

Η διάνοιξη ενός νέου “δρόμου του μεταξιού” από Κίνα

του Δρα Jens Bastian

Ανεξάρτητος Χρηματοοικονομικός Αναλυτής & Οικονομικός Σύμβουλος. Πρώην
Επικεφαλής Οικονομολόγος στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ανασυγκρότηση και
μέλος του EU Task Force στην Ελλάδα

Οκτ. 2017

ΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Νο 82/2017

Copyright © 2017

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ (ΕΛΙΑΜΕΠ)¹

Λεωφ. Βασιλίσσης Σοφίας 49, 10676, Αθήνα

Τηλ: (+30) 210 7257110-1, fax: (+30) 210 7257114,

e-mail: eliamep@eliamep.gr,

url: www.eliamep.gr

Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος

Κείμενο Εργασίας Νο 82/2017

Η διάνοιξη ενός νέου “δρόμου του μεταξιού” από Κίνα

Jens Bastian

Ανεξάρτητος Χρηματοοικονομικός Αναλυτής & Οικονομικός Σύμβουλος. Πρώην Επικεφαλής Οικονομολόγος στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ανασυγκρότηση και μέλος του EU Task Force στην Ελλάδα

¹ Το ΕΛΙΑΜΕΠ δεν υιοθετεί ως ίδρυμα πολιτικές θέσεις. Καταβάλλει μάλιστα προσπάθεια να παρουσιάζονται στα πλαίσια των εκδηλώσεων 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 θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του ιδρύματος, του διοικητικού συμβουλίου του, της διεύθυνσης ή των κατά περίπτωση και καθ' οιονδήποτε τρόπο συνεργαζομένων φορέων.

Σύντομο Βιογραφικό:

Ο Jens Bastian γεννήθηκε στη Γερμανία. Από το 1998 ζει στην Αθήνα. Χρηματοοικονομικός Αναλυτής & Οικονομικός Σύμβουλος. Πρώην Επικεφαλής Οικονομολόγος στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ανασυγκρότηση και μέλος του EU Task Force στην Ελλάδα.

*Η μελέτη του κ. Jens Bastian είναι διαθέσιμη στο EBRD: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html>

Περίληψη:

Από το 2013, υπό την προεδρία του Χι Jinqing, η Κίνα αναπτύσσει σταδιακά μια παγκόσμιας εμβέλειας επενδυτική στρατηγική που ονομάστηκε “Belt and Road Initiative”.

Οι κινεζικές εταιρίες –οι περισσότερες εκ των οποίων είναι κρατικές- αφήνουν όμως το αποτύπωμά τους συστηματικά και στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η Κίνα εμπλέκεται στην περιοχή μέσω επενδύσεων μεγάλης κλίμακας σε υποδομές και δανειακές συμφωνίες με χώρες πολύ διαφορετικές μεταξύ τους, όπως η Ελλάδα, η Σερβία, η ΠΓΔΜ, και η Βοσνία-Ερζεγοβίνη.

Επιχειρήσεις, τράπεζες και τουρίστες από το Πεκίνο, τη Σανγκάη και το Χονγκ Κονγκ έχουν πλέον αισθητή παρουσία στην περιοχή. Η Αθήνα, το Βελιγράδι ή το Σαράγιεβο βλέπουν αυτή την εξέλιξη ως ευκαιρία εξεύρεσης νέων πηγών χρηματοδότησης από την Άπω Ανατολή για τα έργα υποδομής τους. Οι κίνδυνοι που συνεπάγεται καθώς και οι συνέπειες της συνεργασίας με πρωτοκαθεδρία της Κίνας, όπως για παράδειγμα η αυξανόμενη δανειακή εξάρτηση από Κινεζικές τράπεζες, υποτιμώνται.

Λέξεις Κλειδιά:

Balkan Silk Road, China, Southeast Europe, Belt and Road Initiative (BRI), Infrastructure Projects, Financial Footprint

Η διάνοιξη ενός νέου “δρόμου του μεταξιού” από Κίνα

Από το 2013, υπό την προεδρία του Χί Jinhping, η Κίνα αναπτύσσει σταδιακά μια παγκόσμιας εμβέλειας επενδυτική στρατηγική που ονομάστηκε “Belt and Road Initiative”. Η πρωτοβουλία αυτή εκτείνεται σε διάφορες ηπείρους με επίκεντρο επενδύσεις σε τομείς όπως λιμενικές υποδομές, εξαγορά συγκεκριμένων επιχειρήσεων εξειδικευμένης τεχνολογίας και εξασφάλιση σημαντικών παρόχων ενέργειας. Το υψηλό προφίλ πολλών από αυτές τις κινεζικές προσκλήσεις στη Γερμανία, τη Βρετανία, τη Γαλλία και Ιταλία βρέθηκε στα πρωτοσέλιδα των ευρωπαϊκών εφημερίδων και προκάλεσε αντιπαραθέσεις σε διάφορες χώρες κατά την περίοδο 2016-2017.

Οι κινεζικές εταιρίες –οι περισσότερες εκ των οποίων είναι κρατικές- αφήνουν όμως το αποτύπωμά τους συστηματικά και στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η Κίνα εμπλέκεται στην περιοχή μέσω επενδύσεων μεγάλης κλίμακας σε υποδομές και δανειακές συμφωνίες με χώρες πολύ διαφορετικές μεταξύ τους, όπως η Ελλάδα, η Σερβία, η ΠΓΔΜ, και η Βοσνία-Ερζεγοβίνη. Ο όγκος των σχετικών επενδύσεων έχει πλέον ξεπεράσει τα 6 δις ευρώ ενώ οι διμερείς εμπορικές σχέσεις μεταξύ Πεκίνου αφενός και Αθήνας, Βελιγραδίου, Σκοπίων και Σαράγιεβο αφετέρου αυξάνονται σε μέγεθος ενώ η σύνθεσή τους διευρύνεται όσον αφορά τόσο τις εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές.

Τι ακριβώς συμβαίνει στην πράξη; Ποιος είναι ο στρατηγικός στόχος που επιδιώκει η Κίνα με τη διάνοιξη ενός νέου «δρόμου του μεταξιού» στη Νοτιοανατολική Ευρώπη; Η δημιουργία αυτής της μεταφορικής οδού βρίσκεται πάντως σε πλήρη εξέλιξη.

Στον αναδυόμενο αυτό σύγχρονο δρόμο του μεταξιού, η Ελλάδα αποτελεί πύλη εισόδου στην την Ευρώπη. Αυτή την ορολογία επέλεξε το 2014 ο κινέζος πρωθυπουργός Li Keqiang προκειμένου να αναδείξει τη στρατηγική σημασία της Ελλάδας για την Κίνα. Επιπλέον όμως, τα ωραία λόγια συνοδεύτηκαν από συγκεκριμένες ενέργειες. Τον Αύγουστο του 2016, η Κινεζική China Ocean Shipping Company (COSCO) απέκτησε την πλειοψηφία των μετοχών στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), προσφέροντας περισσότερα από 280 εκατομμύρια ευρώ.

Η επένδυση αυτή ήταν καταλύτης για την προσέλκυση και άλλων κινέζων εξαγορών. Στον ενεργειακό τομέα, η κινεζική κρατική Εταιρία Ηλεκτρισμού απέκτησε τον Δεκέμβριο του 2016 ένα μειοψηφικό μερίδιο μετοχών της τάξεως του 24% του ΑΔΜΗΕ, του ελληνικού Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας. Επιπλέον, προκειμένου να διευκολύνει τις πολλαπλασιαζόμενες εμπορικές αντιπροσωπίες και τους τουρίστες που καταφθάνουν στην Ελλάδα, στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2017 εγκαινιάστηκαν απευθείας πτήσεις μεταξύ Πεκίνου και Αθήνας.

Σε αντίθεση με την Ελλάδα, η γειτονική ΠΓΔΜ ή χώρες που βρίσκονται βορειότερα, όπως η Σερβία και η Βοσνία Ερζεγοβίνη δεν έχουν να προσφέρουν στην Κίνα πρόσβαση σε λιμάνια. Σε αυτές τις γεωγραφικά περικλειστές χώρες, η Κίνα επιχειρεί να χαράξει τον δρόμο του μεταξιού εστιάζοντας σε μεγάλης κλίμακας έργα υποδομών, όπως η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και γεφυρών, και ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων.

Για παράδειγμα στην ΠΓΔΜ, ένας νέος αυτοκινητόδρομος με κατεύθυνση ανατολή-δύση κατασκευάζεται μεταξύ Κίτσοβο και Οχρίδας καθώς και από το Miladinovci στο Štip. Τα δάνεια για το έργο αυτό παρέχει η κινεζική τράπεζα Exim Bank και η Sinohydro Corporation έχει το ρόλο της ηγέτιδος κατασκευαστικής εταιρίας. Ο νέος αυτοκινητόδρομος, που πρόκειται να ανοίξει στο τέλος του 2017, θα μειώσει σημαντικά τον χρόνο μεταφοράς μέσα στη χώρα αλλά και προς γειτονικά κράτη. Αν ταξιδέψει κάνεις στα Σκόπια αυτές τις ημέρες και χρησιμοποιήσει δημόσια μέσα μεταφοράς, θα απορησει με τα κόκκινα διώροφα λεωφορεία που θα δει να κυκλοφορούν στην πόλη. Παρά την εντυπωσιακή τους ομοιότητα, δεν έχουν κατασκευαστεί στη Βρετανία αλλά προέρχονται από την μακρινή Κίνα!

Από το 2012, πραγματοποιούνται ετήσιες συναντήσεις κορυφής μεταξύ της Κίνας και 16 χωρών της Ανατολικής, Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Το Βελιγράδι φιλοξένησε τη συνάντηση αυτή το 2014. Από το 2008 οι κινεζο-σερβικές σχέσεις συμπεριλαμβάνουν μια συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας. Η Σερβία αποτελεί ελκυστικό εταίρο για την Κίνα. Έχει εμπορικές συμφωνίες με την ΕΕ, την Τουρκία και τη Ρωσία. Από τον Ιανουάριο του 2017 έχει καταργηθεί η βίζα στις μετακινήσεις μεταξύ Κίνας και Σερβίας. Η κινεζική He Steel Group απέκτησε το 2016 τα χαλυβουργεία Zelezara στο Smederevo με αντάλλαγμα 46 εκ ευρώ. Η Τράπεζα της Κίνας άνοιξε το πρώτο κατάστημά της στο Βελιγράδι τον Ιανουάριο του 2017.

Οι ξένες άμεσες επενδύσεις στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη αποτελούν δύσκολο εγχείρημα δεδομένης της διοικητικής πολυπλοκότητας και των πολιτικών διαιρέσεων στη χώρα. Τα εμπόδια αυτά δεν ανέκοψαν την Κινεζική Τράπεζα Ανάπτυξης (China Development Bank) από το να χορηγήσει ένα δάνειο 350 εκ ευρώ το 2014 για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του εργοστασίου θερμικής ενέργειας Stanarij στο Doboj, Republika Srpska. Η επικεφαλής κατασκευαστική εταιρία ήταν η Dongfang Electric Corp. από την Κίνα, η οποία και ολοκλήρωσε το έργο μέσα σε δύο χρόνια, τον Σεπτέμβριο του 2016.

Τα διάφορα αυτά παραδείγματα της αυξανόμενης εμπλοκής της Κίνας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη συνιστούν πρόκληση για τους διεθνείς παίκτες που συμμετέχουν στη διαδικασία μετασχηματισμού της περιοχής εδώ και πάνω από δύο δεκαετίες. Ποιες είναι οι συνέπειές τους για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Ρωσία, που έχουν όλο και περισσότερο να συναλλάγουν με τους νεοφερμένους εκ Κίνας των οποίων η σφραγίδα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη δεν μπορεί πλέον να αγνοηθεί;

Όσο περισσότερο οι επενδυτικές πρωτοβουλίες της Κίνας εστιάζουν στην περιοχή αυτή, τόσο περισσότερο οι υπεύθυνοι στο Πεκίνο χρειάζεται να εδραιώσουν την οικονομική τους διπλωματία με την Μόσχα, ιδιαίτερα στον ενεργειακό τομέα. Τα τελευταία πέντε χρόνια οι δύο αυτές χώρες διέδρυναν σημαντικά τις διμερείς τους σχέσεις. Η Κίνα επικουρεί τη Ρωσία στην κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει τη Μόσχα με το Καζάν. Επιπλέον, χρηματοδοτεί την κατασκευή λιμένων βαθέων υδάτων στην Αρκτική περιοχή της Σιβηρίας.

Για την ευημερία της Σινο-Ρωσικής συνεργασίας κρίσιμη είναι η διατήρηση μιας αίσθησης ισορροπίας. Με άλλα λόγια είναι προς το συμφέρον της Κίνας να μην εμφανίζεται ότι ωθεί τη Ρωσία στη θέση του ελάσσονος εταίρου στο πλαίσιο αυτής της επεκτεινόμενης συνεργασίας. Αλλά η πραγματικότητα καθώς και οι οικονομικοί πόροι που διαθέτουν οι κινεζικές εταιρίες δείχνουν ότι θα είναι δύσκολο για τη Ρωσία να διατηρήσει την επίφαση της ισότητας των εταίρων.

Αντίθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει να ξεκαθαρίσει σειρά διαφορετικών επίμαχων ζητημάτων με την Κίνα. Δεδομένης της κινεζικής επενδυτικής επίθεσης σε Ευρωπαϊκό έδαφος, όλο και περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ ζητούν να υποβάλλονται αυτές οι προσκλήσεις σε μεγαλύτερο έλεγχο και να ικανοποιούν υψηλότερες απαιτήσεις διαφάνειας.

Στην πρόσφατη ομιλία του για την «Κατάσταση της Ένωσης» στο Στρασβούργο, ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jean-Claude Juncker αναφέρθηκε για πρώτη φορά στην ανάγκη «φιλτραρίσματος των επενδύσεων». Αν και δεν προσδιόρισε ειδικά την Κίνα, οι τομείς στους οποίους αφορά ο έλεγχος αυτός έκαναν σαφές στο ακροατήριο ποιον κατά κύριο λόγο εννοούσε. Σύμφωνα με τις προτάσεις του Juncker, επενδύσεις σε τομείς όπως Ευρωπαϊκά λιμάνια, ενεργειακές υποδομές, και αμυντική τεχνολογία θα πρέπει μελλοντικά να υποβληθούν από τις Βρυξέλλες σε μεγαλύτερο επίσημο έλεγχο.

Σ' αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή κοιτάζει και προς την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Κινεζικές τράπεζες συμμετέχουν στην κατασκευή σιδηροδρομικών συνδέσεων υψηλής ταχύτητας μεταξύ Βελιγραδίου και Βουδαπέστης. Το υψηλό γοήτρου Ούγγρο-σερβικό έργο κοστίζει περισσότερο από 2,4 δις ευρώ. Αλλά, μέχρι σήμερα, δεν έχει υπάρξει διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού όπως απαιτείται σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Αυτή η παράλειψη οδήγησε την Επιτροπή να ξεκινήσει διαδικασία έρευνας κατά της Ουγγαρίας, μέλους της ΕΕ. Στο επίκεντρο της έρευνας βρίσκεται το κατά πόσον τηρήθηκαν οι κανόνες διαφάνειας για έργα υποδομής τέτοιου οικονομικού μεγέθους την ΕΕ.

Η κατασκευή ενός σύγχρονου Κινεζικού “δρόμου του μεταξιού” στη Νοτιοανατολική Ευρώπη παίρνει όλο και περισσότερο σάρκα και οστά. Επιχειρήσεις, τράπεζες και τουρίστες από το Πεκίνο, τη Σανγκάη και το Χονγκ Κονγκ έχουν πλέον αισθητή παρουσία στην περιοχή. Η Αθήνα, το Βελιγράδι ή το Σαράγιεβο βλέπουν αυτή την εξέλιξη ως ευκαιρία εξεύρεσης νέων πηγών χρηματοδότησης από την Άπω Ανατολή για τα έργα υποδομής τους. Οι κίνδυνοι που συνεπάγεται καθώς και οι συνέπειες της συνεργασίας με πρωτοκαθεδρία της Κίνας, όπως για παράδειγμα η αυξανόμενη δανειακή εξάρτηση από Κινεζικές τράπεζες, υποτιμώνται.

Για την Κίνα η Νοτιοανατολική Ευρώπη αποτελεί πρόσφορο έδαφος δοκιμής όσον αφορά την υλοποίηση της πρωτοβουλίας «Belt and Road Initiative» αφού της επιτρέπει να δημιουργήσει πύλες εισόδου στην Ευρωπαϊκή ήπειρο.