

ELIAMEP Briefing Notes

40 / 2015

Νοέμβριος 2015

Το λιμάνι του Πειραιά και οι σινοελληνικές σχέσεις

Δρ. Γιώργος Τζογόπουλος
Ερευνητής, Αρχισυντάκτης Ιστοσελίδας ΕΛΙΑΜΕΠ

Τους τελευταίους οκτώ μήνες οι σινοελληνικές σχέσεις έχουν χάσει τη δυναμική των παρελθόντων ετών. Η καθυστέρηση της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ έχει προκαλέσει εκνευρισμό στην κινεζική πλευρά που σε κάθε ευκαιρία μεταφέρει τον προβληματισμό της προς την ελληνική. Ειδικότερα, το Πεκίνο αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην επένδυση της COSCO στον Πειραιά, θεωρώντας την το «κεφάλι του δράκου» στην προσπάθειά της να υλοποιήσει την πολιτική «Ένας Μανδύας – Ένας Δρόμος». Η μελλοντική δυνατότητα επέκτασης της COSCO είναι άλλωστε ένας από τους λόγους για τους οποίους η Κίνα ήταν ιδιαίτερα ανήσυχη για το ενδεχόμενο ενός Grexit. Μία πιθανή αποσταθεροποίηση της Ελλάδας θα έπληττε όχι μόνο το σχεδιασμό της για το Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού αλλά και την προσπάθειά της να προσεγγίσει - μέσω Ελλάδας - τα Βαλκάνια και την Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Η COSCO – μαζί με την APM Terminals και την International Container Terminal Services – θα υποβάλουν τις τελικές προσφορές τους τις επόμενες βδομάδες για να αγοράσουν τον ΟΛΠ. Αρχική προθεσμία είχε ορισθεί η 30^η Οκτωβρίου αλλά λόγω αδυναμίας του ελληνικού δημοσίου να ξεπεράσει γραφειοκρατικά εμπόδια, έχει πλέον δοθεί παράταση ως τις 3 Δεκεμβρίου. Το ποσοστό που θα πωληθεί θα είναι 67,5% ή 51% με το υπόλοιπο 16,5% να πωλείται σε μεταγενέστερο στάδιο. Αν, πράγματι, προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση, και η COSCO υποβάλει την πιο συμφέρουσα προσφορά, η Κίνα θα επενδύσει πιθανότατα για την αγορά και αναμόρφωση κέντρων εμπορευματοκιβωτίων κοντά στο λιμάνι, καθώς και για τον εκσυγχρονισμό της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος.

Σε περίπτωση που η COSCO αναδειχθεί νικήτρια, θα προκύψει θέμα μονοπωλίου στον Πειραιά, καθώς η κινεζική εταιρεία ήδη ελέγχει τις προβλήτες II και III. Ωστόσο, η ταυτόχρονη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, τον οποίο διεκδικούν, επίσης, ανταγωνιστές της COSCO, δημιουργεί θεωρητικά τις προϋποθέσεις για να μην περιοριστεί ο ανταγωνισμός και έτσι το πρόβλημα μπορεί να επιλυθεί. Επίσης, ερωτηματικά δημιουργούνται για το αν τίθεται θέμα παραβίασης του ευρωπαϊκού δικαίου ανταγωνισμού. Με δεδομένο πως η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν διαθέτει κοινή πολιτική για τα λιμάνια και ότι είναι στη δικαιοδοσία του κάθε λιμανιού να αποφασίζει χωρίς καθοδήγηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί να ξεπεραστεί και αυτός ο σκόπελος. Πάντως, ήδη υπάρχουν διεργασίες σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να ψηφιστεί ένας καινούριος νόμος ο οποίος θα καλεί τα κράτη-μέλη της να παραχωρούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις τους σε τουλάχιστον δύο ιδιωτικές εταιρείες. Η ντιρεκτίβα αυτή έχει απορριφθεί από τα βρετανικά λιμάνια που κατά μείζονα λόγο ελέγχονται από μία μόνο εταιρεία. Συνεπώς, η όλη συζήτηση είναι ευρωπαϊκή και δεν αφορά μόνον την Ελλάδα.

Όσον αφορά το ελληνικό εθνικό συμφέρον από πλευράς εξωτερικής πολιτικής, η Αθήνα δεν θεωρεί την πώληση του ΟΛΠ μόνο υποχρέωση, στο πλαίσιο του τρίτου μνημονίου. Αντίθετα, επιδιώκει να συνδυάσει το ποσό που θα αποκομίσει, με πρόσθετα οφέλη για την εθνική οικονομία. Η στρατηγική έχει τρεις πυλώνες: Πρώτον, την έναρξη συμπληρωματικών επενδύσεων από την Κίνα, όχι μόνο γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, αλλά και σε άλλους τομείς, όπως οι κατασκευές και το real estate. Δεύτερον, την αύξηση των κινεζικών εισαγωγών ελληνικών προϊόντων. Και τρίτον, την αύξηση των Κινέζων τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα. Από τότε που ξεκίνησε η οικονομική κρίση το 2009, το Πεκίνο έχει δείξει ενδιαφέρον για τα προαναφερθέντα θέματα και είναι έτοιμο να τα συζητήσει λεπτομερώς με την ελληνική κυβέρνηση. Έτσι, οι ελληνοκινεζικές σχέσεις μπορούν να βελτιωθούν και το μοντέλο

Το λιμάνι του Πειραιά και οι σινοελληνικές σχέσεις

συνεργασίας «win-win» να εφαρμοστεί πρακτικά εφόσον μία πιθανή ελληνοκινεζική συνεργασία στον ΟΛΠ περιλαμβάνει ταυτόχρονα ένα συνολικό πακέτο συμφωνιών.

Η πρόσφατη συνάντηση του Έλληνα πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα με τον Κινέζο Πρόεδρο Σι Τζινπίνγκ στη Νέα Υόρκη στο περιθώριο της Γενικής Συνέλευση τους ΟΗΕ επιβεβαίωσε την πρόθεση και των δύο πλευρών για ενίσχυση της συνεργασίας τους. Παράλληλα, η απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας Θεόδωρη Δρίτσα να αποδεχθεί την κινεζική πρόταση και να μεταβεί στην πόλη Σιαμέν για να μιλήσει στο «World Ocean Week» και να παραστεί στην τελετή λήξης του «Έτους Ναυτιλιακής Συνεργασίας Ελλάδας – Κίνας», δείχνει τη θετική διάθεση των δύο πλευρών. Ωστόσο, πρέπει να θεωρείται δεδομένο πως η μελλοντική πορεία των σινοελληνικών σχέσεων είναι συνυφασμένη με αυτή της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ.

Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής & Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΛΙΑΜΕΠ)

Λεωφ. Βασιλ. Σοφίας 49, 10676 Αθήνα | Τηλ. +30 210 7257 110 | Fax +30 210 7257 114 | E-mail eliamep@eliamep.gr

Το ΕΛΙΑΜΕΠ δεν υιοθετεί ως ίδρυμα πολιτικές θέσεις. Καταβάλλει μάλιστα προσπάθεια να παρουσιάζονται στα πλαίσια των εκδηλώσεών του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Υπό το πρίσμα αυτό, οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται στις σειρές του θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους συγγραφείς και να μην θεωρείται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Ιδρύματος..

Μάθετε περισσότερα για το έργο μας - Επισκεφθείτε τον ιστότοπο www.eliamep.gr/en

Αν επιθυμείτε να διαγραφείτε από τη λίστα παραληπτών προωθείστε κενό μήνυμα στην ηλεκτρονική διεύθυνση unsubscribe@eliamep.gr