταιριών<sup>107</sup>. Η δημιουργία μια ζώνης Logistics, ο σχεδιασμός της οποίας θα έχει λάβει υπόψη και ενσωματώσει όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας -που επιτρέπει σε εταιρίες να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών, ασιατικών και αφρικανικών αγορών, επωφελούμενες από ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες- μπορούν να αλλάξουν το σκηνικό των μεταφορών και της οικονομίας.

Μακροπρόθεσμα, η μεγαλύτερη διευκόλυνση του εμπορίου προωθεί τη μεταστροφή των πρώτων υλών προς πιο παραγωγικές βιομηχανίες και εταιρίες, αυξάνοντας την παραγωγικότητα και τους μισθούς.

<sup>106</sup> Supra note 9

<sup>107</sup> Thomas E. Johnsen, Mickey Howard και Joe Miemczyk, *Purchasing and Supply Chain Management: A sustainability perspective*, Routledge, New York, 2014 σελ 135

Επομένως, η αναγωγή της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο θα συμβάλει στη μείωση της ανεργίας. Προκειμένου το μελλοντικό εργατικό δυναμικό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της αγοράς εργασίας, θα ήταν ορθή η βαθύτερη ενασχόληση με τον τομέα των μεταφορών σε ακαδημαϊκό επίπεδο. Σε αντίθεση με τις ναυτιλιακές σπουδές, το αντικείμενο της διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας και των μεταφορών, δεν παρουσιάζει μεγάλη δημοφιλία και ερευνητικό ενδιαφέρον<sup>108</sup>.

Αναφορικά με τους επιμέρους τομείς των μεταφορών, υπάρχει ακόμη περιθώριο για βελτίωση. Το άνοιγμα των οδικών μεταφορών καθιστά ευκολότερη και φθηνότερη τη δημιουργία νέων εταιριών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα. Μη προσαρμογή όμως των Ελλήνων επαγγελματιών οδηγών φορτηγού, θα οδηγήσει σε μείωση του μεριδίου τους στην αγορά, καθώς η αναποτελεσματικότητά τους θα λειτουργήσει υπέρ των ανταγωνιστών. Κρίνεται σκόπιμο στο μέλλον να επανεξεταστούν οι φορολογικές ρυθμίσεις που διέπουν τον κλάδο, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις ανταγωνιστικές τιμές των εταιριών στις γειτονικές χώρες. Επιπλέον, ενισχύοντας της επιβολή της σχετικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές, επιτυγχάνεται η βασική προϋπόθεση, βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών του κλάδου, καθώς βελτιώνεται η συνέπεια και μειώνεται η αβεβαιότητα και ο κίνδυνος που ενέχουν. Προς αυτό το σκοπό, θα πρέπει να επιτευχθεί μεγαλύτερος συντονισμός στο έργο των ελεγκτικών αρχών (αστυνομικές αρχές, λιμενοφύλακες, ΣΔΟΕ, τελωνεία) αλλά και στελέχωση του με τον απαιτούμενο αριθμό υπαλλήλων, κάτι που δεν επιτρέπει η τωρινή οικονομική κατάσταση της χώρας.

Η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς-Θριάσιο, αναμένεται να αυξήσει τη χρήση διατροπικών μεταφορών από και προς το λιμάνι. Η αποτελεσματική της λειτουργία, μπορεί να προσελκύσει εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας και βιομηχανικές εταιρίες, καθώς η εγκατάσταση κοντά σε ένα μεταφορικό κέντρο, μπορεί να μειώσει δραστικά το μεταφορικό κόστος. Η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών και προσαρμοσμένων στις ανάγκες κάθε πελάτη (π.χ. τρένα που μεταφέρουν αποκλειστικά εμπόρευμα μιας εταιρίας) θα πρέπει να αποτελέσει έναν από τους κύριους στόχους των νέων ιδιοκτητών των ελληνικών σιδηροδρόμων. Θετικές εξελίξεις προς αυτή την κατεύθυνση αποτελούν οι επενδύσεις των εταιριών DB Schenker και DHL σε αποθηκευτικούς χώρους στον Ασπρόπυργο και το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών αντίστοιχα<sup>109</sup>.

Οι μέχρι τώρα επιδόσεις του λιμανιού του Πειραιά είναι ενθαρρυντικές. Για τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο 2016, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από την COSCO κατέγραψε τις υψηλότερες επιδόσεις του λιμανιού διαχρονικά ενώ σημείωσε αύξηση 17,4% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων συγκριτικά με πέρυσι<sup>110</sup>. Αν οι στόχοι της εταιρίας για αύξηση της διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων κατά 10% συγκριτικά με το 2015 πραγματοποιηθούν (αγγίζει τα 3,3 εκατ. εμπορευματοκιβώτια), σενάριο που μοιάζει αρκετά ρεαλιστικό, ο Πειραιάς θα αναδειχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της στα οποία δραστηριοποιείται η COSCO παγκοσμίως. Η δημιουργία του Διεθνούς Διαμετακομιστικού Κέντρου στις εγκαταστάσεις του ΣΕΠ Α.Ε έχει προσελκύσει επενδύσεις από την

<sup>108</sup> Υπάρχουν τρία τμήματα τα οποία προσφέρουν σπουδές επάνω σε αυτό το αντικείμενο στην Κοζάνη, τη Θεσσαλονίκη και τη Θήβα, ενώ σχετικά μαθήματα, που δεν εστιάζουν όμως σε βάθος, προσφέρονται σε διάφορα πανεπιστημιακά τμήματα.

<sup>109</sup> Ηλίας Μπέλλος, 'Σε θέση μάχης οι παίκτες στα logistics', *Η Καθημερινή*, 14/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/879158/article/oikonomia/epixeirhseis/se-8esh-maxhs-oi-paiktes-sta-logistics> (Ημερομηνία Πρόσβασης: 20/10/2016)

<sup>110</sup> Τον Ιούνιο του 2016 διακινήθηκαν 314.000 εμπορευματοκιβώτια, ενώ τον Ιούλιο 323.300. Πηγή: Νίκος Ρουσάνογλου, 'Αυξήθηκε κατά 17,4% η διακίνηση κοντέινερ από την Cosco το εννέαμηνο', *Η Καθημερινή*, 18/10/2016 Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/879670/article/oikonomia/epixeirhseis/ay3h8hke-kata-174-h-diakinshsh--konteiner-apo-thn-cosco-to-enneamhno> (Ημερομηνία πρόσβασης 20/10/2016)

εταιρία British American Tobacco, η οποία βασίζει στην Ελλάδα προϊόντα που κατευθύνονται σε Ισραήλ, Μάλτα και Κύπρο<sup>111</sup>.

Οι συνεργασίες τις οποίες επιδιώκει η κινεζική εταιρία, καθώς και η προσέλκυση νέων επενδυτών που συντελείται, καθιστούν σαφές πως ο ρόλος της Κίνας και της επενδυτικής δραστηριότητας της COSCO στην Ελλάδα, μπορούν να μεταμορφώσουν τη χώρα σε διαμετακομιστικό κέντρο. Η στενή συνεργασία της ελληνικής κυβέρνησης μέσω συχνών επαφών με Κινέζους αξιωματούχους, δείχνουν πως η πολιτικές αρχές έχουν αντιληφθεί τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Κίνα στην ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας και του IOBE, ο κλάδος των logistics μπορεί να προσθέσει 0,8% στο ΑΕΠ ετησίως, ποσό που αντιστοιχεί για το 2015-2016 σε EUR 20,7 δις<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> Ανέστης Ντόκας, “Ένα δις. Τσιγάρα διακινεί μέσω Πειραιά η British American Tobacco”, *Η Καθημερινή*, 20/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/880005/article/oikonomia/epixeirhseis/ena-dis-tsigara-diakinei-mesw-peiraia-h-british-american-tobacco> (Ημερομηνία πρόσβασης 23/10/2016)

<sup>112</sup> Supra note 9

## Επίλογος

Η επένδυση της COSCO έφερε στο προσκήνιο έναν τομέα, που μέχρι πρότινος δεν είχε τύχει της σημασίας που του αρμόζει. Οι μεταφορές είναι παρούσες σε κάθε πλευρά της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς αυτές ενισχύουν και δίνουν τη δυνατότητα σε παραγωγούς να μεταφέρουν τα προϊόντα τους σε μακρινές αγορές. Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, οι αποτελεσματικές μεταφορές μπορούν να αναμορφώσουν μια οικονομία, μειώνοντας το κόστος, και αυξάνοντας τις εμπορικές ροές.

Το γεγονός πως η ελληνική κυβέρνηση, παρά τη λαϊκιστική ρητορική της, έχει κατανοήσει πως ο τομέας αυτός θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην οικονομική πορεία της χώρας, αποτελεί θετική εξέλιξη. Προκειμένου όμως να δημιουργηθεί ένα ομοιόμορφο και απλό θεσμικό πλαίσιο, απαιτείται η συνεργασία με ευρωπαϊκά όργανα καθώς και με χώρες όπως η Ολλανδία και η Γερμανία, που έχουν ένα λειτουργικό και ανεπτυγμένο μεταφορικό δίκτυο, συνδυάζοντας όλα τα διαθέσιμα μέσα.

Η υλοποίηση της ευρωπαϊκής πολιτικής TEN-T, και η ακόλουθη ανάπτυξη του μεταφορικού δικτύου των Βαλκανικών κρατών, δύναται να αλλάξει την εικόνα της περιοχής. Αν πραγματοποιηθούν αυτά τα σχέδια, ο ρόλος της Ελλάδας (εξακολουθεί να είναι η πιο αναπτυγμένη χώρα στα Βαλκάνια) θα αναβαθμιστεί, τόσο οικονομικά όσο και από άποψη εξωτερικής πολιτικής. Κυριότερο μέλημα της εκάστοτε κυβέρνησης θα πρέπει να είναι η χάραξη μιας ρεαλιστικής στρατηγικής, με συνοχή, και η υλοποίησή της, χωρίς γνώμονα το προσωπικό ή πολιτικό όφελος.

## Βιβλιογραφία

### Βιβλία

Johnsen E. Thomaw , Howard M. και Miemczyk J., *Purchasing and Supply Chain Management: A sustainability perspective*, New York: Routledge, 2014

Sklias Pantelis and Tzifakis Nikolaos, *Greece's Horizons Reflecting on the Country's Assets and Capabilities*, The Konstantinos Karamanlis Institute for Democracy Series on European and International Affairs, Berlin: Springer, 2013

### Επιστημονικά άρθρα

Ansar A., Flyvbjerg B., Budzier A., Lunn D., 'Does the economic investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China', *Oxford Review of Economic Policy*, Volume 32, Number 3, 2016, σσ. 360-390, Διαθέσιμο στο: <https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1609/1609.00415.pdf> (Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2016)

Brown Kerry, 'China's Overseas Investment in the European Union', *The International Spectator*, Vol. 47, Issue 2, 2012, σελ.74-86

Clegg J., Voss H., 'The new two-way street of Chinese direct investment in the European Union', *China-EU Law*, Vol. 5, 2016, σελ 79-100

Coe Neil M., 'Missing links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy', *Review of International Political Economy*, Vol. 21, Issue 1, 2014, σελ 224-256

Coyle J.J., Novack R., Bardi E.J., 'Transportation: A supply chain perspective', 7th edition, *South-Western Cengage Learning*, USA, 2011. Διαθέσιμο στο: [http://www.cengage.com/search/productOverview.do?N=16+4294949156+4294950131&Ntk=P\\_EPI&Ntt=17100274411444026567775718722357794366&Ntx=mode%2Bmatchallpartial](http://www.cengage.com/search/productOverview.do?N=16+4294949156+4294950131&Ntk=P_EPI&Ntt=17100274411444026567775718722357794366&Ntx=mode%2Bmatchallpartial) (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

Fremont Antoine, 'Shipping Lines and Logistics', *Transport Reviews*, Vol. 24, Issue 4, 2009, σελ 537-554

Huliaras Asteris and Petropoulos Sotiris, 'Shipowners, ports and diplomats: the political economy of Greece's relation with China', *Asia Europe Journal*, Vol. 12, Issue 3, 9/2014, σελ. 221-237

Lakshmanan T.R. and Anderson P.W., 'Transport's Role in regional Integration process', στο 'Market Access, Trade in Transport Services and Trade Facilitation', *Transport Research Centre*, Report of the One Hundred and Thirty Fourth Round on Transport Economics, OECD and ECMT, Luxemburg, 2007



Len Christopher, 'China's 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access', *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol.1 Issue 1,2015, σελ 1-18

Meunier S., Burgoon B. and Jacoby W., 'The politics of hosting Chinese investment in Europe-an introduction', *Asia- Europe Journal*, Vol.12, 2014, σελ 109-126

Monios Jason, 'Intermodal Transport as a regional development strategy: The case of Italian freight villages', *Growth and Change*, Vol. 47, No. 3, September 2016, σελ 363-377

Notteboom T.E., Pallis A.A. & Farrell S., 'Terminal concessions in seaports revisited', *Maritime Policy & Management*, Vol. 39, Issue 1, 2012, σελ. 1-5

Pareja-Alcaraz Pablo, 'Chinese investments in Southern Europe's energy sectors: similarities and divergences in China's strategies in Greece, Italy, Portugal and Spain', *Energy Policy*, 2016

Poulain Loic, 'China's New Balkan Strategy', *Central European Watch*, Volume 1, Number 2, Αύγουστος 2011,

Psaraftis and Pallis, 'Concession of the Piraeus Container Terminal: turbulent times and the wuest for competitiveness', *Maritime Policy & Management*, Vol.39, No.1, σελ. 15-30, Διαθέσιμο στο: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2011.642316> (ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016).

Skayannis D. P., and Skyrgiannis H., "The Role of Transport in the Development of the Balkans," *Eastern European Economics*, Vol. 40, No. 5, 2002, σ. 33-48. Διαθέσιμο στο: [www.jstor.org/stable/4380311](http://www.jstor.org/stable/4380311) (Ημερομηνία πρόσβασης: 28/10/2016).

Tsekeris T. and Vogiatzoglou K., 'Public infrastructure investments and regional specialization: empirical evidence from Greece', *Regional Science Policy & Practice*, Vol.6 N.3, August 2014, σελ 265-289

Tsekeris Theodore, 'Interregional trade network analysis for road freight transport in Greece', *Transportation Research Part E*, Vol.85, 2016, σελ 132-148

Wallis Keith, 'Expansion at Greek Container Terminal', *South China Morning Post*, 18/5/ 2012, Διαθέσιμο στο: <http://www.scmp.com/article/1001299/expansion-greek-container-terminal> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

#### Εκθέσεις - Μελέτες

'China's European charm offensive: Silk Road or Silk Rope?' *Centre for European Reform*, 27/11/2015, Διαθέσιμο στο: <http://centreforeuropeanreform.blogspot.nl/2015/11/chinas-european-charm-offensive-silk.html> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016)

- ‘Chinese investment in Europe 2015-2016’, *ESADE China Europe Club*, 2016
- ‘Greek Logistics, ‘Unlocking Growth Potential through Regulatory Reform and Complementary Measures’, *World Bank*, November 2013
- ‘Resilient growth amid rising risks’, South East Europe Regular Economic Report, Number 10, *World Bank Group*, Άνοιξη 2016, διαθέσιμο στο: <http://pubdocs.worldbank.org/en/521981474898709744/SEE-RER-Report-Fall-2016.pdf> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)
- ‘Riding the Silk Road: China sees outbound investment boom: Outlook for China’s outward foreign direct investment’, *Ernst and Young*, March 2015
- ‘The Rise of the Balkans: European Logistics Report’, *DTZ Research*, 2008
- ‘Logistics Market Report 2015’, *NAI Hellas/AVENT S.A*
- Casaburi Ivana, ‘Chinese Investment in Europe 2015-2016’, *ESADE geo-Center for Global Economy and Geopolitics*, China Europe Club, 2016
- Clegg J. and Voss H., ‘Chinese Overseas Direct Investment in the European Union’, *Europe China Research Advice Network*, 2012
- Duchatel M., Godement F., Liik K., Shapiro J., Slavkova L., Stanzel A., Tcherneva V., ‘Eurasian integration: Caught between Russia and China’, *European Council on Foreign Relations*, 7/6/2016, Διαθέσιμο στο: [http://www.ecfr.eu/article/essay\\_eurasian](http://www.ecfr.eu/article/essay_eurasian) (Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2016)
- Gavin Brigid, ‘Europe Needs a Dynamic International Investment Regime with China’, *Intereconomics*, 2012, σελ 248-256
- Godement F. and Stanzel A., ‘The European Interest in an investment treaty with China’, *European Council on Foreign Relations*, February 2015
- Godement Francois, ‘China’s Economic Downturn: The Face Behind the Myth’, *European Council on Foreign Relations*, October 2015, σελ 5
- Hanemann T. and Huotari M., ‘Chinese FDI in Europe and Germany: Preparing for a New Era of Chinese Capital’, *Mercator Institute for China Studies and Rhodium Group*, June 2015, σελ 35-38.
- Huotari M., Otero-Inglesias M., Seaman J., Ekman A., ‘Mapping Europe-China Relations: A Bottom-Up Approach’, *European Think Tank Network on China (ETNC)*, Report, October 2015
- Jonquieres Guy ‘What Power Shift to China?’, στο ‘China’s Geoeconomic Strategy’, *London School of Economics*, Special Report N. 12, June 2012, σελ. 50

Kaczmarek M., Jakobowski J., 'China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing', *Centre for Eastern Studies*, Commentary N.166, 15/4/2015, σελ. 1

Kaczmarek M., Jakobowski J., 'China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing', Number 166, OSW Commentary, *Centre for Eastern Studies*, 15/4/2015.

Kaczmarek M. and Jakobowski J., 'An essential partner in the background: Europe in China's policy during the rule of Xi Jinping', *Centre for Eastern Studies*, April 2016

Mylonas Paul, 'Container Ports: An Engine of Growth', Sectoral Report, *National Bank of Greece*, April 2013

Prandeka M. and Zarkos V., 'The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy', *Eurobank Research*, Volume IX, Issue 5, May 2014

Van der Putten Frans-Paul, 'Chinese investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands', *Clingendael Report*, 14 Φεβρουαρίου 2014, σ. 15, διαθέσιμο στο: <http://www.clingendael.nl/sites/default/files/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2016)

World Bank, *Doing business Report*, 2010-2017

World Bank, *Logistics Performance Index*, 2010-2016

World Economic Forum, *Global Competitiveness Index Report*, 2010-2016

Yu Jie (Cherry), 'Firms with Chinese Characteristics: The Role of Companies in China Foreign Policy', στο Nicholas Kitchen Ed., 'China's Geoeconomic Strategy', *London School of Economics*, Special Report N. 12, June 2012, σελ. 34

#### Ηλεκτρονικές Πηγές

'20 years of Ten-T policy', Mobility and Transport, *European Commission*. Διαθέσιμο στο: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy_en) (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

Inbound Logistics, 'Glossary of Supply Chain Terms', Διαθέσιμο στο: <http://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary/#T> (Ημερομηνία πρόσβασης: 30/10/2016)

Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, *Εθνική Στρατηγική και Οδικός Χάρτης για τη Διευκόλυνση του Εξωτερικού Εμπορίου*, 2014, Διαθέσιμο στο: [http://www.seve.gr/wp-content/uploads/2014/05/greece\\_trade\\_facilitation\\_strategy\\_roadmap\\_nov-2012\\_el.pdf](http://www.seve.gr/wp-content/uploads/2014/05/greece_trade_facilitation_strategy_roadmap_nov-2012_el.pdf) (Ημερομηνία πρόσβασης 6/11/2016)

Ελληνική Στατιστική Αρχή

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

### Τύπος

Μπέλλος Ηλίας, *Αλλάζει ο χάρτης των αεροδρομίων*, Η Καθημερινή, 2/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/877300/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/allazei-o-xarths-twn-aerodromiwn> (Ημερομηνία πρόσβασης 4/10/2016)

Κασσίμη Αλεξάνδρα, *Προσφορά μόνο από τους Ιταλούς για την TPAINOΣE*, Η Καθημερινή, 7/7/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/866425/article/oikonomia/epixeirhseis/prosfora-mono-apo-toys-italoys-gia-thn-trainose> (Ημερομηνία πρόσβασης: 3/9/2016)

Rashid Ahmed, *China steps in to protect its Pakistan project*, Financial Times, 28/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/the-exchange/2016/10/28/china-steps-in-protect-its-pakistan-project/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 29/10/2016)

Makinen Julie, *China's bold gambit to cement trade with Europe--along the ancient Silk Road*, Los Angeles Times, 1/5/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-china-silk-road-20160501-story.html> (Ημερομηνία πρόσβασης: 13/10/2016)

*China's development lenders embrace multilateral co-operation*, Financial Times, 1/11/2016, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2016/11/01/chinas-development-lenders-embrace-multilateral-co-operation/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 3/11/2016)

Farchy J., Kynge J., Campbell C., Blood D., *One belt, one road*, Financial Times, 14/9/2016, Διαθέσιμο στο: <https://ig.ft.com/sites/special-reports/one-belt-one-road/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2016)

*China Voice: China's three economic strategies gain momentum*, Xinhuanet, 21/2/2016, Διαθέσιμο στο: [http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/21/c\\_135117573.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/21/c_135117573.htm) (Ημερομηνία πρόσβασης: 2/11/2016)

Bruce-Lockhart Anna, *Why is China building a New Silk Road?*, World Economic Forum, 26/6/2016, Διαθέσιμο στο: <https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road/> (Ημερομηνία πρόσβασης 1/9/2016)

Sieren Frank, *Sieren's China: Yuan becomes an IMF reserve currency*, Deutsche Welle, 2/12/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.dw.com/en/sierens-china-yuan-becomes-an-imf-reserve-currency/a-18889857> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016).

Loesekrug-Pietri Andre, *Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road*, World Economic Forum, 16/11/2015, Διαθέσιμο στο: <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/europe-china-new-silk-road/> (Ημερομηνία Πρόσβασης: 10/9/2016)

European Commission, *Trade Policy with China*, Διαθέσιμο στο: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 5/11/2016)

*Ελλάδα-Κίνα: Η πορεία των διμερών σχέσεων 2000-2015*, Capital.gr, 30/6/2015 Διαθέσιμο στο: <http://www.capital.gr/story/3137666> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016)

Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών, Διαθέσιμο στο: <http://www.mfa.gr/blog/dimereis-sheseis-tis-ellados/china/> (Ημερομηνία πρόσβασης: 20/10/2016)

Outward Direct Investment -ODI, Investopedia, Διαθέσιμο στο: [http://www.investopedia.com/terms/o/outward\\_direct\\_investment.asp](http://www.investopedia.com/terms/o/outward_direct_investment.asp)

*Piraeus Privatization Moves Closer with COSCO Investment*, Port Technology, 3/9/2013, Διαθέσιμο στο: [http://www.porttechnology.org/news/piraeus\\_privatisation\\_moves\\_closer\\_with\\_cosco\\_investment](http://www.porttechnology.org/news/piraeus_privatisation_moves_closer_with_cosco_investment) (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

Glass David, *Piraeus Privatization and the Cosco Pacific Expansion Deal*, 3/9/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.seatrade-global.com/news/asia/piraeus-privatisation-and-the-cosco-pacific-expansion-deal.html> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

*Cosco to Buy Majority Stake in Port of Piraeus*, Chinese Southeast European Business Association, 26/1/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/404/cosco-to-buy-majority-stake-in-port-of-piraeus> (Ημερομηνία πρόσβασης 8/10/2016)

*Gartner Says Declining Worldwide PC Shipments in Fourth Quarter of 2012 Signal Structural Shift of PC Market*, Gartner, 14/12/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.gartner.com/newsroom/id/2301715> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

*PM Hails Cosco-HP-Trainose Agreement as Vote of Confidence*, ANAmpa, 1/3/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.amna.gr/english/articleview.php?id=2478> (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

*VAT Exemption for Big Firms Using Greece as Transit Hub*, Ekathimerini, 28/2/2013, Διαθέσιμο στο: [http://www.ekathimerini.com/4dcgi/\\_w\\_articles\\_wsite2\\_1\\_28/02/2013\\_485155](http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_wsite2_1_28/02/2013_485155) (Ημερομηνία πρόσβασης 15/9/2016)

Ramani Samuel, *China's growing ties with Serbia*, The Diplomat, 29/2/2016, Διαθέσιμο στο: <http://thediplomat.com/2016/02/chinas-growing-ties-with-serbia/> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

*Chinese president arrives in Serbia for state visit*, Xinhuanet News, 17/6/2016, Διαθέσιμο στο: [http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/17/c\\_135445837.html](http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/17/c_135445837.html) (ημερομηνία προσβασης: 5/10/2016)

Kampmark Binoy, *China's new Silk Road to Europe, via the Balkans*, SOTT, 4/1/2015, Διαθέσιμο στο: <https://www.sott.net/article/290935-Chinas-new-Silk-Road-to-Europe-via-the-Balkans> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

Mc Dowall Andrew, *China looks to Europe - through the Balkans*, The Financial Times, 19/12/2014, Διαθέσιμο στο: <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2014/12/19/china-looks-to-europe-through-the-balkans/> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

*China sees great economic cooperation potential in Serbia*, Chinese Southeast European Business Association, 8/3/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/368/china-sees-great-economic-cooperation-potential-in-serbia> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

Vasovic Alexandar, *Serbian prime minister plans new privatization push after election*, Reuters, 20/4/2015, Διαθέσιμο στο: <http://www.reuters.com/article/us-serbia-election-vucic-idUSKCN0XH1DS> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

Von Homeyer Henrik, *Don't leave Serbia to Russia and China*, Euobserver, 27/3/2015, Διαθέσιμο στο: <https://euobserver.com/opinion/128157> (ημερομηνία πρόσβασης: 5/10/2016)

*Gradina sings MOU with Chinese for construction of Bosnian wind farm*, Chinese Southeast European Business Association, 26/1/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.cseba.eu/news/406/gradina-signs-mou-with-chinese-for-construction-of-bosnian-wind-farm> (ημερομηνία πρόσβασης: 10/10/2016)

Mecule Blerina, *Chinese Investment Developments in the Balkans 2016: Focus on Albania*, Balkananalysis.com, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkananalysis.com/albania/2016/06/24/chinese-investment-developments-in-the-balkans-2016-focus-on-albania/> (ημερομηνία πρόσβασης: 10/10/2016)

Chresheva Maryia, *Bulgaria Eyes Key Role on China's 'Silk Road'*, Balkan Insight, 6/4/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-companies-eye-on-bulgaria-for-major-investments-04-05-2016> (Ημερομηνία πρόσβασης: 24/10/2016)

Mejdini Fatjona, *Chinese investments raise eyebrows in Albania*, Balkan Insight, 3/5/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-investments-raise-eyebrows-in-albania-05-02-2016> (Ημερομηνία πρόσβασης: 30/10/2016)

Ντόκας Ανέστης, *Ένα δις. Τσιγάρα διακινεί μέσω Πειραιά η British American Tobacco*, Η Καθημερινή, 20/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/880005/article/oikonomia/epixeirhseis/ena-dis-tsigara-diakinei-mesw-peiraia-h-british-american-tobacco> (Ημερομηνία πρόσβασης 23/10/2016)

Μπέλλος Ηλίας, *Σε θέση μάχης οι παίκτες στα logistics*, Η Καθημερινή, 14/10/2016, Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/879158/article/oikonomia/epixeirhseis/se-8esh-maxhs-oi-paiktes-sta-logistics> (Ημερομηνία Πρόσβασης: 20/10/2016)



Μπέλλος Ηλίας, *Πρόσκληση ΣΕΒ σε κινεζικές επιχειρήσεις για επενδύσεις στην Ελλάδα*, Η Καθημερινή, 12/11/2016, Διαθέσιμο στο:

<http://www.kathimerini.gr/883243/article/oikonomia/epixeirhseis/prosklhsh-sev-se-kinezikes-epixeirhseis-gia-ependyseis-sthn-ellada> (Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2016)

Johnson Keith, *China's New Silk Road into Europe is about more than money*, Foreign Policy, 1/6/2016), Διαθέσιμο στο: [http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-](http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money/?utm_content=bufferf8f9&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer)

[money/?utm\\_content=bufferf8f9&utm\\_medium=social&utm\\_source=facebook.com&utm\\_campaign=buffer](http://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money/?utm_content=bufferf8f9&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer) (Ημερομηνία πρόσβασης 5/9/2016)

Χάος από την κινητοποίηση των φορτηγών, Έθνος online, 13/9/2010, Διαθέσιμο στο: [http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/xaos\\_apo\\_tin\\_kinitopoiisi\\_ton\\_fortigon-29736948/](http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/xaos_apo_tin_kinitopoiisi_ton_fortigon-29736948/) (Ημερομηνία πρόσβασης 20/10/2016)

Clarkson Research, *Ship Owner Orderbook Monitor*, April 2014..

Tilman Pradt, *China's European Century*, The Diplomat, 24/12/2015, Διαθέσιμο στο: <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-european-century/> (Ημερομηνία πρόσβασης 30/9/2016)

Ντελέζος Κώστας, *Ταξιδεύει με ΟΣΕ η Hewlett Packard*, Τα Νέα, 18/6/2014, Διαθέσιμο στο: <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5132304/taksidayei-me-ose-h-hewlett-packard/> (Ημερομηνία πρόσβασης 13/10/2016)

Τσαντήλα Μάρω, *ROSCO: Προχωρά η απόσχιση από ΟΣΕ*, Euro2day, 29/7/2013, Διαθέσιμο στο: <http://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1120948/rosco-prohora-h-aposhish-apo-ose.html> (Ημερομηνία πρόσβασης 17/10/2016)

Ρουσάνογλου Νίκος, *Αυξήθηκε κατά 17,4% η διακίνηση κοντέινερ από την Cosco το εννεάμηνο*, Η Καθημερινή, 18/10/2016 Διαθέσιμο στο: <http://www.kathimerini.gr/879670/article/oikonomia/epixeirhseis/ay3h8hke-kata-174-h-diakinhsh--konteiner-apo-thn-cosco-to-enneamhno> (Ημερομηνία πρόσβασης 20/10/2016)

# Appendix 1. 1: Ακαθάριστη Προστιθέμενη αξία κατά κλάδο 2009-2015 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015)



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ (Α64)  
(ποσοστά συμμετοχής)

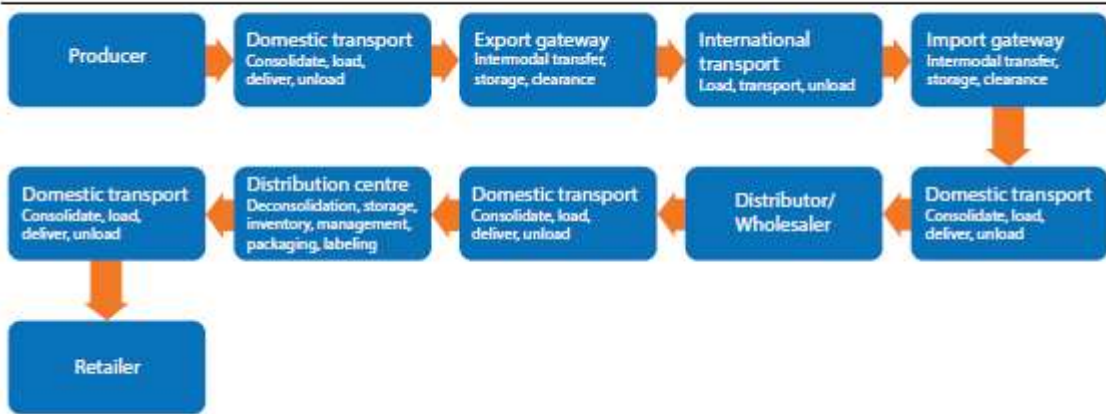
I. Τρέχουσες τιμές	2009	2010	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	2,78	2,85	2,91	3,21	3,16	3,24	3,65
Δασοκομία και υλοτομία	0,03	0,02	0,03	0,04	0,03	0,04	0,04
Άλιξη και υδατοαλλόμενα	0,23	0,39	0,41	0,41	0,41	0,43	0,42
Ορυχεία-Λατομεία	0,57	0,43	0,47	0,41	0,51	0,54	0,53
Βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού	2,22	2,32	2,32	2,80	3,30	3,43	3,42
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών, ειδών ενδυμασίας, δερμάτων και δερμάτινων ειδών	0,54	0,52	0,48	0,41	0,37	0,35	0,34
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα κατασκευή ειδών καλοθεορίας και σπαρτοκλεκτικής	0,22	0,12	0,18	0,05	0,05	0,05	0,04
Χαρτοπορία και κατασκευή χαρτίτινων προϊόντων	0,12	0,14	0,10	0,12	0,11	0,12	0,12
Εκτύπωση και αναπαραγωγή προεπιγεγραμμένων μέσων	0,52	0,23	0,23	0,20	0,17	0,15	0,13
Παραγωγή οπτιώνθρακ και προϊόντων βιομηχανίας πετρελίου	0,64	0,65	1,06	0,83	0,63	0,51	0,17
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	0,39	0,32	0,31	0,43	0,56	0,53	0,67
Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών παρασκευασμάτων	0,29	0,31	0,29	0,27	0,37	0,36	0,37
Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές υλές	0,26	0,27	0,29	0,15	0,17	0,19	0,25
Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	0,72	0,47	0,43	0,48	0,49	0,51	0,48
Παραγωγή βιοκών μετάλλων	0,55	0,44	0,67	0,90	0,96	0,99	1,07
Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τη μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	0,79	0,76	0,65	0,72	0,78	0,77	0,84
Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	0,11	0,15	0,11	0,12	0,11	0,12	0,17
Κατασκευή ηλεκτρολογικών εξοπλισμού	0,24	0,26	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.ε.κ.π.	0,39	0,26	0,27	0,39	0,31	0,31	0,32
Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυθμιζόμενων και ημιρυθμιζόμενων οχημάτων	0,05	0,07	0,05	0,04	0,05	0,06	0,05
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	0,24	0,11	0,10	0,11	0,07	0,04	0,09
Κατασκευή επίπλων και άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	0,44	0,36	0,39	0,29	0,23	0,23	0,24
Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	0,18	0,44	0,53	0,67	0,57	0,55	0,49
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	1,64	1,46	1,55	1,89	2,06	1,90	1,87
Σύλλογη, επεξεργασία και παροχή νερού	0,30	0,28	0,32	0,32	0,36	0,36	0,35
Επεξεργασία λιμάτων, σύλλογη, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων-ανάκτηση υλικών							
Σύλλογη, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων ανάκτηση υλικών							
Δραστηριότητες εξυπηρέτησης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	1,31	0,84	0,87	1,05	1,15	1,13	1,07
Κατασκευές	4,97	4,45	3,47	3,44	2,93	2,50	2,38
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο και επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	2,27	1,79	1,61	1,33	1,22	1,41	1,50
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	6,07	5,98	6,09	5,79	5,71	5,87	5,69
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	4,13	4,92	4,91	3,51	3,21	3,38	3,49
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	2,22	2,12	2,08	1,96	1,93	1,95	2,01
Ηλιακές μεταφορές	3,24	3,30	3,18	3,09	3,03	3,43	3,32
Αεροπορικές μεταφορές	0,73	0,55	0,51	0,41	0,38	0,44	0,46
Αυτοκινητή και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	0,73	1,04	1,19	1,06	1,06	1,16	1,20
Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	0,33	0,33	0,31	0,27	0,24	0,26	0,28
Καταλύματα και δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	4,72	4,91	4,67	4,86	5,88	6,04	6,21
Εκδοτικές δραστηριότητες	0,54	0,51	0,37	0,38	0,37	0,37	0,38
Παραγωγή κινηματικών ταινιών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών	0,69	0,36	0,33	0,30	0,25	0,22	0,20
Τηλεπικοινωνίες	2,48	2,56	2,38	2,16	2,32	2,31	2,39
Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχή συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες Δραστηριότητες υπηρεσιών ενημέρωσης	0,32	0,41	0,41	0,43	0,45	0,43	0,45
Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές εταιρείες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	3,84	3,95	3,80	3,91	4,09	3,82	3,71
Ασφαλιστικά, αντισσολιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	0,38	0,54	0,60	0,57	0,61	0,61	0,68
Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	0,38	0,32	0,36	0,40	0,48	0,43	0,43
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	13,91	16,79	17,24	19,13	18,93	18,31	17,94
Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	2,12	2,39	2,31	2,41	2,20	2,13	2,20
Δραστηριότητες αρχιτεκτονικών και μηχανικών τεχνικές δοκιμές και αναλύσεις	0,95	0,54	0,57	0,36	0,35	0,34	0,36
Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	0,18	0,24	0,23	0,36	0,36	0,36	0,36
Διαφήμιση και δημόσια αγορά	0,20	0,22	0,22	0,29	0,26	0,23	0,26
Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	0,43	0,31	0,33	0,23	0,24	0,29	0,39
Δραστηριότητες ενόικησης και εκμίσθωσης	0,23	0,28	0,33	0,27	0,21	0,22	0,22
Δραστηριότητες ασυρόδολησης	0,03	0,06	0,05	0,02	0,03	0,03	0,04
Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και άλλων υπηρεσιών κρατήσεις	0,34	0,25	0,23	0,18	0,27	0,32	0,24
Λοιπές διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες							
Δημόσια διοίκηση και άμυνα υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	1,83	1,02	0,98	1,01	0,87	0,86	0,92
Εκπαίδευση	10,27	10,02	10,12	10,37	10,09	10,12	10,07
Δραστηριότητες ανθρώπινων σχέσεων	5,82	5,84	6,29	6,25	6,04	6,24	6,15
Δραστηριότητες βοήθειας και οικιακών και κοινωνικών μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	0,33	0,28	0,19	0,29	0,20	0,20	0,15
Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχαιοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες, Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	1,56	1,13	1,14	1,14	1,16	1,19	1,21
Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και νυχταγίας	0,15	0,14	0,13	0,14	0,20	0,19	0,17
Δραστηριότητες οργανώσεων	1,07	1,09	1,12	1,47	1,62	1,50	1,42
Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	0,49	0,40	0,30	0,34	0,33	0,33	0,33
Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	0,70	0,60	0,53	0,45	0,46	0,49	0,49
Δραστηριότητες κωνοκυμάτων ως εργαζομένων οικιακού προσωπικού, Μη διαφοροποιημένες δραστηριότητες ιδιωτικών νοικοκυριών, που αφορούν την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών- για ίδια χρήση	0,67	0,64	0,52	0,54	0,42	0,35	0,33
Δραστηριότητες εξωεδαφικών οργανισμών και φορέων							
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α64</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

\*προσαρνώ στοιχεία

Τα δεδομένα του ΑΕΠ και των συναφειών του για την περίοδο 1995-2015 έχουν αναθεωρηθεί με τις βάσεις 2010, σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 549/2013 της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΣΑ 2010)

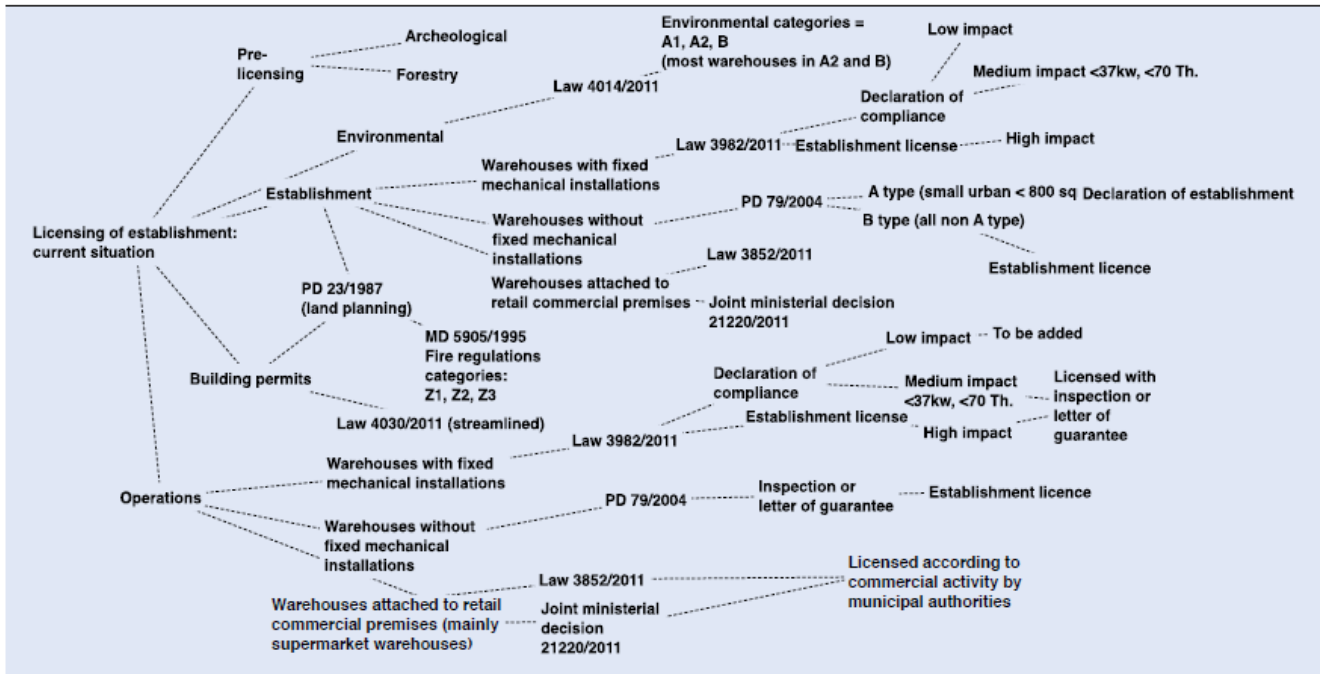
**Appendix 1. 2: Υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στην κατηγορία των Logistics (Πηγή: World Bank, 2013)**

Logistics services in a typical supply chain



**Appendix 1. 3: Η νομοθεσία που διέπει τη λειτουργία μιας αποθήκης. (Πηγή: World Bank, 2013)**

The permit system applicable to warehouses





## Appendix 1. 4: Κινεζικές επενδύσεις σε χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Πηγή: Pareja, 2016)

China's major investments in Southern European countries (2008–2015).  
Source: American Enterprise Institute/The Heritage Foundation (2016).

Country	Year	Investor	Quantity (Millions)	Share Size	Partner/target	Sector
Greece	2008	China Ocean Shipping	\$4.560		Piraeus Port	Transport - Shipping
	2011	Fosun	\$120	10%	Folli Follie	Other - Consumer
	2012	China Ocean Shipping	\$150			Transport - Shipping
	2013	China Ocean Shipping	\$300			Transport - Shipping
	2014	Fosun	\$200		Latsis	Transport - Aviation
Spain	2009	Unicom	\$1.000	1%	Telefonica	Technology - Telecom
	2011	China Unicom	\$500	1%	Telefonica	Technology - Telecom
	2013	HNA	\$310	20%	NH Hoteles	Tourism
	2013	Shanghai Greenland	\$240		Melia Hotels	Tourism
	2014	HNA	\$180		NH Hoteles	Tourism
	2014	Dalian Wanda	\$360		Santander	Real estate - Property
Portugal	2011	Three Gorges	\$3.510	21%	Energias de Portugal	Energy
	2012	State Grid	\$510	25%	REN	Energy
	2012	Three Gorges	\$470	49%	Renovaveis	Energy - Alternative
	2013	Beijing Enterprises	\$100	100%	Compagnie Generale de Eaux	Utilities
	2014	Fosun	\$1.360	80%	Caixa Geral	Finance
	2014	Fosun	\$590	96%	Espirito Santo Saude	Technology - Medical
	2014	Haitong Securities	\$470		Novo Banco	Finance - Investment
Italy	2008	Zoomlion	\$250	60%	Compagnia Italiana Forme Acciaio	Real estate - Construction
	2010	jiangsu Zongyi	\$200			Energy - Alternative
	2011	Huawei	\$130			Technology - Telecom
	2012	Shandong Heavy	\$460	75%	Ferretti	Transport - Shipping
	2012	Zoomlion	\$240	40%	Compagnia Italiana Forme Acciaio	Real estate - Construction
	2014	SAFE	\$2.760	2.07%	Eni, Enel	Energy
	2014	Shanghai Electric	\$560	40%	Ansaldo Energia	Energy
	2014	SAFE	\$520	2%	Telecom Italia	Technology - Telecom
	2014	SAFE	\$110	2%	Prysmian	Technology - Telecom
	2014	SAFE	\$280	2%	Fiat	Transport - Autos
	2014	SAFE	\$630	2%	Generali	Finance
	2014	SAFE	\$140	2%	Mediobanca	Finance - Banking
	2014	State Grid	\$2.500	35%	CDP Reti	Energy
	2014	SAFE	\$100	2%	Saipem	Energy - Oil
	2015	ChemChina	\$7.860	97%	Pirelli	Transport - Autos