

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων καθηγητής: Δρ. Ιωάννης Σιδέρης

Θέμα:

Η Κίνα και η ελληνική ναυτιλία

**Του σπουδαστή: Παναγιώτη Παπαδόπουλου
Α.Γ.Μ.: 4178**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/5/2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 26/5/2021

Διευθυντής Σπουδών: καπτ. Νικόλαος Τσούλης

Μάιος 2021
Θεσσαλονίκη

Η εργασία είναι αφιερωμένη στους Αείμνηστους Έλληνες Εφοπλιστές

Ιωάννη Αγγελικούση & Ιάκωβο Τσούνη

Πίνακας Περιεχομένων

Table of Contents

A. Πίνακας Περιεχομένων

B. Ευχαριστίες

Γ. Περίληψη

Δ. Abstract

E. Αρκτικόλεξα & Ισοδυναμίες

ΣΤ. Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή
2. Το Κεφάλαιο της Κινεζικής Ναυτιλίας
 - 2.1. Η ανάπτυξη της Κινεζικής Οικονομίας
 - 2.2. Κινεζική Ναυτιλιακή Πολιτική
 - 2.3. Κινέζικοι Λιμένες
 - 2.4. Κινέζικο Εμπόριο & Εξαγωγές
3. Στρατηγικές Κινέζικες Επενδύσεις
 - 3.1. Κινεζικές Επενδύσεις στην Κίνα
 - 3.1.1. Αναβάθμιση υπαρχόντων λιμένων
 - 3.1.2. Επενδύσεις σε Τερματικούς Σταθμούς ΥΦΑ
 - 3.2. Κινεζικές Επενδύσεις στην Ελλάδα
 - 3.2.1. Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις
 - 3.2.2. Ο θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21^{ου} αιώνα
 - 3.2.3. Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς
 - 3.2.4. Στρατιωτική χρήση του Πειραιϊκού λιμανιού
 - 3.2.5. Αναβάθμιση των δικτυακών υποδομών του ΟΛΠ
 - 3.2.6. Επένδυση στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης
4. Ελληνική κινητικότητα στην Κίνα
 - 4.1. Επενδύσεις Ελλήνων στην Κίνα
 - 4.1.1. Ελληνικές παραγγελίες στα Κινέζικα ναυπηγεία
 - 4.1.2. Πρωτοπόρες ναυπηγήσεις για τους Έλληνες
 - 4.2. Ελληνική κυριαρχία στην μεταφορά πετρελαίου
 - 4.3. Στρατηγικές συνεργασίες σύγχρονων εφοπλιστών
 - 4.4. Σπάσιμο του εμπάργκο από τον Αριστοτέλη Γνώση

Z. Πηγές

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία με θέμα «Η Κίνα και η ελληνική ναυτιλία» αποτελεί πτυχιακή εργασία που εκπονήθηκε στα πλαίσια του προγράμματος σπουδών της Σχολής Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας με έδρα την Νέα Μηχανιώνα Θεσσαλονίκης και αποτελεί τον επίλογο της τετραετούς μου φοίτησης.

Θεώρησα επίσης απαραίτητο να ευχαριστήσω τον καθηγητή και δάσκαλό μου, κ. Γιάννη Σιδέρη, για την επίβλεψη και καθοδήγηση που μου έδωσε τόσο κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της πτυχιακής εργασίας όσο και κατά τη διάρκεια των σπουδών μου στη σχολή, από το πρώτο μέχρι και το τελευταίο εξάμηνο, ακόμα και μετά το πέρας της διδακτικής ώρας. Ως τελειόφοιτος πλέον σπουδαστής, νιώθω ευγνώμων που τον είχα δάσκαλο καθώς με τις γνώσεις, την υπομονή αλλά και με την μεταδοτικότητά του έχω γίνει ως σπουδαστής ποιοτικότερος και νιώθω έτοιμος να ανταπεξέλθω στο επόμενο θαλάσσιο ταξίδι μου ως Αξιωματικός, οπλισμένος όχι μόνο με hard αλλά και με soft skills που απέκτησα στα νομικής και ανθρωπολογικής φύσεως μαθήματά του.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους μου της ναυτιλιακής εταιρείας Maran Tankers Management για την μετάδοση της ναυτοσύνης, του ναυτικού ήθους και των πρακτικών και θεωρητικών γνώσεων που απέκτησα στα ταξίδια μου ως δόκιμος καταστρώματος στον στόλο της εταιρείας.

Τέλος, εύχομαι από καρδιάς σε όλους τους συσπουδαστές μου καλή σταδιοδρομία και καλές θάλασσες, υγεία και ασφάλεια, με τον Άγιο Νικόλαο στην πλήρη τους.

Παναγιώτης Παπαδόπουλος

Περίληψη

Abstract in Greek

Η παρούσα πτυχιακή εργασία μελετά το υπόβαθρο της Κινεζική οικονομίας και τις πολιτικές ενέργειες και μεταρρυθμίσεις των κινεζικών κυβερνήσεων που οδήγησαν στην κατακόρυφη οικονομική ανάπτυξή της. Μελετώνται οι επενδυτικές ενέργειες της Κίνας τόσο σε εγχώριο επίπεδο με αναβαθμίσεις λιμένων και κατασκευές τερματικών διαχείρισης υγροποιημένου φυσικού αερίου, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο με έμφαση τον ελλαδικό χώρο με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και άλλων επενδύσεων για την επίτευξη του κινεζικού οράματος του νέου θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού του 21^{ου} αι. στα πλαίσια της πρωτοβουλίας για «μια Ζώνη και έναν Δρόμο». Επίσης, ερευνάται η κινητικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών στην Κίνα τους τελευταίους δύο αιώνες, στο σπάσιμο του καθεστώτος κωλυσιπλοΐας στην Κίνα από Έλληνες πλοιοκτήτες με έμφαση στον Αριστοτέλη Ωνάση. Τέλος, μελετάται η σύγχρονη ροπή των Ελλήνων να ναυπηγούν τα πλοία τους σε κινεζικές γιάρδες.

Abstract

The present thesis starts by studying the background of the Chinese economy and the Chinese governments' political strategies and reforms that led to the country's growth. It studies the investments of China in its' mainland as well as on an international level, with the upgrading of existing port facilities and the building of new ones, such as LNG terminals to meet its' current energy needs with an eco-friendly way and the privatization of Piraeus' Port Authority as well as other Greek infrastructure within the framework on investing for the "Belt and Road Initiative". Also, the dissertaton notes the rebel-like movement of Greek shipowners, especially the case of Aristotle Onassis. In conclusion, it studies the recent trend of the Greeks to order ships from Chinese shipyards.

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ
Acronyms in English

DO – Diesel Oil
DWT – Deadweight
LOI – Letter of Intent
GHG – Greenhouse Gases
USD – United States Dollar
MRS – Maritime Silk Road
BRI – Belt & Road Initiative
LSFO – Low Sulfur Fuel Oil
HSFO – Heavy Sulfur Fuel Oil
OBOR – One Belt One Road
SOE – State Owned Enterprises
LNG – Liquefied Natural Gas
LPG – Liquefied Petroleum Gas
TCT - Tianjin Container Terminal
TEU – Twenty foot Equivalent Unit
FEU – Forty foot Equivalent Unit
PCT – Piraeus Container Terminal
CIA – Central Intelligence Agency
VLOC – Very Large Ore Carrier
VLCC – Very Large Crude Carrier
IMF – International Monetary Fund
MTPA – Million Tonnes Per Annum
FBI – Federal Bureau of Investigation
MoU – Memorandum of Understanding
CSCL – China Shipping Container Lines
SWS – Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding
COSCO – China Ocean Shipping Company
CHEC – China Harbor Engineering Company
FSRU – Floating Storage & Regasification Unit
RSBTC – Red Sea Gateway Terminal Company
ICBC – Industrial and Commercial Bank of China
Aframax – Average Freight Rate Assessment-max
BRICS – Brazil, Russia, India, China, South Africa
CNOOC – China National Offshore Oil Corporation
DNV-GL – Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd

Αρκτικόλεξα στα Ελληνικά *Acronyms in Greek*

ΔΣ – Διοικητικό Συμβούλιο
ΜΤ – Μετρικοί Τόνοι/Metric Tons
ΥΦΑ – Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο
ΑΕΠ – Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΚΚΚ – Κομμουνιστικό Κόμμα Κίνας
ΛΔΚ – Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας
ΑΟΖ – Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΕΡΤ – Ελληνική Ραδιοφωνία-Τηλεόραση
ΟΛΠ – Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΟΛΘ – Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Ισοδυναμίες *Equivalencies*

1 ΜΤ = 1.000.000 γραμμάρια
1 m³ = 6,289811 βαρέλια (bbl)
1 πόδι (ft) = 0,3048m
1 ν.μ. (n.m.) = 1.852m
1 κ.ο.χ. = 2,832m³

Εισαγωγή

Introduction

Οι διμερείς σχέσεις της Ελλάδας με την Κίνα χαρακτηρίζονται πλέον αρκετά φιλικές παρόλο που με μια αναδρομή στο παρελθόν και συγκεκριμένα στο κομμάτι της πολεμικής ιστορίας των δύο εθνών η Ελλάδα και η Κίνα ήταν εχθροί σε μια από τις πιο αιματοβαμμένες συρράξεις της μεταπολεμικής περιόδου, στον Πόλεμο της Κορέας (1950-1953), όπου η Ελλάδα, μέλος των Ηνωμένων Εθνών και του United Nations Command, με το μέρος της Νοτίου Κορέας πολέμουσε ενάντια της Κίνας η οποία στήριζε το καθεστώς του Κιμ Ιλ-Σούνγκ στην Βόρειο Κορέα. (Ιστορικό Πολεμικό Μουσείο, 2018 & The Korea Herald, 2010)

Πέραν τούτου, αξίζει να υπογραμμιστεί η ομοιότητα και η ισχύς των αρχαίων πολιτισμών της Ελλάδας και της Κίνας αντίστοιχα, τόσο στο εμπόριο όσο και στον πολιτισμό, αντικείμενο που υπήρξε συνδετικός κρίκος για τις διπλωματικές σχέσεις των δύο χωρών στη σύγχρονη εποχή. Από τον Πλάτωνα, τον Σωκράτη, τον Κουμφούκιο και τον Μέγκιο στον νέο Δρόμο του Μεταξιού που ενώνει την Κίνα με την Μεσόγειο.

Η μεταπολεμική περίοδος, η περίοδος δηλαδή μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αποτέλεσε έδαφος για ριζικές αλλαγές στις κοινωνικές, οικονομικές και εμπορικές σχέσεις μεταξύ χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο και φυσικά οι Σινο-Ελληνικές σχέσεις δεν μπορούσαν να αποτελέσουν εξαίρεση. Μελετάται η κινητικότητα Ελλήνων πλοιοκτητών σε Κινεζικούς λιμένες εν μέσω επιβεβλημένου από τις δυτικές χώρες καθεστώτος κωλυσιπλοΐας (ξεν. εμπάργκο). Επίσης, παρατηρείται κατά την αρχή της Μεταπολίτευσης (την ιστορική περίοδο μετά την πτώση της στρατιωτικής χούντας των Συνταγματαρχών) οι αυξανόμενες επαφές των Ελλήνων ηγετών με τους Κινέζους ομόλογούς τους, σε επίσημο επίπεδο, τόσο των συντηρητικών όσο και των προοδευτικών κυβερνήσεων με σκοπό την επιδίωξη μιας πολυδιάστατης εξωτερικής πολιτικής.

Σταδιακά, οι πολιτικό-οικονομικοί δεσμοί των δύο χωρών εξελίχθηκαν στους σύγχρονους δεσμούς που τις διέπουν, στους οποίους πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει η σύγχρονη εμπορική ναυτιλία, με τις επενδύσεις της Κίνας στον ελλαδικό χώρο με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς δια μέσου της COSCO όπως επίσης και με την πρωτοβουλία μιας ζώνης και ενός δρόμου, την συνέχεια του αρχαίου δρόμου του μεταξιού σε μια στρατηγική οικονομική ζώνη δια της θαλάσσης στον 21ο αιώνα.

Το Κεφάλαιο της Κινεζικής Ναυτιλίας *The Capital of the Chinese Shipping Industry*

Η ανάπτυξη της Κινεζικής Οικονομίας *The growth of the Chinese Economy*

Ένα κράτος με ιστορικές ρίζες μέχρι την αρχαιότητα και φορέας πολιτιστικής κληρονομιάς σε παγκόσμιο επίπεδο, η Κίνα και κατ' επέκταση η οικονομία της φέρουν εδώ και δεκαετίες κατακόρυφη ανάπτυξη τόσο σε οικονομικό όσο σε κοινωνικό επίπεδο. Η παραδοσιακά υψηλή εμπορική δραστηριότητά της σε συνάρτηση με τον πληθυσμό του έθνους (ο οποίος είναι ο νούμερο ένα στον κόσμο) αποτελούν τον κύριο ρόλο στην ραγδαία ανάπτυξή της.

Πριν το 1979, όντας υπό την ηγεσία του Μάο Τσετούνγκ (1893-1976), η οικονομική διαχείριση της Κίνας χαρακτηριζόταν ως στάσιμη, κεντρικά ελεγχόμενη και εξαιρετικά αναποτελεσματική. Σταδιακά, κατήργησε την συλλογική γεωργία και με το άνοιγμά της στο ελεύθερο εμπόριο και τις επενδύσεις εφήρμοσε μεταρρυθμίσεις για την ελεύθερη αγορά, όπως η εγκαθίδρυση και ανάπτυξη χρηματιστηρίων μέσω ενός σύγχρονου τραπεζικού συστήματος. Επίσης, οδηγήθηκε με εξωστρέφεια στο εξωτερικό εμπόριο και τις επενδυτικές κινήσεις. Αξίζει να σημειωθεί πως η Κίνα εξακολουθεί να στηρίζει μια βιομηχανιοκεντρική πολιτική, έχοντας τους βασικούς της τομείς υπό κρατική στήριξη και προστασία από εξωτερικούς επενδυτές.

Τα τελευταία χρόνια η Κίνα είναι από τις γρηγορότερα αναπτυσσόμενα οικονομίες στον κόσμο. Αυτή η ανάπτυξη έδωσε την δυνατότητα στην Κίνα να διπλασιάζει το ΑΕΠ τις κάθε οκτώ χρόνια ανά μέσο όρο και να αναβαθμίσει περί τους 800 εκατομμύρια κατοίκους πέραν τα όρια της φτώχειας. Τον Ιούλιο του 2005 μεταφέρθηκε σε ένα νέο σύστημα συναλλαγματικών ισοτιμιών που έχει να κάνει με ένα καλάθι νομισμάτων. Από τότε μέχρι και έως τα τέλη του 2008, το ρενμίνμπι, δηλαδή το κινέζικο γιουάν (RMB) ανατιμήθηκε πάνω από το 1/5^ο της αξίας του αμερικανικού δολαρίου (USD), πλην όμως ότι η συναλλαγματική ισοτιμία παρέμεινε παράλληλη με το αμερικανικό δολάριο από την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης μέχρι τα μέσα του 2010 όταν η Κίνα συνέχισε μια σταδιακή εκτίμηση. Τα επόμενα χρόνια το γιέν υποτιμούταν αλλά και ισχυροποιούταν κόντρα στο αμερικανικό δολάριο και το 2015 η κυβέρνηση της Κίνας ενίσχυσε τα capital controls και τον έλεγχο των επενδύσεων πέραν του

Κινεζικού εδάφους για την καλύτερη διαχείριση της ισοτιμίας του συναλλάγματος και την διατήρηση της ομαλότητας στα οικονομικά.

Η κυβέρνηση καλείται να διαχειριστεί πληθώρα οικονομικών ζητημάτων, όπως η μείωση του υψηλού ποσοστού αποταμίευσης των νοικοκυριών στην εγχώρια αγορά και την χαμηλή κατανάλωσή τους αντίστοιχα, όπως επίσης και την αντιμετώπιση του υψηλού εταιρικού χρέους για να διατηρηθεί η οικονομική σταθερότητα. Επίσης, καλείται να ελέγξει το χρέος της τοπικής αυτοδιοίκησης που βρίσκεται εκτός ισολογισμού και χρησιμοποιείται για την χρηματοδότηση υποδομών.

Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας έχει προοδεύσει πλέον στις παραθαλάσσιες περιοχές έναντι των περιοχών βαθύτερα στην ενδοχώρα, όπως η Σαγκάη, Νίνγκμπο, Χανγκζού, Σιαμέν, κ.α. Μέχρι και το 2016, 170 εκατομμύρια περίπου εργάτες και οι οικογένειές τους μετακόμισαν σε περιοχές με αστικό ιστό, κυρίως βρεχόμενες από θάλασσα, για βιοποριστικούς λόγους, κυρίτερα για αυτόν της εύρεσης εργασίας.

Τα τελευταία χρόνια η Κίνα σχεδιάζει ένα νέο εθνικό στρατηγικό σχέδιο αναβάθμισης του βιομηχανικού τομέα της, το επονομαζόμενο «Made in China 2025». Τα σχέδια του MIC 2025 έχουν να κάνουν με την αναβάθμιση του εγχώριου περιεχομένου βασικών αγαθών στο 70% το 2025, ή απεμπλοκή από την εξάρτηση από προμηθευτές υλικών από το εξωτερικό, και η ανάπτυξη της Κινεζικής οικονομίας στους σύγχρονους τομείς του 21^{ου} αιώνα όπως αυτούς της αεροναυπηγικής και ναυπηγικής, μηχανικής ωκεανών, της τεχνολογίας των τσιπ, της ρομποτικής, της βιοτεχνολογίας και πολλές άλλες. (Deutsche Welle, 2015)

Η έκταση του Κινεζικού εδάφους είναι εξαιρετικά μεγάλη, πράγμα το οποίο μαζί με τον μεγάλο πληθυσμό, βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τις εμπορικές ανάγκες του σύγχρονου κράτους. Έτσι, η Κίνα καλείται να αναπτύξει εμπορικούς δεσμούς με χώρες που θα εισάγουν εμπορικά προϊόντα Κινεζικής κατασκευής διασφαλίζοντας την υπεροχή της στο παγκόσμιο εμπόριο. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF) το ονομαστικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της Κίνας ανέρχεται στα 15 τρισεκατομμύρια δολάρια, δεύτερο στην παγκόσμια κατάταξη πίσω από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Επιπλέον, αξίζει να υπογραμμιστεί ότι τα ποσοστά ανεργίας βρίσκονται κάτω από τις 4 ποσοστιαίες μονάδες και τόσο το ονομαστικό όσο σαφώς και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ βρίσκονται σε συνεχή άνοδο.

Οφείλεται να υπογραμμιστεί πως ο Πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Σι Τζινπίνγκ αναδείχθηκε πρώτος στην κατάταξη των Lloyd's το 2017, στην λίστα με τους 100 πιο σημαντικούς ανθρώπους στην ναυτιλία. Επίσης, στις υψηλές θέσεις κατάταξης βρίσκονταν και οι παράγοντες του Κινεζικού εμπορίου καθώς και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων της χώρας. Θα αποτελούσε σοβαρή παράλειψη να μην τονιστεί ότι πέραν από τις Κινέζικες προσωπικότητες, οι παράγοντες της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας βρίσκονταν επίσης στο επίκεντρο της λίστας αξιολόγησης. Ισχυροί εφοπλιστές με μεγάλο στόλο όπως οι Αγγελικούσης, Προκοπίου, Φράγκου, Οικονόμου, Λιβανός, Παππάς, Τσάκος και Rogers (ο τελευταίος όντας ο Διευθύνοντας Σύμβουλος την Europan της οποίας ο μισός περίπου στόλος είναι υπό Ελληνική σημαία) βρίσκονταν μόνο στους πρώτους μισούς. Επιπλέον, απτή απόδειξη ότι η Κίνα και η Ελλάδα κατέχουν πρωταγωνιστικούς ρόλους στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ότι και πέραν των εφοπλιστών, ναυτιλιακοί παράγοντες που έχουν θέση στην λίστα των Lloyd's είναι επίσης Έλληνες, όπως ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο Πρόεδρος της INTERCARGO και η Διευθύνουσα Σύμβουλος της Wista International. (Lloyd's List, 2017)

Πρέπει να αναφερθεί ότι η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία αποδείχτηκε ζωτικής σημασίας για την κατακόρυφη άνοδο της Κίνας τα τελευταία χρόνια. Εκτιμάται ότι το 2007, κατά την κορυφή της οικονομικής ανάπτυξης της ασιατικής χώρας, 6 από τα 10 ακατέργαστα υλικά που προμηθευόταν είχαν μεταφερθεί από ελληνόκτητα φορτηγά πλοία. Κατά τον Θανάση Μαρτίνο της Eastern Mediterranean Maritime, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ωφελήθηκαν καθώς είναι κυρίως χωρίς μακροπρόθεσμες συμβάσεις, χαρακτηρίζοντάς τους αλληγορικά ως τους «οδηγούς ταξί της παγκόσμιας ναυτιλίας».

Κινεζική Ναυτιλιακή Πολιτική *Chinese Maritime Policy*

Πέραν από τις, περιορισμένου βεληνεκούς, ναυτιλιακές στρατηγικές της αρχαιότητας, με τη θαλάσσια μεταφορά μεταξιού, καρυκευμάτων και άλλων εμπορευμάτων από την Κίνα στις άλλες χώρες του κόσμου, στις αρχές του 19^{ου} αι. υπήρξε κυβερνητική στήριξη στην ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ της Κίνας και σημαντικών λιμένων. Δόθηκε στήριξη σε λιμένες όπως της Σαγκάης, του Νίνγκμπο και της Σιγκαπούρης, καθότι αυτές οι πόλεις θεωρούνταν από τις σημαντικότερες για την παγκόσμιας εμπορικής φύσεως επέκταση της Δύσης από την δυναστεία Τσινγκ και την πολιτική εμπορίου της, εν μέσω της ανάπτυξης των ευρωπαϊκών συμφερόντων υπερπόντιων επιχειρήσεων, σε μια εποχή «προοίμιο» της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας που θα χαρακτήριζε τον επόμενο αιώνα.

Στον 21^ο αι. πλέον, η διεθνής κοινότητα παρακολουθώντας τις τελευταίες εξελίξεις της Κινεζικής ανάπτυξης στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να κάνει λόγο για μια χώρα που θεωρείται πλέον μια –εμπορική- ναυτική δύναμη, καθώς είναι σαφές ότι είναι ήδη η μεγαλύτερη εμπορική δύναμη παγκοσμίως. Ο ίδιος ο (πρώην πλέον) Πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Χου Τζιντάο, είπε στο 18^ο Συμβούλιο του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας ότι «Πρέπει να ενισχύσουμε την ικανότητα εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων μας, να αναπτύξουμε την θαλάσσια οικονομία, να προστατεύσουμε το θαλάσσιο οικολογικό περιβάλλον, να διαφυλάξουμε αποφασιστικά τα θαλάσσια δικαιώματα και συμφέροντα της Κίνας και να χτίσουμε την Κίνα σε ναυτική δύναμη». (Jintao H, 2012) Αυτή η ομιλία του ήταν η τελευταία ως ο Πρόεδρος της ΛΔΚ αφού λίγους μήνες αργότερα τον διαδέχθηκε ο νυν πρόεδρος της ΛΔΚ, ο Σι Σινπίνγκ, ο οποίος δεν άλλαξε την δέσμευση του προκατόχου του να ανελιχθεί η Κίνα ως μια ναυτική (εμπορική) δύναμη, κάτι που αποτελεί μεσοπρόθεσμο με μακροπρόθεσμο στρατηγικό σκοπό της χώρας.

Η ωκεάνια πολιτική είναι η ενσάρκωση του Κινέζικου είδους θαλάσσιας στρατηγικής. (Takeda J, 2014) Η λευκή βίβλος της Κίνας για την ωκεάνια πολιτική εξηγεί την σχέση της πολιτικής με την στρατηγική και των αντίστοιχών τους πεδίων ως εξής: «Η ναυτιλιακή πολιτική είναι ένας κώδικας συμπεριφοράς που έχει θεσπιστεί για την στρατηγική, την πορεία, τα σχέδια ανάπτυξης και τις εξωτερικές σχέσεις του κράτους σχετικά με τις θάλασσες. Είναι μια βασική πολιτική που ενσωματώνει τις προθέσεις και τα συμφέροντα του κράτους. (CODR, 2012)

Θεωρείται ότι η έννοια της «πολιτικής» στην Κίνα διαφέρει από αυτήν των δυτικών χωρών, ήτοι των εχόντων κοινοβουλευτική δημοκρατία ως πολίτευμα, αλλά σε γενικές γραμμές το πεδίο εφαρμογής είναι παρόμοιο με της Δύσης. Το κυβερνητικό όργανο αρμόδιο για την ωκεάνια πολιτική είναι η Κρατική Ωκεάνια Διοίκηση (State Oceanic Administration) πλην όμως δεν έχει την απόλυτη εξουσία σε αυτόν τον τομέα αφού υπάρχουν τουλάχιστον τριάντα διαφορετικοί παράγοντες και κρατικά όργανα που είναι μπλεγμένοι στα της ναυτιλιακής πολιτικής της Κίνας. (Takeda J, 2014)

Με μια αναδρομή στο παρελθόν, την 1^η Οκτωβρίου 1949 ο Μάο Τσετούνγκ (1893-1976) ομιλώντας από τον πύργο της πύλης της πλατείας Τιενανμέν διακήρυξε την ίδρυση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Διάφοροι τομείς ανέμεναν εκκίνηση από την αρχή και ανάπτυξη. Η επίσημη ιστορία της Κινεζικής Ναυτιλιακής Πολιτικής στοχεύει στην ανάπτυξη μιας πληθώρας υποδομών, επικεντρώνοντας όμως στην κολεκτιβοποίηση και τον μαζικό έλεγχο μιας προγραμματισμένης οικονομίας. Κάποιες από αυτές είναι οι εξής:

- Θαλάσσια αλιεία (Ίδρυση Εθνικής Εταιρείας Αλιείας και Αλιευτικών Κομμούνων)
- Παραγωγή αλατιού
- Ανάκτηση παράκτιων υδροβιότοπων
- Θαλάσσιες Μεταφορές
- Ναυπηγεία (Κατασκευή πλοίων στην Σαγκάη και Νταλιάν)
- Λιμένες (Κατασκευή και επέκταση λιμένων)
- Επιστημονική έρευνα σχετικά με τη θάλασσα
- Ναυτεκπαίδευση (Ίδρυση του Αλιευτικού Κολλεγίου της Σαγκάης και άλλων εκπαιδευτικών δομών)

Περίπου δέκα χρόνια αργότερα, στο τέλος της δεκαετίας του 50 η Κίνα εξέδωσε μια «Κυβερνητική Δήλωση Σχετικά με την Χωρική Θάλασσα» με την οποία διακήρυξε πως τα χωρικά ύδατα της Κίνας επεκτάθηκαν κατά 12 ναυτικά μίλια (22,22 χλμ) από της γραμμές βάσεις και έχει ισχύ σε όλη την Κινεζική επικράτεια, συμπεριλαμβανομένων των ηπειρωτικών και παράκτιων νησιών, την Ταϊβάν (χωρισμένη η ηπειρωτική χώρα από την ανοιχτή θάλασσα) και τα νησιά γύρω από αυτήν, τα νησιά Penghu, τα νησιά Dongsha, τα νησιά Σίσα, τα νησιά Ζονγκσά, τα νησιά Νανσά και όλα τα υπόλοιπα νησιά που ανήκουν στην Κίνα.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ο Ντενγκ Σιαοπίνγκ (1904-1997) έχοντας εγκατασταθεί στην πολιτική εξουσία της Κίνας, άλλαξε την πολιτική

πορεία του κράτους προς την μεταρρύθμιση και το «άνοιγμα». Η κυβέρνησή του θεμελίωσε την ναυτική παρουσία με κέντρο την οικονομική ανάπτυξη του κράτους. Σε αυτήν την περίοδο ήρθε η σύσταση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982 που επικυρώθηκε (αγγ. *ratified*) από την Κίνα το 1996. Το Δίκαιο της Θάλασσας εισήγαγε τα συστήματα των δικαιωμάτων για τις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) και την υφαλοκρηπίδα (αγγ. *continental shelf*). Τα ύδατα που υπάγονταν στην δικαιοδοσία της Κίνας αυξήθηκαν από 370.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα σε 3.000.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα τα οποία αντιστοιχούν περίπου στο 30% της χερσαίας έκτασης της Κινεζικής ενδοχώρας.

Στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, μαζί με την China Ocean Shipping Company (COSCO) που ιδρύθηκε το 1961, ιδρύθηκε και η China Shipping Container Lines (CSCL) ως θυγατρική εταιρεία του China Shipping Group το 1997, δημιουργώντας μια κατάσταση με δύο πολύ μεγάλες επιχειρήσεις. Η Κινεζική κυβέρνηση υιοθέτησε μια σημαντική ναυτιλιακή πολιτική. Αφενός, να ναυπηγούνται τα πλοία της Κίνας στην Κίνα και αφετέρου να μεταφέρονται τα κινεζικά προϊόντα με κινεζικά πλοία. Όπως ήταν αναμενόμενο, η πολιτική αυτή έφερε έναν θετικό για την κινεζική βιομηχανία και κατ' επέκταση την κινεζική οικονομία κύκλο στήριξης και αλληλοενίσχυσης των τομέων της κινεζικής ναυτιλίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο προχώρησε περαιτέρω η ναυπηγική και οι θαλάσσιες μεταφορές.

Παράλληλα, οι υποδομές διαχείρισης φορτίων των κύριων λιμανιών της χώρας αναβαθμιζόνταν, κυρίως έχοντας ως πρωταρχικό μέλημα την αναβάθμιση και ανάπτυξη των σταθμών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (αγγ. *containers*) όπως επίσης και των συμπληρωματικών υποδομών πέριξ της λειτουργίας των λιμένων, όπως των αυτοκινητοδρόμων, των σιδηροδρόμων και των ποτάμιων μεταφορών μεταξύ των παράκτιων λιμένων της Κίνας και των πόλεων της κινεζικής ενδοχώρας που συνδέονταν και τροφοδοτούνταν δια των πλεύσιμων ποταμών της Κίνας. Επιπλέον, εγκαθιδρύθηκαν λιμενικές αρχές και θεσμοί επιθεωρήσεων πλοίων και το 1983 είκοσι πέντε λιμένες άνοιξαν για εξωτερικό εμπόριο.

Η πρώτη φορά που ετέθη η σημασία της θάλασσας στο Συνέδριο του ΚΚΚ το οποίο και χαρακτηρίζεται ως η πλέον κορυφαία πολιτική σύνοδος της χώρας ήταν στο 15^ο συνέδριο του Κομμουνιστικού Κόμματος υπό την ηγεσία του Τσιάνγκ Τσεμίν το 1997. Η αναφορά του Γενικού Γραμματέα του Κομμουνιστικού Κόμματος στο συνέδριο σημείωσε πως «Οι θάλασσες είναι ένα σημαντικό στοιχείο της εθνικής επικράτειας και των εθνικών πόρων που μπορούν

να αναπτυχθούν σε συνεχή βάση.» (Zemin, 1997) Κατά το 16^ο συνέδριο του ΚΚΚ, έχοντας πάρει τα ηνία ο Χου Τζιντάο, αναγνώρισε «την ανάγκη για ένα στρατηγικό όργανο προς την εφαρμογή της θαλάσσιας ανάπτυξης.» (Jintao, 2002) Σε μια εκδοχή της αναγνώρισης της ανάγκης στρατηγικού σχεδίου, το Κρατικό Συμβούλιο υιοθέτησε το 2003 το «Σχήμα του Σχεδίου Εθνικής Θαλάσσιας Οικονομικής Ανάπτυξης» και δήλωσε ότι η Κίνα πρόκειται να ενταχθεί σε βάθος χρόνου ως μια θαλάσσια δύναμη. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι αυτή ήταν και η πρώτη φορά που η κινεζική κυβέρνηση διατύπωσε τον όρο «ναυτική δύναμη» (: *haiyang qiangguo*) σε επίσημο, κρατικό έγγραφο. (Takeda, 2014)

Μεταξύ άλλων συμφωνιών όπως τη συνθήκη για έκδοση καταζητούμενων όσον αφορά την Σινο-Ελληνική συνεργασία στον ποινικό τομέα ή την υπογραφή πρωτοκόλλων για το εμπόριο σαφράν και καρπών ακτινιδίων, υπογράφηκε το Μνημόνιο Κατανόησης (αγγ. *Memorandum of Understanding, MoU*) για επιτυχή υλοποίηση του Master Plan της COSCO στον Πειραιά από τον Υπουργό Ναυτιλίας Γιάννη Πλακιωτάκη και από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. της COSCO Ltd, Σου Λιρόνγκ με περιεχόμενο την επισημοποίηση της βούλησης ετέρων πλευρών να ξεπεραστούν οποιαδήποτε εμπόδια για την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος της κινεζικής εταιρείας στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης, υπογράφηκε από τον Αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων Άντριου ΜακΝτάουελ και τον Διευθυντή του ΟΛΠ Θανάσης Λιάγκου και από κινεζικής μεριάς από τον Πρόεδρο της Export-Import Bank of China, Σου Σιαολιάν που αφορούσε την χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος της COSCO από την ΕΤΕ με την παροχή εγγυήσεων από την κινεζική κρατική τράπεζα Export-Import Bank of China. Με αυτόν τον τρόπο, υποστηρίζεται άμεσα η επένδυση της COSCO στην Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σύγχρονη Κίνα με το τεράστιο μέγεθός της, την δύναμη της οικονομίας της και τις πολιτικές επιδεξιότητες των ηγετών της είναι σε μακροπρόθεσμο διάστημα ο πιο αξιόλογος διεκδικητής της παγκόσμιας κυριαρχίας. (Ντόκος, 2014)

Κινέζικοι Λιμένες *Chinese Ports*

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι τα λιμάνια αποτελούν ισχυρό εμπορικό κεφάλαιο μια χώρας. Η ανάπτυξη σε έναν λιμένα είναι συνδεδεμένη με την οικονομία της γύρω περιφέρειας και της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως οι χερσαίες μεταφορές, οι φορτοεκφορτώσεις, η κατάτμηση και αποθήκευση των αγαθών σε αποθήκες και άλλες δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας έχουν χαρακτήρα πολλαπλασιαστή στην τοπική, την περιφερειακή και σαφώς στην εθνική οικονομία. (Deng et. al., 2013)

Η ναυτιλιακή επέκταση της Κίνας έχει χαρακτηριστεί με την ανάπτυξη των υπαρχόντων λιμένων της, την κατασκευή νέων λιμένων όπως επίσης και τον έλεγχο των λιμενικών δραστηριοτήτων. Οι επιχειρηματικές αυτές δραστηριότητες βρίσκονται υπό τον έλεγχο κρατικών επιχειρήσεων (State Owned Enterprises, SOE) όπως για παράδειγμα η Εταιρεία Κατασκευής Λιμένων Κίνας (China Harbor Engineering Company, CHEC). Πέραν από την επένδυση χρημάτων για τις υποδομές των λιμανιών από τις κρατικές επιχειρήσεις, οι ίδιες οι επιχειρήσεις εποπτεύουν την κατασκευή, την ανάπτυξη και την προσεχή λειτουργία του εκάστοτε λιμένα. (Suri, 2017)

α) Ανατολική Ακτή

Αναφέροντας τους σημαντικότερους λιμένες της Κίνας, οφείλουμε να ξεκινήσουμε αναφέροντας το λιμάνι της Σαγκάη (*Shanghai, CN-SGH*) καθώς κρατά σταθερά την πρωτιά στην διαχείριση του όγκου εμπορευματοκιβωτίων όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 2019 διαχειρίστηκε 43,3 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια ενώ το 2020 συνέχισε την ανοδική πορεία με 43,5 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια αντίστοιχα. Όσον αφορά τη χωρητικότητα (: *tonnage*), το λιμάνι διαχειρίστηκε φορτίο άνω του μισών δισεκατομμυρίων τόνων. (Marine Insight, 2020)

Η Σαγκάη χαρακτηρίζεται ως το κέντρο της οικονομική και εμπορικής δραστηριότητας της Κινεζικής ενδοχώρας. Γεωγραφικά βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Κίνας, στο δέλτα του ποταμού Yantze, με την πόλη της

Σαγκάη να είναι η μεγαλύτερη πληθυσμιακά στην Κίνα με 24 εκατομμύρια κάτοικους, περνώντας κατά 6 εκατομμύρια την πρωτεύουσα πόλη της Κίνας, το Πεκίνο. (Υπουργείο Εξωτερικών, 2015)

Σε όμορη επαρχία της Σαγκάη, στην Τζετσιάνγκ, δραστηριοποιείται και το λιμάνι Νίνγκμπο-Ζουσάν (Ningbo, CN-NBO, Zhousan, CN-ZOS) που βρίσκεται στην 3^η θέση πίσω από τη Σεντσέν. Τα λιμάνια Νίνγκμπο και Ζουσάν συγχωνεύθηκαν το 2006 στο παρόν και το 2012 ξεπέρασε το λιμάνι της Σαγκάη ως το μεγαλύτερο λιμάνι παγκοσμίως όσον αφορά χωρητικότητα. Παρόλο που διαχειρίζεται μικρότερο όγκο εμπορευματοκιβωτίων, ο λιμένας Νίνγκμπο-Ζουσάν είναι ο 1^{ος} παγκοσμίως καθώς διαθέτει τερματικό σταθμό που είναι καθορισμένος αποκλειστικά για την επεξεργασία ακατέργαστου πετρελαίου από γιγαντιαία δεξαμενόπλοια τύπου VLCC μεταφορικής ικανότητας άνω των 300 χιλιάδων μετρικών τόνων, ήτοι 2 εκατομμύρια αμερικανικά βαρέλια. Εύλογα συμπεραίνεται ότι υγρό φορτίο σε χύδην μορφή είναι αδύνατον να μεταφερθεί σε εμπορευματοκιβώτια και να καταμετρηθεί κατ' όγκον ως TEU ή FEU. Επιπρόσθετα, υπάρχει τερματικός για υγρά χημικά φορτία που μπορεί να διαχειριστεί περί τους 50 χιλιάδες τόνους χημικού φορτίου. Το λιμάνι το διαχειρίζεται κυρίως η εταιρεία Ningbo Zhoushan Port Group Co. (Marine Insight, 2020)

Το λιμάνι της Τιεντσίν (*Tianjin, CN-TXG*) είναι το 7^ο πιο πολυσύχναστο λιμάνι στην Κίνα και το 9^ο πιο πολυσύχναστο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Βρίσκεται στο βορειοανατολικό μέρος της Κίνας κοντά στο Πεκίνο. Κατά το 2018, το λιμάνι διαχειρίστηκε 16 εκατομμύρια TEU, και συνολικά περίπου 430 εκατομμύρια τόνους. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι του βόρειου τμήματος της Κίνας και η κύρια τροφοδοτική γραμμή προς το Πεκίνο. Είναι ένας λιμένας πλούσιος σε υποδομές, καθώς είναι ικανός να φιλοξενήσει πληθώρα τύπων εμπορικών πλοίων, ακόμα και σε δυσμενείς καιρικά συνθήκες, καθώς διαθέτει υδατοφράχτες και παλιρροϊκά εμπόδια. Στο λιμάνι της Τιεντσίν υπάρχει και τερματικός σταθμός φυσικού αερίου που μεταφέρεται από κατάλληλα δεξαμενόπλοια σε υγροποιημένη μορφή. (NS Energy, 2018)

β) Νότια Ακτή

Θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη μνεία στο λιμάνι του Χονγκ Κονγκ (*Hong Kong, HK-HKG*), ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως και πολύτιμο θαλάσσιο και όχι μόνο κόμβο. Η περιοχή του Χόνγκ Κόνγκ, επισήμως η Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, είναι από τα πλέον διασημότερα οικονομικά και εμπορικά κέντρα στον κόσμο. Το λιμάνι μετέφερε περίπου 20 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια και περί τους 250 εκατομμύρια τόνους φορτίο. Επίσης, έχει από τους μικρότερους χρόνους ολοκλήρωσης των διαδικασιών φορτοεκφορτώσεων, καθώς κατά μέσο όρο ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραμένει ελλιμενισμένο για μόλις 10 ώρες ενώ ένα δεξαμενόπλοιο 47 ώρες. (Marine Insight, 2020)

Το λιμάνι της Σενζέν (*Shenzhen, CN-SNZ*) είναι το δεύτερο πολυσύχναστο λιμάνι της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και το τρίτο στην παγκόσμια κατάταξη. Στον χάρτη εντοπίζεται στο νότιο τμήμα της Κίνας, μόλις λίγο βορειότερα από το Χόνγκ Κόνγκ, στην επαρχία Γκουανγκντόνγκ. Διαχειρίστηκε περίπου 28 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια και 200 εκατομμύρια τόνους. (Port Technology, 2020)

Στην 14^η παγκόσμια κατάταξη λιμένων εμπορευματοκιβωτίων, ο λιμένας της Σιαμέν (*Xiamen, CN-XAM*) βρίσκεται δικαιολογημένα στο Top-10 των Κινεζικών λιμανιών, με άνω των 11 εκατομμυρίων TEU το 2019 και tonnage παραπάνω των 210 τόνων. (Lloyd's List, 2020)

γ) Υπερπόντιοι λιμένες

Πέραν του κινεζικού εδάφους, έχουν επενδυθεί χρήματα από την Κίνα για την κατασκευή ή και την ανάπτυξη υπαρχόντων λιμένων σε στρατηγικά σημεία πλούσια σε εμπορική κίνηση ανά τον κόσμο. Κάποια παραδείγματα στην νοτιοανατολική Ασία είναι ο τερματικός σταθμός COSCO-PSA στην Σιγκαπούρη, με πέντε (5) μεγάλες προβλήτες στον τερματικό «Πασίρ Παντζάνγκ» (PSA, 2018) και ο τερματικός «Busan Port Terminal» με έξι (6) προβλήτες με 15-16 μέτρα βυθό και χωρητικότητα άνω των τριών εκατομμυρίων TEUs. (COSCO, 2021)

Στα νερά της Μεσογείου, λιμένες κινεζικών συμφερόντων παρατηρούνται στη Διώρυγα του Σουέζ, και συγκεκριμένα στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Πόρτ Σάιντ, με την COSCO να έχει το 20% του συνολικού μεριδίου του οργανισμού λιμένος. (SCCT, 2021) Ένα από τα μεγαλύτερα εγχειρήματα του κινεζικού ναυτιλιακού κολοσσού είναι και το λιμάνι του Πειραιά, με την απόκτηση του 51% των μετοχών του ΟΛΠ και την διεκδίκηση περαιτέρω 16%, δηλαδή συνολικά 67%. (Reuters, 2016)

Ο σκοπός του κεφαλαίου δεν είναι να αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά. Η σύνθετη επενδυτική τακτική για την ανάπτυξη του λιμένος μελετάται παρακάτω σε ξεχωριστό κεφάλαιο με ενδελέχεια.

Κινέζικο Εμπόριο & Εξαγωγές

Chinese Trade & Exports

Το εμπόριο αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο για την Κίνα. Είναι εύλογο ότι θεωρείται ως ένα αναπόσπαστο κομμάτι του συνόλου της Κινεζικής οικονομίας. Στα μέσα του 20^{ου} αι. η Κίνα είχε αλλαγή της πορείας του εμπορίου της. Πιο συγκεκριμένα, στις αρχές της δεκαετίας του '50, η Κίνα συναναστρεφόταν εμπορικά με μη-κομμουνιστικές χώρες κατά το 75% του εμπορίου της, ενώ μόλις τέσσερα (4) χρόνια αργότερα, με το πέρας του Πολέμου της Κορέας, οι κομμουνιστικές χώρες ήταν αυτές που αποτελούσαν το 75% του κινεζικού εμπορίου. (Encyclopædia Britannica, 2021)

Στα τέλη του 20^{ου} αι. το εμπόριο της Κίνας εξελίχθηκε σε ένα σύγχρονο εμπόριο πλήρους κύκλου. Το εμπόριο με τις κομμουνιστικές χώρες έπεσε σε πολύ χαμηλό βαθμό, ειδικά μετά την κατάρρευση των περισσότερων σοσιαλιστικών κρατών. Εν αντιθέσει, οι εμπορικές σχέσεις της Κίνας με τις μη-κομμουνιστικές σχέσεις κέρδισαν έδαφος. Το Χόνγκ Κόνγκ έγινε ένας από τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους της Κίνας πριν την παράδοσή του στην Κίνα (Encyclopædia Britannica, 2021) από το Ηνωμένο Βασίλειο μετά από εκατόν πενήντα έξι (156) χρόνια βρετανικής κυριαρχίας. (New York Times, 1997)

Περίπου δέκα χρόνια αργότερα, το 2010, η Κίνα έγινε η μεγαλύτερη χώρα-εξαγωγέας στον πλανήτη ξεπερνώντας την μέχρι τότε πρώτη σε κατάταξη Γερμανία και λίγα χρόνια αργότερα, το 2013, έγινε και η μεγαλύτερη εμπορική χώρα στον κόσμο. (CIA, 2021)

Μία χώρα με σύγχρονη και ανοικτή αγορά, με μεγάλη ζήτηση τροφίμων λόγω του εξαιρετικά μεγάλου πληθυσμού, περίπου το 20% του παγκόσμιου πληθυσμού, είναι ενεργή στο παγκόσμιο εμπόριο αγροτικών προϊόντων όπως οι κόκκοι σόγιας, τα καλαμπόκια, τα σιτηρά και το ρύζι, προϊόντα που μεταφέρονται κυρίως από φορτηγά πλοία χύδην φορτίου, τύπος πλοίου που είναι αρκετά εξοικειωμένος ο ελληνικός εφοπλισμός. Δεν αποκλείεται βέβαια και η χρήση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αφού με το πέρας του καιρού ολοένα και περισσότερα είδη φορτίου «πακετάρονται» και δύνανται να μεταφερθούν με containers.

Πρέπει να σημειωθεί όμως ότι οι μεγαλύτεροι τομείς εξαγωγών της Κίνας σε οικονομική αξία είναι άλλοι. Ειδικότερα, κατά το οικονομικό έτος 2018, οι κύριοι τομείς ήταν αυτοί του ραδιοτηλεφωνικού εξοπλισμού (π.χ. κινητά τηλέφωνα), ηλεκτρονικοί υπολογιστές και τα περιφερειακά τους, μονολιθικά ολοκληρωμένα κυκλώματα (microchip) και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός αντίστοιχα. (World Bank, 2018)

Καθώς η τεχνογνωσία των κινεζικών κατασκευαστών ηλεκτρονικών προϊόντων αυξήθηκε, η παγκόσμια αγορά δείχνει εμπιστοσύνη στα κινεζικά προϊόντα περισσότερο κάθε χρόνο. Εταιρείες κινητών συσκευών και όχι μόνο, όπως η Huawei και η Xiaomi μπόκαν δυναμικά στην αγορά κινητών τηλεφώνων. Χαρακτηριστικό είναι ότι σε μόλις πέντε (5) έτη, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών κινητών από 20% το 2015 εκτοξεύθηκε πάνω από το 50% το 2020. Εάν δε, συμπεριλάβουμε και τα αμερικανικού σχεδιασμού αλλά κινεζικής κατασκευής προϊόντα της Apple, τα ποσοστά αυτά είναι θα ανεβούν. (Statista, 2020)

Το 2019 μάλιστα, το πλεόνασμα στο κινεζικό εμπόριο ήταν περί τα 420 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το σύνολο των εξαγωγών έφτασε στα δύομιση τρισεκατομμύρια αμερικανικά δολάρια. Το ίδιο έτος, η αξία των εξαγωγών της Κίνας αναλογούσε στις 17 περίπου ποσοστιαίες μονάδες ως προς το ΑΕΠ της χώρας. (Statista, 2020)

Οι Κινεζικές εξαγωγές άνησαν το καλοκαίρι του 2020 παρόλο που μισό χρόνο νωρίτερα εμφανίστηκε στη χώρα το νέο στέλεχος κορονοϊού (SARS-CoV-2) και επέβαλε ολικές απαγορεύσεις κυκλοφορίας. Τα εργοστάσια στην Κίνα δούλεψαν με ταχείς ρυθμούς αφού η κυβέρνηση έφερε υπό έλεγχο την έξαρση της πανδημίας στην χώρα. Τον Ιούλιο οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες συγκριτικά με τα δεδομένα του 2019. (NY Times, 2020)

Τον Οκτώβριο του 2020 τα στοιχεία έδειξαν ότι οι εξαγωγές μεγάλωσαν με τον μεγαλύτερο ρυθμό στους τελευταίους 19 μήνες και στη διάρκεια των προηγούμενων 12 μηνών, οι εξαγωγές «απογειώθηκαν» κατά 11 ποσοστιαίες μονάδες, παράλληλα με την αύξηση των εισαγωγών στην χώρα. Η Κινεζική οικονομία συνέχισε την ανάρρωσή της μετά την έλευση της κρίσης του κορονοϊού, η οποία πέραν από υγειονομική αποδείχτηκε μεταξύ άλλων και οικονομική. (Global Times, 2020)

Οι εξαγωγές της Κίνας παρέμειναν αρκετά ελαστικές εν μέσω της πανδημίας του Covid-19 καθώς η ισχυρή ζήτηση για ιατροφαρμακευτικά είδη σε συνάρτηση με περιορισμένη παραγωγική ικανότητα έτερων χωρών λειτούργησαν

υπέρ της Κίνας. Παρόλα αυτά, εκτιμάται ότι οι εξαγωγές της θα έλθουν υπό πίεση καθώς μεγάλες Ευρωπαϊκές οικονομίες όπως η Γαλλία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο επέβαλλαν πολλάκις ολικές απαγορεύσεις κυκλοφορίας. (CNBC, 2020)

Μάλιστα, στις αρχές του 2021 η Κίνα απεδείχθη απτόητη καθώς παρατηρήθηκε και πάλι εκτόξευση των Κινεζικών εξαγωγών κατά 60%. (Bloomberg, 2021) Η εκτόξευση των εξαγωγών οφείλεται στην μεγάλη ζήτηση ηλεκτρονικών ειδών για την εξ αποστάσεως εργασία και εκπαίδευση όπως επίσης και για κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα λόγω της διαδεδομένης χρήσης προστατευτικών μασκών. (Agence France-Presse, 2021)

Κινεζικές Στρατηγικές Επενδύσεις

Chinese Strategic Investments

Κινεζικές Επενδύσεις στην Κίνα

Chinese Investments in China

Η κατακόρυφη άνοδος της Κίνας στο παγκόσμιο εμπόριο που εν τέλει την ανέδειξε ως την πρώτη εμπορική δύναμη παγκοσμίως επέβαλλε δια μέσω των μεταρρυθμίσεων και της στροφής προς την ανοικτή αγορά επενδυτικά προγράμματα. Στις στρατηγικές επενδύσεις της Κίνας περιλαμβάνονται οι αναβαθμίσεις ζωτικής σημασίας λιμένων, ειδικότερα για την εξυπηρέτηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τόσο για την αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών για containers όσο για την εγκατάσταση νεότερου τεχνολογικού υλικού και εξοπλισμού για την ταχύτερη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, η κατασκευή νέων ναυπηγείων για την κάλυψη των ιδίων αναγκών της Κίνας τόσο σε εμπορικά τόσο σε πολεμικά πλοία συμπεριλαμβάνονται στις επενδυτικές κινήσεις των Κινέζων στην εθνική τους οικονομία, όπως επίσης και η στρατηγική κίνηση για την ανάπτυξη των υποδομών φυσικού αερίου για την μεταφορά του σύγχρονου, πιο οικολογικού καυσίμου σε υγροποιημένη -στην συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων- μορφή.

Αναβάθμιση υπαρχόντων λιμένων *Upgrading existing ports*

Ως την νούμερο ένα εξαγωγή στον παγκόσμιο οικονομικό στίβο, η Κίνα εισάγει πολύ μεγάλες ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος (αγγ. *iron ore*). για την παραγωγή διαφόρων προϊόντων, επομένως η άρτιες υποδομές για την διαχείριση του σιδηρομεταλλεύματος είναι επιβεβλημένες. Πιο συγκεκριμένα, δύο επιπλέον τερματικοί κατασκευάστηκαν στον λιμένα Dongjiakou για την διαχείριση σιδηρομεταλλεύματος. Η επένδυση αυτή έγινε για να έχει την δυνατότητα ο λιμένας να δέχεται εξαιρετικά μεγάλα φορτηγά πλοία, με χωρητικότητα άνω των 300.000 τόνων τύπου VLCC και συγκεκριμένα Valemax μήκους 361m (DNV-GL 2018). Ο λιμένας αυτός είναι ένας απ' τους λίγους λιμένες μεταξύ των υπολοίπων κινεζικών, μαζί με τους λιμένες Majishan & Dalian που μπορούν να υποδέχονται φορτηγά Valemax. Αξίζει να σημειωθεί πως πέραν απ' τις προκλήσεις περί της κατασκευής του λιμένα, ένα από τα ζητήματα που έπρεπε να επιλυθούν ήταν και η ασφαλής ναυσιπλοΐα εντός των ορίων του λιμένα. (Ναυτικά Χρονικά, 2011)

Η εταιρεία COSCO Shipping Ports αγόρασε το ένα πέμπτο του μετοχικού κεφαλαίου του τερματικού container Red Sea Gateway Terminal Company (RSGTC) τον Φεβρουάριο του 2021 και έπειτα συμφώνησε για την εξαγορά σχεδόν του 35% των μετοχών της Tianjin Port Holdings στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων Tianjin. (Ναυτικά Χρονικά, 2021)

Μέχρι και την ημερομηνία ανακοίνωσης της εξαγοράς, η COSCO κατείχε το 16% περίπου των μετοχών του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων Tianjin. Με το πέρας της διαδικασίας της εξαγοράς, η COSCO θα κατέχει το 51% των μετοχών του TCT αλλά πρώτα θα πρέπει να εγκριθεί η κίνηση αυτή από τις αρχές ανταγωνισμού του κράτους. Πρέπει να τονιστεί ότι ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων Tianjin έχει στρατηγική γεωγραφική θέση στις οικονομικές σχέσεις Πεκίνου με Tianjin & Hebei και είναι από τους πιο ανταγωνιστικούς σταθμούς στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή του Bohai Rim. Η εξαγορά αυτή αποτελεί μέρος του στρατηγικού σχεδιασμού της κινεζική εταιρείας ενώ προβλέπεται να ενδυναμωθεί η συνεργασία του κινεζικού κολοσσού με την συμμαχία τακτικών γραμμών «Ocean Alliance» όπως και την σημαντική του θέση στην περιοχή της Κίνας. (Ναυτικά Χρονικά, 2021)

Όσον αφορά την χρήση φυσικού αερίου ως ένα οικολογικότερο καύσιμο σε σύγκριση με το παραδοσιακό αργό πετρέλαιο και ως ένα καύσιμο με αφθονία παγκοσμίως, η Κίνα άρχισε να επενδύει με τις κατασκευές σταθμών φυσικού αερίου που μεταφέρονταν σε υγροποιημένη μορφή τόσο δια θαλάσσης όσο και μέσω αγωγών, με την πρώτη μέθοδο να είναι αντικείμενο μελέτης της παρούσης εργασίας.

Πιο συγκεκριμένα, στόχος μέχρι το 2020 είναι το 10% της ενεργειακής ζήτησης της Κίνας να είναι βασισμένο στο αέριο, με 360 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα η εγχώρια ζήτηση αερίου και 54 εκατομμύρια μετρικούς τόνους (MT) η εκτιμώμενη ζήτηση της Κίνας σε ΥΦΑ. Σε συνάρτηση με τα ανωτέρω, 160 εκατομμύρια μετρικοί τόνοι άνθρακα θα πρέπει να μειωθούν από την εγχώρια κατανάλωση. Επομένως, η απότομη αλλά στρατηγική στροφή της Κίνας στους σταθμούς υγροποιημένου φυσικού αερίου ήταν αναμενόμενη και θα μελετηθεί παρακάτω. (Standard and Poor's, 2018)

Επενδύσεις σε Τερματικούς Σταθμούς ΥΦΑ *Investing in LNG Terminals*

Τερματικός Σταθμός ΥΦΑ Σαγκάης

Για την επίτευξη του στόχου της να παραμείνει το κέντρο της παγκόσμιας βιομηχανίας, η Κίνα χρειάζεται επάρκεια σε ενέργεια. Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις της Κίνας είναι να εξασφαλίσει επάρκεια και εφεδρείες φυσικού αερίου για τις επόμενες τρεις δεκαετίες. Shanghai LNG project είναι ένας από τους δεκάδες τερματικούς σταθμούς φυσικού αερίου που κατασκευάστηκαν στην Κίνα τα προηγούμενα έτη για να εφοδιάσουν φυσικό αέριο σε βιομηχανικές εταιρείες ή και εταιρείες παραγωγής ενέργειας όπως επίσης και σε εγχώριους πελάτες. Το έργο αυτό θα εφοδιάζει λίγο παραπάνω από ένα (1) εκατομμύριο τόνους σε ετήσια βάση αρχικά και αργότερα θα έχει την εφοδιαστική ικανότητα άνω των τριών (3) εκατομμυρίων τόνων, σε ετήσια πάντα βάση. Τον Ιανουάριο του 2007, η Εθνική Υπεράκτια Πετρελαϊκή Εταιρεία της Κίνας (CNOOC) υπέγραψε συμφωνία με τον Όμιλο Shenergy για την ανάπτυξη του τερματικού LNG Shanghai. Οι δύο αυτές εταιρείες προχώρησαν στην κατασκευή του τερματικού σταθμού δια μέσω μια νέας εταιρείας, της Shanghai LNG Company. Η CNOOC κατέχει το 45% των συμφερόντων της νέας εταιρείας, πέραν από τις άλλες επενδύσεις της στις πόλεις Guangdong, Fujian, Zhejiang και Shanghai. (Hydrocarbons Technology, 2007)

Αν και γεωγραφικά ο σταθμός ανήκει στην επαρχία Zhejiang, εφοδιάζει αποκλειστικά την Σαγκάη. Το έργο αυτό περιελάμβανε την κατασκευή προβλήτας για φιλοξενία πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, έναν λαμβάνων τερματικό σταθμό και έναν υποθαλάσσιο αγωγό. Η πρώτη φάση κατασκευής περιελάμβανε τρεις τσιμεντένιες δεξαμενές 165,000 τόνων, μια ειδική προβλήτα πρόσδεσης πλοίων LNG χωρητικότητας 80,000-200,000 κυβικών μέτρων με τους αντίστοιχους υποθαλάσσιους αγωγούς και τον εξοπλισμό επαναεριοποίησης. (Hydrocarbons Technology, 2007)

Τερματικός Σταθμός ΥΦΑ Guangdong

Ο Τερματικός Σταθμός διαχείρισης φυσικού αερίου του Guangdong ήταν ο πρώτος σε κατασκευή τερματικός για LNG στην Κίνα. Το έργο ξεκίνησε το 2002 και η έναρξη κατασκευής του ξεκίνησε ένα έτος μετά, τον Δεκέμβριο. Το project αυτό χρηματοδοτήθηκε από την CNOOC, την κοινοπραξία της επαρχίας

Guangdong και άλλων ενεργειακών εταιρειών. Τελείωσε η κατασκευή του στα μέσα του 2006 και τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους ξεκίνησαν οι εμπορικές δραστηριότητες. Αρχικά εταιρείες εξαγωγής φυσικού αερίου κλήθηκαν για να δώσουν τις προσφορές τους με σκοπό την σύναψη μακροχρόνιου συμβολαίου 25 ετών. Το συμβόλαιο υπογράφηκε με την κοινοπραξία North West Shelf (NWS) η οποία αποτελείτο από ενεργειακούς κολοσσούς όπως η Shell, η BP, η CNOOC η αυστραλέζικες BHP & Woodside. Η επαρχία Guangdong είναι επίσης η μεγαλύτερη εισαγωγέας υδροποιημένου πετρογκάς (LPG) στην Κίνα. (Hydrocarbons Technology, 2011)

Τερματικός Σταθμός ΥΦΑ Jiangsu

Το 2017, η Κίνα έγινε ο μεγαλύτερος καταναλωτής υδροποιημένου φυσικού αερίου σε παγκόσμιο επίπεδο, ξεπερνώντας μάλιστα τη Νότιο Κορέα η οποία ήταν η δεύτερη χώρα στην εισαγωγή. Στην Ανατολική Κίνα ο Κινέζικος ανεξάρτητος διανομέας φυσικού αερίου Jiasheng Gas Co. σχεδιάζει την κατασκευή εγκαταστάσεων αποθήκευσης και επεξεργασίας υδροποιημένου φυσικού αερίου αξίας 380 εκατομμυρίων αμερικανικών δολαρίων. Αυτό αποτελούσε αποτέλεσμα των αυξανόμενων Κινεζικών ιδιωτικών επενδύσεων στους τερματικούς σταθμούς εισαγωγής φυσικού αερίου σε υδροποιημένη μορφή. Αρχικά, θα κατασκευαστούν δύο (2) δεξαμενές χωρητικότητας 100,000 κυβικών μέτρων και ικανότητα χειρισμού 1.5 MTPA (ένα εκατομμύριο τόνοι ανά έτος). Η Κινεζική εταιρεία Wuhuan Engineering Co. σκοπεύει επίσης να επεκτείνει την ικανότητα της εγκατάστασης σε 3 MTPA σε δεύτερη φάση. Ο τερματικός αυτός θα εφοδιάζει με καύσιμα τις πόλεις Wuxi & Jiangyin στο Jiangsu, έναν σημαντικό καταναλωτή φυσικού αερίου στην Κίνα, όπως επίσης και στην πλεύσιμη ενδοχώρα μέσω του ποταμού Yangtze. (Journal of Petroleum Technology, 2021)

Τερματικός Σταθμός ΥΦΑ Ningbo

Στην περιοχή Beilun της επαρχίας Zhejiang ολοκληρώθηκε το 2012 η κατασκευή του τερματικού ΥΦΑ Ningbo, εγκαινιάζοντάς το με την άφιξη Q-Max πλοίου μεταφοράς ΥΦΑ από το Κατάρ. Η ανάπτυξη του χρηματοδοτήθηκε από την CNOOC κατά 51% και τις ενεργειακές εταιρείες του Zhejiang και του Ningbo κατά 29% και 20% αντίστοιχα. (Hydrocarbons Technology, 2013) Το 2018, η CNOOC ξεκίνησε την κατασκευή της δεύτερης φάσης του τερματικού ΥΦΑ. Ειδικότερα, κτίστηκαν τρεις (3) δεξαμενές χωρητικότητας 160,000 κυβικών μέτρων έκαστη. Ο σταθμός θα έχει 6 εκατομμύρια τόνους αποθηκευτική ικανότητα. (Reuters, 2018)

Κινεζικές Επενδύσεις στην Ελλάδα *Chinese Investments in Greece*

Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις *Shipping Financing*

Με τα συνεχώς αυξανόμενα επίπεδα των τελευταίων ετών στην συνεργασία της Κίνας με την Ελλάδα στον χώρο της ναυτιλίας, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι χρηματοπιστωτικές εταιρείες που εξασφάλιζαν τις χρηματοδοτήσεις για τις επενδυτικές προσπάθειες. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό της εταιρείας XRTC του κ. Γεωργίου Ξηραδάκη όπου από το 2009 συνεργάζεται στενά με την ναυτιλιακή αγορά χρηματοδοτήσεως της Κίνας. Αξίζει να σημειωθεί πως ο κ. Ξηραδάκης κέρδισε το βραβείο του Χρηματοδότη της Ελληνικής Ναυτιλίας της χρονιάς το 2010, κατά τα Βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας των Lloyd's (Lloyd's Greek Shipping Awards). (XRTC, 2020)

Το 2011, η XRTC ξεκίνησε την συνεργασία της με την Αναπτυξιακή Τράπεζα της Κίνας (China Development Bank) υπογράφοντας σύμφωνο συμβουλευτικής οικονομικών ζητημάτων. Τον Οκτώβριο του 2016 η διμερής συμφωνία ανανεώθηκε επισήμως παραδίδοντας το ανάλογο πιστοποιητικό από τον εκπρόσωπο της Αναπτυξιακής Τράπεζας της Κίνας κ. Xin Liu, Γενικό Διευθυντή του υποκαταστήματος Ningbo στον κ. Ξηραδάκη. Η Αναπτυξιακή Τράπεζα της Κίνας έχει ως στόχο την παροχή κινεζικών κεφαλαίων στους Έλληνες εφοπλιστές για να χρηματοδοτήσουν εκείνοι με την σειρά τους τις ναυπηγήσεις καινούριων πλοίων ελληνικών συμφερόντων που κατασκευάζονται σε κινεζικές γιάρδες. (Ναυτικά Χρονικά, 2016)

Στα μέσα Ιουνίου 2019 ο Έλληνας Υπουργός Εξωτερικών Νίκος Δένδιας συναντήθηκε με την Πρόεδρο της Τράπεζας της Κίνας για την Ευρώπη Zhou Li Hong και συζήτησαν για την ίδρυση υποκαταστήματος της Κινεζικής τράπεζας στην Ελλάδα. (Καθημερινή, 2019) Λίγους μήνες αργότερα, η Τράπεζα της Ελλάδος με επιστολή του υπεύθυνου του τμήματος τραπεζικών οικονομικών τον Οκτώβριο του 2019 ενημέρωσε το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων για την ίδρυση του ελληνικού υποκαταστήματος της Τράπεζας της Κίνας το οποίο και

ξεκίνησε την λειτουργία του την 1^η Νοεμβρίου 2019. Η Τράπεζα της Ελλάδος επίσης ενημέρωσε το ευρωπαϊκό παρακλάδι της Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) ότι μπορεί να δημιουργήσει Γραφείο Αντιπροσώπου στην Ελλάδα. (Τράπεζα της Ελλάδος, 2019)

Ως μια «ελαφρά» τράπεζα, το υποκατάστημα της Τράπεζας της Κίνας στην Αθήνα έχει ως βάση της παροχή οικονομικών υπηρεσιών στο πελατολόγιό της. Έχοντας σαν δεδομένο ότι υπάρχουν σημαντικές οικονομικές και εμπορικές σχέσεις που συνδέουν τις δύο χώρες, με την ίδρυση του νέου υποκαταστήματος στην Αθήνα η Τράπεζα της Κίνας σκοπεύει να μεγεθύνει τις υπάρχουσες οικονομικές σχέσεις της με την Ελλάδα με βάση την τοπική χρηματοπιστωτική αγορά. Το υποκατάστημα στην Αθήνα θα παρέχει τις υπηρεσίες τις κυρίως σε παγκόσμιας εμβέλειας κινεζικές εταιρείες όπως επίσης και σε ελληνικές εταιρείες που δύνανται να συμβάλουν στην κινεζική οικονομία. (Bank of China, 2020)

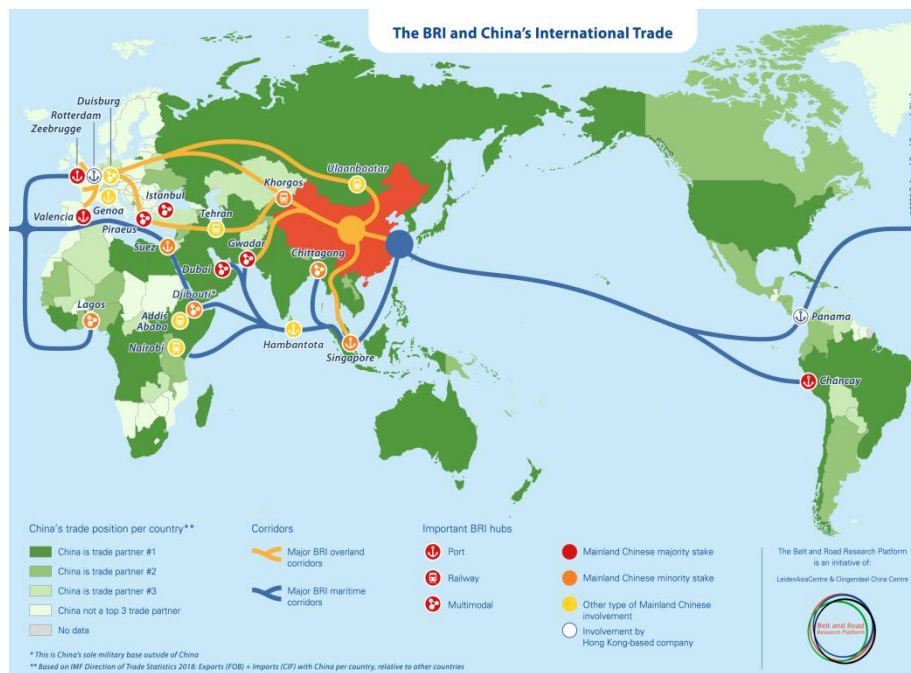
Οι στρατηγικοί δεσμοί Ελλάδας-Κίνας είναι πλέον πολυδιάστατοι σε μια ποικιλία από τομείς. Ένα σχετικό παράδειγμα των ανεπτυγμένων σχέσεων των δύο χωρών αποτελεί η εγκαίνιαση της πρώτης απευθείας πτήσης CA961 της Air China από το Πεκίνο στην Αθήνα η οποία πραγματοποιήθηκε με αεροσκάφος τύπου Airbus A330, ικανό για υπερωκεάνια ταξίδια με τουλάχιστον 300 επιβάτες. (Airbus, 2017) Με την εγκαθίδρυση της τακτικής αυτής πτήσης καθ όλη τη διάρκεια του έτους, όχι δηλαδή εποχική, γίνεται αμεσότερη η επαφή Ελλήνων και Κινέζων στους τομείς του πολιτισμού, του τουρισμού και των επιχειρήσεων, στον τελευταίο τον οποίο κυρίαρχοι είναι οι ναυτιλιακοί δεσμοί. (ΑΠΕ-ΜΠΕ, 2017)

Ο θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21^{ου} αιώνα

The 21st century Maritime Silk Road

Η πρωτοβουλία «Belt and Road» (: *yidaiyilu*) ξεκίνησε το 2013 για την ενίσχυση της οικονομικής σύνδεσης της Κίνας με τις γείτονες χώρες αλλά και σημαντικούς εμπορικούς της εταίρους στην Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη σε τομείς όπως οι υποδομές, το εμπόριο και οι επενδύσεις. Το σχέδιο αυτό που ονομάζεται και «One Belt, One Road» δηλαδή «Μια Ζώνη, Ένας Δρόμος» σύμφωνα με τον κινέζο Πρόεδρο Σι σκοπεύει μέσω μιας κοινής συμβολής στο σχέδιο από εκείνη και τις έτερες χώρες την προώθηση κατασκευής υποδομών και συνδεσιμότητας, την ενίσχυση του συντονισμού στις οικονομικές πολιτικές, την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των αναπτυξιακών στρατηγικών και την ενίσχυση της διασυνδεδεμένης ανάπτυξης για την επίτευξη κοινής ευημερίας. Ο ίδιος επισήμανε ότι η πρωτοβουλία αυτή προέρχεται από την Κίνα αλλά ανήκει στον κόσμο και ότι είναι ριζωμένη στην ιστορία αλλά προσανατολισμένη στο μέλλον. (Xinhua, 2017)

Ο νέος Δρόμος του Μεταξιού, ή ο «Δρόμος του Μεταξιού του 21^{ου} αιώνα» όπως αποκαλείται μεταξύ άλλων ομοίων τίτλων που του έχουν αποδοθεί, είναι ένα σχέδιο χερσαίων και θαλάσσιων υποδομών της τάξης των τρισεκατομμυρίων δολαρίων, ενώνοντας -αν όχι ενισχύοντας- (τυχόν υπάρχοντες) οικονομικούς και εμπορικούς δεσμούς της Κίνας με κράτη της Ασίας, Αφρικής αλλά και της Ευρώπης όπως η Ελλάδα. Πήρε το όνομά του από τον αρχαίο «Δρόμο του Μεταξιού» (γερμ. *Seidenstraße*) που ορίστηκε από τον Γερμανό γεωγράφο Φερδινάνδο φον Ριχτχόφεν, τον 19ο αιώνα, χάρη στο κινέζικο μετάξι, ένα από τα πιο προσοδοφόρα εμπορικά αγαθά που διακινούσε η Κίνα. Η θέση της Κίνας πλέον στο παγκόσμιο εμπόριο είναι κορυφαία τάξεως, αφού παράγει σχεδόν όλα τα κλιματιστικά του κόσμου, το 80% των υπολογιστών και των ηλεκτρικών κυκλωμάτων, το 70% των κινητών, το 60% των αντιβιοτικών και άλλα. (Ατσαλάκης, 2020)



Ο παγκόσμιος χάρτης του BRI (Clingendael, 2021)

Το πρόγραμμα δύναται να δώσει μεγάλη ώθηση στην Κινέζικη οικονομία και στην εικόνα που έχει ως μαλακή ισχύς (: *soft power*). Η Κίνα, ελπίζει να κερδίσει καλύτερη απόδοση στα συναλλαγματικά της αποθέματα, να δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες πέραν του κινεζικού εδάφους για κινεζικές εταιρείες, να δημιουργήσει νέες αγορές για τομείς βιομηχανιών που σήμερα αντιμετωπίζουν πλεονάζουσα ικανότητα παραγωγής όπως επίσης και να αυξήσει την ανάπτυξη στις περιοχές κατώτερου οικονομικού επιπέδου στην κινεζική ενδοχώρα. (Morrison W, 2019)

Η Μεσόγειος είναι από τους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους του διεθνούς εμπορίου. Θεωρείται σημαντικό σημείο στο σχέδιο της Κίνας καθώς αποτελεί το δυτικό άκρο του OBOR. Χάρη στην στρατηγική θέση της Μεσογείου η Κίνα αύξησε τις επενδύσεις της, κατασκευάζοντας ή εκσυγχρονίζοντας σημαντικούς σταθμούς της Μεσογείου, όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος, το Ισραήλ, η Αλγερία και σαφώς η Ελλάδα. Η επιθυμία της Κίνας είναι να αξιοποιήσει την μικρή απόσταση της Μεσογείου ως τμήμα της Ευρώπης για να γίνει ένας ζωτικός κόμβος διανομής κινέζικων αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο. Η προσφάτως διευρυμένη διώρυγα του Σουέζ, η κυριότερη οδός μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και όχι μόνο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας,

επιτρέπει τον διάπλου ακόμα μεγαλύτερων πλοίων, αυξάνοντας το πελατολόγιο των ναυτιλιακών εταιρειών που επιλέγουν την διέλευση της διώρυγας έναντι του περίπλου του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος. Συνεπώς, η ικανότητα των λιμένων της Μεσογείου να παραμένουν ανταγωνιστικά αυξάνεται. (Chaziza M, 2018)

Το λιμάνι του Πειραιά, ως ένας διηπειρωτικός κόμβος, όπως και τα ελληνικά αεροδρόμια, μπορούν να αποτελέσουν μια πολύ καλή ευκαιρία για το κινεζικό κράτος να αποκτήσει πρόσβαση στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του νέου Δρόμου του Μεταξιού, σχεδιάζεται και η κατασκευή νέου σιδηροδρόμου που θα συνδέει το λιμάνι με σημαντικούς σταθμούς της Κεντρικής Ευρώπης. Επίσης, η αναβάθμιση των εμπορικών δρόμων της περιοχής θα μπορούσε να επιδράσει αυξητικά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της Ελλάδας. (Fanni M, 2017)

Το κινεζικό κράτος έχει αναλάβει κι άλλες μεγάλες οικονομικές πρωτοβουλίες. Το 2014 τα κράτη των «BRICS» συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, ανακοίνωσαν την δημιουργία μιας αναπτυξιακής τράπεζας με αρχικό κεφάλαιο 100 δισεκατομμυρίων αμερικανικών δολαρίων με όνομα «New Development Bank» με έδρα την Σαγκάη. Η νεοσύστατη τράπεζα έχει ως στόχο την χρηματοδότηση έργων υποδομής σε αναπτυσσόμενες χώρες. (Morrison W, 2019)

Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

The privatization of the Piraeus Port Authority

Σε συνέντευξη του κ. Γεώργιου Ξηραδάκη στον δημοσιογράφο κ. Φάνη Παπαθανασίου και στην ΕΡΤ, ο πρώτος ανέφερε πως ό,τι ήταν η Ολλανδία τα προηγούμενα 50 χρόνια, θα είναι ο Πειραιάς τα επόμενα 50 χρόνια. (ΕΡΤ, 2020) Μετά από πολυετή εκδήλωση ενδιαφέροντος για την απόκτηση του μεγαλύτερου ελληνικού λιμανιού, η θυγατρική εταιρεία της COSCO, η «Piraeus Container Terminal SA» ή αλλιώς PCT ανέλαβε την διαχείριση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων από το 2009. Λίγα χρόνια αργότερα, το 2016, η COSCO απέκτησε την πλειοψηφία των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) με το 51% των μετοχών, ενώ υπό συγκεκριμένους όρους μετά από περεταίρω επενδύσεις στις υποδομές του λιμένα, η COSCO θα μπορεί να αποκτήσει το 67% του ΟΛΠ, έπειτα από αύξηση 16% στις μετοχές μέσω «escrow shares». (Καθημερινή, 2020)

Από τα τέλη της δεκαετίας του '90, η Κίνα έδειχνε μεγάλο ενδιαφέρον για την εγκαθίδρυση αξιόπιστων δρόμων μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Μεσόγειος θάλασσα δεν αποτελούσε εξαίρεση στο σχέδιο του κινεζικού κράτους. Αποτέλεσμα τούτου ήταν η κατεύθυνση της Κίνας να οδηγήσει με μια ολική ροπή των εταιρειών μεταφορών να αποκτήσουν προνομιούχες θέσεις σε σημαντικούς λιμένες της Μεσογείου, χωρίς φυσικά οι ζωτικής σημασίας τομείς όπως η εφοδιαστική αλυσίδα και ο ναυτιλιακός χώρος να αποτελούσαν εξαίρεση. (Χουλιάρας & Πετρόπουλος, 2013)

Χάρη στην εξαιρετικά προνομιούχα γεωγραφική του θέση, ο λιμένας του Πειραιά παρέχει θαλάσσια πρόσβαση στην ΝΑ Ευρώπη και την Μαύρη Θάλασσα και λογικό ήταν να αντλούσε το ενδιαφέρον πολλών κινεζικών εταιρειών. Το κινεζικό ενδιαφέρον για την απόκτηση του λιμένος αυξανόταν, με το κινεζικό κράτος να ζητά την απόκτηση του λιμένος δια μέσου μιας διμερούς διακρατικής συμφωνίας. Η Ευρωπαϊκή Κομισιόν από την άλλη είχε εκφράσει την αρνητική της θέση καθώς ζητούσε να δημιουργηθεί μια διεθνής σύμβαση. (European Monitoring Centre on Change, 2010)

Η εσωτερική πολιτική σκηνή επέδρασε αρνητικά στην διαδικασία εξαγοράς του ΟΛΠ από το Πεκίνο. Στην περίοδο 05-07 η κυβέρνηση δια του Υπουργού Ναυτιλίας προώθησε την ανάπτυξη ενός λιμανιού στο Τυμπάκι

Κρήτης που θα λειτουργούσε σαν εναλλακτικός προορισμός των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, που όμως θα λειτουργούσε και με ανταγωνιστικό τρόπο. Εν τέλει, ο Έλληνας Πρωθυπουργός τότε υποστήριξε να δοθεί προτεραιότητα στον ΟΛΠ και το 2008 ο τότε Πρόεδρος της ΛΔΚ Χου Τζιντάο είπε πως «σκοπεύουμε να εμβαθύνουμε τη ναυτιλιακή μας συνεργασία χρησιμοποιώντας (ελληνικά) λιμάνια και το κέντρο διαμετακόμισης (του Πειραιά) για το άνοιγμα τρίτων αγορών για το κοινό κέρδος» Αυτή δεν ήταν η πρώτη επαφή Ελλήνων και Κινέζων στον χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Λίγα χρόνια νωρίτερα, η China Shipping Container Line είχε ήδη συμφωνήσει με το ελληνικό κράτος να χρησιμοποιήσει τις εγκαταστάσεις του λιμανιού ως ένα κέντρο διαμετακόμισης. (Χουλιάρας Α. & Πετρόπουλος Σ., 2013)

Η συμφωνία για την παραχώρηση ενός μεγάλου τμήματος του ελληνικού λιμανιού στην κινεζική COSCO για 4.3 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ήταν η μεγαλύτερη άμεση ξένη επένδυση που έγινε ποτέ στον ελλαδικό χώρο. Ως το μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, ο Πειραιάς διαχειρίζεται περίπου το 75% της κυκλοφορίας containers στην Ελλάδα. (Ψαραύτης Χ. & Πάλλης Α.)

Στην διμερή συμφωνία του Πειραιά με τον κινεζικό κολοσσό, η COSCO επιβεβαίωσε την προθυμία της να αναπτύξει τις υποδομές της 3^{ης} προβλήτας του λιμανιού. Στις αρχές τις δεκαετίας του 2010 η διαχείριση του λιμανιού από την κινεζική εταιρεία αποδείχτηκε επιτυχημένη τόσο για την Ελλάδα όσο για την Κίνα, καθώς στο κινεζικό κομμάτι του λιμένα, η κίνηση φορτίου υπερδιπλασιάστηκε, φτάνοντας το αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων άνω του ενός εκατομμυρίου. (Alderman L, 2012)

Μια ενδεικτική κίνηση της COSCO στο μισθολόγιο των ναυτεργατών είναι η μείωση των μισθών, καθώς υποστηρίζεται πως υπήρχαν ναυτεργάτες με μηνιαίο μισθό περί τα 12,500€ συμπεριλαμβανομένου τις υπερωρίες στην προ-COSCO εποχή ενώ μετά την ιδιωτικοποίηση η κινεζική εταιρεία συνήθως πληρώνει λιγότερο από 1,500€ τον μήνα. Επίσης, είναι χαρακτηριστικό ότι πριν, συμφώνως κανονισμών των ναυτεργατικών σωματείων η λειτουργία των ατσάλινων γερανών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (αγγ. *gantry cranes*) απαιτούσε πλήρωμα εννέα (9) ατόμων κατ' ελάχιστον, ενώ η COSCO χρησιμοποιεί ολιγομελές πλήρωμα των τεσσάρων. Αξίζει όμως να σημειωθεί πως τα καθαρά έσοδα για την κινεζική εταιρεία ήταν μικρά, κάτι το οποίο οφειλόταν στο σχέδιο της COSCO να τριπλασιάσει την χωρητικότητα του λιμανιού που έφτανε σχεδόν στα 400 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, κάτι το οποίο θα ανέβαζε το λιμάνι του Πειραιά στα μεγαλύτερα 10 λιμάνια του κόσμου. (Alderman L, 2012)

Επιπλέον, η πολιτική της Κίνας για την ανάδειξη του ελληνικού λιμανιού ως ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο συμπεριλάμβανε κινήσεις όπως η ανακατεύθυνση των πλοίων της από τα λιμάνια της Νάπολης και Κωνσταντινούπολης σε αυτό του Πειραιά. (Poulain L, 2011)

Από την μεριά της πολιτικής σκηνής, στον εγχώριο τομέα, ο Πρωθυπουργός της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κυριάκος Μητσοτάκης χαρακτήρισε την επένδυση της COSCO στον Πειραιά ως ένα «win-win» εγχείρημα, δηλαδή επιφέροντας κέρδος και στις δύο μεριές. Είπε μάλιστα πως «Ήταν μια καλή συμφωνία για την COSCO, ήταν μια καλή συμφωνία για την Ελλάδα. Ο Πειραιάς έχει μετατραπεί σε ένα πολύ επιτυχημένο λιμάνι. Το καταστήσαμε πολύ σαφές. Θέλουμε να το κάνουμε το μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου.» Ο Έλληνας Πρόεδρος της Κυβέρνησης υπογράμμισε την γεωγραφική σημασία της Ελλάδας και κατ' επέκταση του λιμανιού, «Είναι ένα φυσικό σημείο εισόδου για εμπορευματικά αγαθά στην Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειο. Θέλουμε να μετατρέψουμε την Ελλάδα σε εφοδιαστικό κόμβο. Η γεωγραφία δεν αμφισβητείται. Πάντοτε θα χρειάζονται οκτώ με εννιά λιγότερες μέρες για να φτάνουν τα πλοία στην Ευρώπη από τον Κόλπο ή την Ανατολική Ασία.» (Καθημερινή, 2020)

Κατά την πρώτη σύνοδο κορυφής της Πρωτοβουλίας Συνεργασίας της Κίνας με 17 χώρες της Ευρώπης η οποία έλαβε μέρος φέτος μέσω τηλεδιάσκεψης –λόγω πανδημίας- ο Πρωθυπουργός επισήμανε ότι «Το παράδειγμα της κινεζικής επένδυσης από την COSCO στον λιμένα του Πειραιά υπογραμμίζει αυτή την «win-win» προσέγγιση, μιας επενδυτικής πρωτοβουλίας που είναι αμοιβαίως ευεργετική και για τις δυο χώρες.» Ο κινέζος Πρόεδρος Σι από την μεριά του πρόσθεσε ότι «Ο λιμένας έχει γίνει ένας σημαντικός κόμβος για την γρήγορη χερσαία και θαλάσσια σύνδεση Κίνας και Ευρώπης και για τη συνδεσιμότητα μεταξύ Ασίας και Ευρώπης» και πως η Κίνα είναι «έτοιμη να εργαστεί από κοινού με την Ελλάδα και άλλες πλευρές για την περαιτέρω προώθηση της συνεργασίας 17+1.» (Καθημερινή, 2021)

Σε διάλογο μεταξύ ΟΛΠ και ελληνικού κράτους για την επίλυση σοβαρών ζητημάτων, κάποια από τα οποία είναι προαπαιτούμενα στην διμερή συμφωνία για την απόκτηση του επιπλέον 16% στις μετοχές του Οργανισμού φτάνοντας στο 67% συνολικά, ετέθη το ζήτημα κατασκευής ενός 5^{ου} προβλήτα για την αύξηση των δυνατοτήτων του λιμανιού. Στα πλαίσια της ανταλλαγής επιχειρημάτων, ο οργανισμός ανέφερε πως «Μετά από 10 χρόνια συνεχούς μεγέθυνσης που έφερε το λιμάνι του Πειραιά από την 93η στην 26η θέση σε ολόκληρο τον κόσμο, η

δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων πλησιάζει τα όριά της. Κατά το 2019 εξυπηρετήθηκαν πάνω από 5,65 TEU (containers). Για τον λόγο αυτό η Διοίκηση του ΟΛΠ πρότεινε εγκαίρως την κατασκευή μίας τέταρτης προβλήτας που θα αυξήσει τη συνολική ετήσια δυναμικότητα στα 10 εκατ. TEU. Είναι μία νέα επένδυση, που θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας τόσο κατά το διάστημα της υλοποίησης και πολύ περισσότερες κατά τη διάρκεια της λειτουργίας και θα ενισχύσει την ελκυστικότητα και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, διατηρώντας μεγάλους όγκους φορτίων στον Πειραιά, που διαφορετικά μπορεί να εκτραπούν σε άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της περιοχής. Η επιβάρυνση δε στο περιβάλλον θα είναι η μικρότερη δυνατή, γιατί αφενός ο τέταρτος προβλήτας θα λειτουργήσει στη θέση του υφιστάμενου τερματικού αυτοκινήτων (που θα μετατοπιστεί προς τα ανατολικά) και αφετέρου η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων δεν αφορά εισαγωγές αλλά μεταφόρτωση σε άλλα πλοία και μεταφορά σε άλλα λιμάνια. Επίσης στον νέο προβλήτα θα χρησιμοποιηθεί ο πιο υψηλής τεχνολογίας και φιλικός προς το περιβάλλον εξοπλισμός, δηλαδή ηλεκτροκινούμενα μηχανήματα ώστε να μειώνεται το ενεργειακό αποτύπωμα και να περιορίζονται οι αέριοι ρύποι». (Ναυτεμπορική, 2020)

Σε επίσκεψη του Έλληνα Πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη στα κεντρικά γραφεία της COSCO στη Σαγκάη το 2019, ο Έλληνας Πρωθυπουργός ανέφερε ότι μέσω των νέων υποδομών και των νέων ξενοδοχείων ο στόχος είναι πλέον ο Πειραιάς να γίνει ένα παγκόσμιας σημασίας προορισμός κρουαζιέρας. Επίσης, επικρότησε το κινεζικό ενδιαφέρον για τη στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στο Πέραμα και πρότεινε από την μεριά του στην Κίνα να συμμετάσχει στην δημιουργία ενός μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων στην έκταση του λιμανιού, παραχωρώντας ένα μέρος του μουσείου στην Κίνα για να εκθέσει δικά της πλοία προηγούμενων αιώνων. (Γραφείο Τύπου Έλληνα Πρωθυπουργού, 2019)

Στρατιωτική χρήση του Πειραιϊκού λιμανιού

Military use of Piraeus's port

Σε μακροπρόθεσμο χρόνο, οι γεωπολιτικές προοπτικές διαφέρουν. Στον στρατιωτικό τομέα, το έδαφος ανάπτυξης των Σινο-ελληνικών διμερών σχέσεων ναυτικής συνεργασίας μπορεί να αναπτυχθεί. Το Κινεζικό Π.Ν. επισκέπτεται περιστασιακά την Ανατολική Μεσόγειο για επισκέψεις φιλίας σε λιμένες της περιοχής, συνήθως μετά το πέρας περιπολιών στον κόλπο του Άντεν, προτού επιστρέψει στα κινεζικά ύδατα. (Putten et. al.,2016)

Τον Οκτώβριο του 2017 τρία κινέζικα πολεμικά πλοία κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά, στα πλαίσια μιας φιλικής επίσκεψης. Η φρεγάτα Jing Zhou (FFG-532), το καταστροφικό Plans Chang Chun (DDG-150) και το πλοίο γενικής υποστήριξης Plans Chao Hu (AOR-890), πλοία που έχουν ως στόχο την προώθηση της πρωτοβουλίας του νέου Δρόμου του Μεταξιού, σύμφωνα με το διεθνές Φόρουμ διεθνούς συνεργασίας του «Belt and Road» τον Μάιο του 2017. (The Greek Observer, 2017)

Αξίζει να υπογραμμιστεί πως η Κίνα χρησιμοποίησε την Ελλάδα ως την κύρια βάση εφοδιασμού στην περιοχή την προηγούμενη δεκαετία, όπως και για την εκκένωση κινέζων εργατών από την κατεστραμμένη από τον εμφύλιο πόλεμο Λιβύη, το 2011 και το 2014, όπως και για άλλες αποστολές εκκένωσης από εμπόλεμες ζώνες όπως στην Αλβανία το 1997 και στον Λίβανο το 2006. Ο τότε Έλληνας Πρωθυπουργός κ Αντώνιος Σαμαράς προσκάλεσε το κινεζικό Πολεμικό Ναυτικό να χρησιμοποιήσει τις ελληνικές εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού-πετρέλευσης και συντήρησης στην Κρήτη και να προβεί σε περιπολίες από κοινού με το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. (Putten et. al.,2016)

Το 2011 μάλιστα, τριάντα έξι χιλιάδες κινέζοι εργάτες εκκενώθηκαν από την Λιβύη καθώς με την αραβική άνοιξη και τον εμφύλιο πόλεμο ξέσπασε βία. Επειδή τότε η Κίνα δεν ήταν σε ετοιμότητα στην Μεσόγειο, είχε αναγκαστεί να προσφύγει σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που διατίθεντο να βοηθήσουν με πλοία τους, χρησιμοποιώντας τα για την μεταφορά των πολιτών τους στον ασφαλή ελλαδικό χώρο. Ανώνυμος κινέζος αξιωματούχος μάλιστα ανέφερε πως το Πεκίνο «ντροσιάστηκε» από την ανικανότητα να εκκενώσουν τους κινέζους πολίτες με ίδια μέσα. Ανέφερε πως «εάν αυτό ξανασύμβαινε, θα ήμασταν πολύ καλύτερα προετοιμασμένοι. Θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε το κινεζικό Πολεμικό Ναυτικό και να μεταφέρουμε τους εκτοπισμένους πολίτες μας στο δικό μας λιμάνι στον Πειραιά.» (Financial Times, 2017)

Την ανωτέρω επισήμανση επικυρώνει επιστημονικός συνεργάτης του Observer Research Foundation του Νέου Δελχί. Συγκεκριμένα, ανέφερε πως «υπάρχει μια εγγενής δυαδικότητα στις εγκαταστάσεις που η Κίνα εγκαθίσταται στα ξένα λιμάνια τα οποία φαινομενικά είναι εμπορικά αλλά γρήγορα αναβαθμίζονται για την πραγματοποίηση ουσιαστικών στρατιωτικών αποστολών.» (Financial Times, 2017)

Αν και η Κίνα το 2014 δεν απάντησε δημόσια στο κάλεσμα του Έλληνα Πρωθυπουργού, δύο χρόνια αργότερα ανακοίνωσε ότι ξεκινά την κατασκευή στρατιωτική βάση υποστηρίξεως στο Ντοραλέχ του Τιμπούτι. την πρώτη κινέζικη στρατιωτική βάση στο εξωτερικό, 90 στρεμμάτων, που θα συνδράμει τις ναυτικές δραστηριότητες της Κίνας στην Μεσόγειο. (The Wall Street Journal, 2016) Σημειώνεται πως παρόμοια κίνηση παρατηρήθηκε και στην Μαλαισία, καθώς τον Νοέμβριο του 2015 η Μαλαισία συμφώνησε να επιτρέψει το κινεζικό Π.Ν. τη χρήση του λιμανιού της πόλης Κότα Κιναμπαλού, μια περιοχή στο Βόρνεο εξαιρετικής στρατηγικής σημασίας, βρεχόμενη από την θάλασσα της Νότιας Κίνας. (The Straits Times, 2015)

Αναβάθμιση των δικτυακών υποδομών του ΟΛΠ *Upgrading Piraeus Port Authority's network infrastructure*

Είναι γεγονός πλέον ότι από τους μεγαλύτερους κινδύνους ασφαλείας στον κόσμο είναι οι κυβερνοεπιθέσεις (αγγ. *cyber attacks*), καθώς τα συστήματα που ενδοεπικοινωνούν πλέον μέσω ενός ή περισσοτέρων κεντρικών συστημάτων πληθαίνουν. Δύναται δηλαδή ένα κακόβουλο λογισμικό να τοποθετηθεί σε ένα πληροφοριακό σύστημα και να λειτουργήσει με διάφορους τρόπους, όπως σαν ιός (αγγ. *virus*), σαν λογισμικό εκβιασμού για λύτρα (αγγ. *ransomware*), σαν λογισμικό κατασκοπείας (αγγ. *spyware*) ή και άλλων ειδών κακόβουλα λογισμικά. Είναι λογικό ότι μια ζημιά που θα γίνει σε ένα σύστημα θα είναι πολύ μεγάλη, τόσο στο επιχειρηματικό κομμάτι όσο στο επιχειρησιακό. Οι κυβερνοεπιθέσεις στον ναυτιλιακό χώρο τα τελευταία τρία χρόνια έχουν σχεδόν δεκαπλασιαστεί σε αριθμό, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την επίθεση στην ρωσική πετρελαϊκή εταιρεία Rosneft όπου επλήγη επίσης με κυβερνοεπίθεση, χωρίς να είχε επηρεαστεί η πετρελαϊκή της παραγωγή, σύμφωνα με τα λεγόμενά της. (CSO, 2020)

Είναι χαραγμένο στην μνήμη της παγκόσμιας ναυτιλίας η κατάρρευση του πληροφοριακού συστήματος της Maersk το 2017, ή οποία χαρακτηρίστηκε ως το αποτέλεσμα κυβερνοεπίθεσης. Η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία στον κόσμο και μια εταιρεία ως επί το πλείστον διαχείρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με στόλο άνω των εξακοσίων (600) πλοίων και μερίδιο αγοράς στο 16%, η Maersk επλήγη από την κυβερνοεπίθεση, καθώς ένα κακόβουλο λογισμικό τύπου «ransomware» εισήλθε στους σκληρούς δίσκους των τερματικών της APM, επηρεάζοντας πέραν από τον τομέα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τους τομείς των επιχειρήσεων λιμένων, ρυμουλκών, παραγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου, θαλάσσιων τρυπανιών και δεξαμενοπλοίων. Η οικονομική ζημιά που προκλήθηκε στην Maersk έφτασε τα 300 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. (Reuters, 2017)

Οι επενδυτική κατεύθυνση της Κίνας στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο δεν περιορίζεται μόνο στην απόκτηση της οικονομικής μερίδας του οργανισμού λιμένος, δεν είναι δηλαδή επιφανειακή. Για να είναι επικερδής και να παραμείνει ασφαλής από κυβερνοεπιθέσεις όπως σαν αυτές ενάντια στην Maersk & την Rosneft, η εξαγορά του ΟΛΠ από την Κίνα συνοδεύεται από επενδυτικές ενέργειες για την ασφάλεια των συστημάτων στον λιμένα. Εύλογο είναι να προστατευτούν και οι πληροφοριακές υποδομές του λιμένα, καθώς ενδέχεται να

δεχτεί κυβερνοεπιθέσεις από ανταγωνιστές του λιμένα, όπως άλλα κοντινά λιμάνια που προσφέρουν όμοιες υπηρεσίες με τον ΟΛΠ ή μη-φιλικά γειτονικά κράτη. Έτσι, όχι μόνο προστατεύεται άμεσα ο λιμένας από κινδύνους που μπορεί να δημιουργήσουν κωλύματα στις καθημερινές επιχειρησιακές δραστηριότητες του, αλλά θα τον προστατεύσουν έμμεσα από ενδεχόμενες χρηματικές αποζημιώσεις που θα χρειαστεί να δοθούν στις ναυτιλιακές εταιρείες που δεν εξυπηρετήθηκαν από το λιμάνι.

Κατόπιν ενός διεθνούς ανοικτού διαγωνισμού, η κινεζική εταιρεία πληροφορικών συστημάτων Huawei Technologies Co., Ltd. ανέλαβε το έργο του σχεδιασμού του δικτύου του ΟΛΠ και της αντικατάστασής του. Με το πέρας του δικτυακού ανασχεδιασμού του ελληνικού λιμανιού, πέραν από την προστασία από κυβερνοαπειλές, ο λιμένας θα απολαμβάνει υψηλότερες δικτυακές ταχύτητες που κυμαίνονται από 20 έως 80 Giga-bit ανά δευτερόλεπτο (σ.σ. 1Gb = 8,5 δις bit). Η επένδυση αυτή της κινεζικής εταιρείας θεωρείται ότι θα μπορεί να στηρίξει και τις μελλοντικές ανάγκες του λιμανιού, να θεωρηθεί δηλαδή «future-proof». (World Energy News, 2018)

Με τον εκσυγχρονισμό του λιμένος η εταιρεία θα μπορεί να προσφέρει:

α) Ανάλυση Απαιτήσεων – Σχεδιασμό υλοποίησης έργου

β) Προμήθεια, εγκατάσταση και προσαρμογή του απαιτούμενου εξοπλισμού που περιλαμβάνει:

- Δρομολογητές Διαδικτύου (αγγ. *Internet routers*)
- Μεταγωγούς Κέντρου Δεδομένων (αγγ. *Data Centre switches*)
- Μεταγωγούς Πυρήνα (αγγ. *Campus Core Switches*)
- Μεταγωγούς της Αποστρατικοποιημένης Ζώνης (αγγ. *Demilitarized Zone*)
- Μεταγωγούς Συνάθροισης (αγγ. *Campus Aggregation Switches*)
- Μεταγωγούς Πρόσβασης (αγγ. *Campus Access Switches*) Τείχη

Προστασίας:

- Εξωτερικά (αγγ. *Internet Firewalls*)
- Εσωτερικά (αγγ. *Campus & Data Center Firewalls*)

γ) Υπηρεσίες μετάπτωσης στο νέο δίκτυο με μηδενικό χρόνο down time

δ) Υπηρεσίες εκπαίδευσης των διαχειριστών δικτύου, όπως επίσης και

ε) Υπηρεσίες υποστήριξης κατά τη διάρκεια αρχικής περιόδου παραγωγικής λειτουργίας (OLP, 2018)

Επένδυση στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης *Investment in Thessaloniki Port Authority*

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί την θαλάσσια δίοδο στα Βαλκάνια με τον δεύτερο μεγαλύτερο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα. Έχει μάλιστα ένα από τους μεγαλύτερους τερματικούς επιβατών στην λεκάνη του Αιγαίου πελάγους που στο παρελθόν λειτουργούσε σαν τελωνειακό κτήριο, κατασκευασμένο από τον ντόπιο Εβραίο αρχιτέκτονα Έλι Μοντιάνο βασισμένο στον σχεδιασμό του Φραγκολεβαντίνου αρχιτέκτονα Αλεξάντερ Βαλαωρί, σχεδιαστή πολυτελών κτηρίων της Κωνσταντινούπολης. (Καιρίδης Δ, Γκίζλινγκ Τζ, 2020)

Πέραν της κινεζικής επενδυτικής ενέργειας στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, αυτό του Πειραιά, η Κίνα, μέσω του παγκόσμιου λιμενικού διαχειριστή CMPorts έλαβε συμμετοχή από κοινού με τον γαλλικό ναυτιλιακό κολοσσό CMA CGM στην απόκτηση του 33% του μεριδίου της South Europe Gateway Thessaloniki Ltd στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο που ανέρχεται στο 67% επί του συνόλου των μετοχών με τις υπόλοιπες μετοχές να ανήκουν στη γερμανικών συμφερόντων Deutsche Invest Equity Partners GmbH (47%) και την συμφερόντων του Ελληνορώσου επιχειρηματία Ιβάν Σαββίδη, Belterra Investments Ltd (20%). Το υπόλοιπο 33% του μεριδίου του ΟΛΘ ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ (7,27%) και άλλους μετόχους στο 25.73%. (Καθημερινή, 2018)

Παρατίθεται ότι η γαλλοκινεζική κοινοπραξία ελέγχεται σε ποσοστό 51% από την γαλλική CMA-CGM ενώ το 49% το κατέχει η κινεζική China Merchants Port Holdings Company Ltd (CMPorts). Σε επαφή μάλιστα της κοινοπραξίας με την ελληνική κυβέρνηση, ο Πρόεδρος της Terminal Link SAS, κ. Farid T. Salem ανέφερε, «σκοπός μας είναι να αναδείξουμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε κύριο σταυροδρόμι στην περιοχή του Αιγαίου και της Αδριατικής και να συνδέσουμε τη Θεσσαλονίκη με τη βαλκανική ενδοχώρα». Μπορεί το μέγεθος και η σημασία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με αυτό του Πειραιά να μην είναι εύκολα συγκρίσιμη, η επενδυτική κίνηση της Κίνας όμως ακόμα και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, είναι αξιοσημείωτη. (Καθημερινή, 2018)

Ελληνική Κινητικότητα στην Κίνα *Greek Mobility in China*

Επενδύσεις Ελλήνων στην Κίνα *Investments in China by the Greeks*

Σε χαιρετισμό του κινέζου Πρέσβη στην Αθήνα σε δεξίωση του Κινέζικου Πολεμικού Ναυτικού, σημείωσε πως οι Έλληνες εφοπλιστές είναι οι μεγαλύτεροι πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων. (Κινεζική Πρεσβεία, 2015) Για να αναλογιστούμε το μέγεθος αυτό, σημειώνεται πως ο στόλος του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, δηλαδή το σύνολο των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική ιδιοκτησία, είναι εδώ και αρκετά χρόνια ο μεγαλύτερος στον κόσμο. Το προηγούμενο έτος, το 2020, ο ελληνικός στόλος ανερχόταν σε 4,648 πλοία άνω των χιλίων κόρων ολικής χωρητικότητας, ενώ το ποσοστιαίο μερίδιο επί του παγκόσμιου στόλου ανερχόταν στο 17,6%. (UNCTAD, 2020)

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο ελληνικός εφοπλισμός παίζει ένα ακόμη μεγαλύτερο ρόλο καθώς κατέχει περίπου το 40% του συνολικού Ευρωπαϊκής χωρητικότητας. Στην δεκαετία του 2000 μάλιστα, οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν οι σημαντικότεροι πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων και περίπου οι μισές εξαγωγές και εισαγωγές μεταξύ Κίνας και Ελλάδας εκτελούντο από ελληνόκτητα πλοία. Στα δώδεκα πρώτα χρόνια της χιλιετίας μόνο, οι έλληνες πλοιοκτήτες είχαν παραγγείλει σχεδόν 500 εμπορικά πλοία από κινέζικα ναυπηγεία, με το ένα τρίτο να είχε παραδοθεί. Στην επίσκεψη του κινέζου Πρωθυπουργού Τζιαμπάο στην Αθήνα το 2010, ο κινέζος αξιωματούχος υποσχέθηκε να δημιουργήσει ένα ελληνοκινεζικό κεφάλαιο 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων για να δοθεί οικονομική βοήθεια στους Έλληνες εφοπλιστές για να παραγγείλουν εμπορικά πλοία κινεζικής κατασκευής. Το 2005 η κινεζική πρεσβεία στην Αθήνα αναγνώρισε το μέγεθος της ελληνικής παρουσίας στα κινέζικα ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, καθώς ανέφερε πως περίπου 100 ελληνόκτητα πλοία επισκέπτονταν ετησίως την Κίνα για επισκευές. (Χουλιάρης, 2013)

Στην παρούσα χρονική περίοδο, η ναυτιλιακή συνεργασία των δύο κρατών έχει παρέλθει την παραδοσιακή συνεργασία του ναυπηγικού και ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. Στο Σινοελληνικό ναυτιλιακό σεμινάριο του 2006, ο πρέσβης της Κίνας στην Αθήνα σημείωσε πως πλέον οι σχέσεις που διέπουν τις δύο χώρες έχουν να κάνουν και με τις κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων όπως επίσης και με τον ναυτιλιακό εξοπλισμό που

χρησιμοποιείται στα εμπορικά πλοία και την τεχνολογία στον ναυτιλιακό χώρο γενικότερα. (Κινεζική Πρεσβεία, 2016)

Το χαμηλό κόστος κατασκευής στην Κίνα, η οποία μπορεί και προσφέρει τιμές μειωμένες κατά 10-15% σε σχέση με ανταγωνίστρια ναυπηγεία κατάφερε να αυξήσει τις παραγγελίες της σχεδόν κατά 50% εάν συγκριθεί με την προηγούμενα έτη, όπου ο κύριος προορισμός των εφοπλιστών για κατασκευές πλοίων ήταν η Νότιος Κορέα. Με την έλευση της κρίσης οι παραγγελίες έπεσαν, όπως επίσης και οι χρηματοδοτήσεις για τις ναυπηγήσεις πλοίων με τις «δυτικές» να είναι πιο επιφυλακτικές για έκδοση νέων δανείων. Η Κίνα κάλυψε το κενό, προσφέροντας φθηνές και εύκολες χρηματοδοτήσεις με προϋπόθεση οι ναυπηγήσεις να λαμβάνουν μέρος σε κινεζικά ναυπηγεία. (e-Nautilia, 2013)

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εξωτερικών, «Οι ναυτιλιακές σχέσεις Ελλάδας-Κίνας διέπονται από τη Ναυτιλιακή Συμφωνία του 1996 (Ν. 2419/96, ΦΕΚ 141 Α΄/3.7.96), ενώ υφίσταται και η Φορολογική Συμφωνία (Ν. 3331/2005, ΦΕΚ 83Α΄/6.4.2005, σε ισχύ από την 01.01.2006) για την απαλλαγή των ναυτιλιακών κερδών από τη διπλή φορολόγηση. Επίσης, από την 01.03.2008 έχει τεθεί σε ισχύ για πέντε έτη με σιωπηρή ανανέωση η Ναυτιλιακή Συμφωνία ΕΕ-Κίνας (υπογράφηκε Δεκέμβριο 2002).» Στα μέσα της δεκαετίας του 2010 και σε περίοδο χρηματοπιστωτικής κρίσης, παρά τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα οι παραγγελίες πλοίων σε κινεζικά ναυπηγεία ανέρχονταν σε εκατοντάδες ενώ την δεκαετία 2005-2015 τα ναυπηγημένα πλοία ανέρχονταν πάνω από τετρακόσια (400) ενώ οι παραγγελίες ήταν γύρω στις τριακόσιες. (Ελληνικό ΥΠΕΞ, 2015)

Η ασιατική χώρα ανέπτυξε την τεχνολογία της και σε συγγενικούς τομείς της ναυπηγίας, όπως του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Με την έλευση νέων διεθνών κανονισμών και προτύπων με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, οι πλοιοκτήτες προχώρησαν στην τοποθέτηση συστήματος διαχείρισης θαλασσίου έρματος, το οποίο με μεθόδους προηγμένης τεχνολογίας σκοτώνει τους θαλάσσιους μικροοργανισμούς που μεταφέρονται μέσω του θαλασσίου έρματος και επιμολύνουν υδάτινες εκτάσεις διαφορετικής γεωγραφικής περιοχής. Ακόμα και σε αυτόν τον τομέα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έδειξαν την εμπιστοσύνη τους στην κινεζική τεχνολογία, επενδύοντας σε είκοσι εννέα (29) συστήματα θαλασσίου έρματος. Πιο συγκεκριμένα, επέλεξαν την SunRui Marine Environment Engineering Co. Ltd, θυγατρική της China Shipbuilding Industry Co. Ltd για τα συστήματα του Ballast Water Management που προορίζονταν για τα δεξαμενόπλοιά τους όλων των μεγεθών, από VLCC μέχρι μεσαίας εμβέλειας δεξαμενόπλοια. (Nafsgreen, 2018)

Ελληνικές παραγγελίες στα Κινέζικα ναυπηγεία

The Greek orderbook in Chinese shipyards

Ο ελληνικός εφοπλισμός σύμφωνα με φετινά στοιχεία επένδυσε συνολικά 9 δισεκατομμύρια αμερικανικά δολάρια για καινούρια και μεταχειρισμένα πλοία στο τελευταίο έτος. Επίσης, έκανε παραγγελίες για 85 ναυπηγημένα πλοία αξίας 5,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων και 233 μεταχειρισμένα πλοία αξίας 3.5 δισεκατομμυρίων. (Καθημερινή, 2021)

Οι εφοπλιστές έχουν χαρακτηριστεί δαιμόνιοι στους κύκλους της ναυτιλίας. Με ιδιαίτερο συνδυασμό ευφυΐας, εμπειρίας, επιχειρηματικότητας και ναυτοσύνης έχουν ελιχθεί και εξελιχθεί γύρω από δύσκολες εποχές για την ναυτιλία. Ακόμα και σε χρόνους οικονομικής κρίσης που ήταν ευνόητο να μην υπάρχουν παραγγελίες για ναυπηγήσεις πλοίων, η Έλληνες πλοιοκτήτες ακολουθούσαν αντικυκλική συμπεριφορά, πραγματοποιώντας τότε τις επενδύσεις τους. Με το πέρας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2009 στην Ελλάδα, της οποίας το τέλος έφτασε αρκετά χρόνια αργότερα στην Ελλάδα, οι Έλληνες εφοπλιστές μπορούν να χαρακτηριστούν ότι βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Κατάφεραν για άλλη μια φορά να προβλέψουν κυκλικές συμπεριφορές στην ναυτιλία, ελίσσοντας γύρω από τις οικονομικές πληγές των ανταγωνιστών τους. Έχοντας αναβλυθεί ατάραχοι από την οικονομική ύφεση, ναυπηγούν περισσότερα πλοία από ποτέ.

Ο Κινέζος Πρέσβης Ζου Σιαολί σε ομιλία του στην διεθνούς βεληνεκούς ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνεια» το 2014 επισήμανε το ελληνικό μερίδιο στην μεταφορά καυσίμων και πρώτων υλών στην Κίνα από τα ελληνικά πλοία, σημειώνοντας ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες βοηθούν τους Κινέζους κατασκευαστές και έχουν συμβάλει στην ακμή της Κινέζικης ναυπηγικής βιομηχανίας. Η αρχή έγινε μόλις στα τέλη του 20^{ου} αιώνα με την πρώτη παραγγελία ελληνικού πλοίου στα Κινέζικα ναυπηγεία. Πλέον, τα Κινέζικα ναυπηγεία παραδίδουν ένα νέο πλοίο κάθε εβδομάδα, με το 25% του συνόλου των ναυπηγημένων πλοίων να λαμβάνει μέρος σε Κινέζικα ναυπηγεία. (Greece-China.gr, 2014)

Ναυπηγήσεις Φορτηγών Πλοίων

Πιο συγκεκριμένα, με μια ανασκόπηση με χρονολογική σειρά, όσον αφορά την τελευταία δεκαετία ναυπηγήθηκαν είκοσι επτά (27) φορτηγά της εταιρείας Diana Shipping Inc. συμφερόντων Παληού, μεγεθών Panamax, Post-Panamax, Capesize και τα μεγαλύτερα σε εκτόπισμα, Newcastlemax. (Diana Shipping, 2021) Η Thenamaris συμφερόντων Μαρτίνου υπέγραψε «Letter of Intent (LOI)» με το ναυπηγείο «Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding» για την παραγγελία μέχρι και οκτώ (8) πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για παράδοση δύο έτη αργότερα. (Port News, 2010) Επίσης, έχει υπό κατασκευή στα ναυπηγεία «Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd.» δύο φορτηγά μήκους 229 μέτρων με έτος παράδοσης το 2022. (Thenamaris, 2021) Τον Ιούλιο του 2011, η ελληνική «Goldenport Holdings» επίσης παρέλαβε δύο (2) containership από το Κινεζικό ναυπηγείο «Yangzijiang Shipbuilding» χωρητικότητας 2500 TEU. (Offshore Energy, 2011) Η ελληνική «Chartworld Shipping Corporation» παρήγγειλε δύο (2) φορτηγά χύδην φορτίου τύπου Capesize στα ναυπηγεία «Jinhai Heavy Industries» αξίας 38.5 εκατομμυρίων αμερικανικών δολαρίων έκαστο. Τον Αύγουστο του ίδιου έτους η «Angelakos Hellas», εταιρεία συμφερόντων του Αιγνουσιώτη εφοπλιστή Ευάγγελου Αγγελάκου έδωσε παραγγελία τεσσάρων (4) πλοίων χύδην φορτίου τύπου Panamax και με επιλογή (αγγ. *option*) δύο επιπλέον. Επίσης, η εταιρεία έχει άλλα δύο πλοία χύδην φορτίου υπό κατασκευή στα επίσης Κινεζικά ναυπηγεία «Dayang Shipbuilding Co.» (Offshore Energy, 2017) Η Maran Dry, η εταιρεία διαχείρισης φορτηγών πλοίων του παγκόσμιου ναυτιλιακού ομίλου «Angelicooussis Shipping Group (ASGL)» ναυπήγησε δεκάδες μεγάλης χωρητικότητας πλοία σε Κινεζικά ναυπηγεία τα τελευταία δέκα χρόνια, αξιοσημείωτη όμως είναι η ένταξη πλοίων Newcastlemax στον στόλο της εταιρείας, με επτά (7) ναυπηγήσεις μόνο πλοίων τύπου Newcastlemax, στα ναυπηγεία SWS της Σαγκάης, τα τέσσερα από τα οποία παραδόθηκαν μόνο το 2020. (Maran Dry, 2021) Ομοίως, η Alpha Bulkera συμφερόντων Άννας Αγγελικούση, έχει δύο Newcastlemax φορτηγά υπό παραγγελία στα ναυπηγεία SWS της Σαγκάης τα οποία πρόκειται να παραδοθούν το 2022, όπως επίσης και φορτηγά τύπου Capesize και Kamsarmax. (Alpha Bulkera, 2021)

Ναυπηγήσεις Δεξαμενόπλοιων

Η χρονολογική ανασκόπηση των ναυπηγημένων ελληνικών δεξαμενοπλοίων σε Κινεζικά ναυπηγεία ξεκινά από την εταιρεία δεξαμενοπλοίων του Ομίλου Αγγελικούση, την Maran Tankers (MTM Inc.) η οποία ναυπήγησε έξι (6) VLCC χωρητικότητας άνω των 300,000 μετρικών τόνων, ήτοι περίπου 2 εκατομμύρια αμερικανικά βαρέλια έκαστο, στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. Ltd της Σαγκάης, αναθέτοντας τα τρία από αυτά σε «bareboat charter», ενώ πλέον διαχειρίζεται και τα έξι η ίδια. (Maran Tankers, 2021) Η TMS Tankers, συμφερόντων Οικονόμου ναυπήγησε πληθώρα πετρελαιοφόρων από μικρού μεγέθους μέχρι και VLCC, στα ναυπηγεία Σαγκάης, New Times και Jiangsu. (TMS Tankers, 2021) Επίσης, η Eletson ναυπήγησε στα ναυπηγεία SWS τέσσερα πλοία τύπου Aframax το 2018 και 2019, χωρητικότητας 110,000 περίπου μετρικών τόνων, νηολογημένα στον βρετανικό νηογνώμονα Lloyd's Register. (Eletson, 2021) Στα ίδια ναυπηγεία και με έτη παράδοσης το 2021 και 2022, η Pantheon Tankers, αδελφή εταιρεία της Alpha Bulkers αναμένει τρία (3) Aframax και (2) Suezmax. (Pantheon Tankers, 2021)

Πρωτοπόρες ναυπηγήσεις για τους Έλληνες

Pioneering shipbuilding for the Greeks

Ένα από τα συστατικά της επιτυχίας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μπορεί να θεωρηθεί χωρίς αμφισβήτηση η προσαρμοστικότητα των Ελλήνων στους νέους νόμους και κανονισμούς αλλά και στα νέα δεδομένα της εκάστοτε εποχής. Με την παγκόσμια προσπάθεια για την προστασία του περιβάλλοντος, επίσημοι θεσμοί απαίτησαν την χρήση νέων καυσίμων, όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), το ντίζελ (DO) και το μαζούτ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (LSFO) έναντι στο παραδοσιακό μαζούτ υψηλής περιεκτικότητας σε θείο. (HSFO)

Ένα παράδειγμα αποτελεί αυτό της ναυτιλιακής «Avin International» συμφερόντων Βαρδινογιάννη που παρήγγειλε δεξαμενόπλοιο τύπου Suezmax, μήκους 274 μέτρων, από τα ναυπηγεία «New Times Shipbuilding» της Κίνας, το οποίο πρόκειται να γίνει το πρώτο πλοίο στον κόσμο που μπορεί να χρησιμοποιήσει αμμωνία ως καύσιμο (ammonia ready). Σύμφωνα με τον Τεχνικό Διευθυντή της Avin, η αμμωνία είναι ένα καύσιμο μηδενικής εκπομπής άνθρακα που μπορεί να ευθυγραμμιστεί με τον στόχο του IMO για την μείωση των αερίων του θερμοκηπίου (GHG) μέχρι το 2050. (Cyprus Shipping News, 2021)

Επίσης, με τα νέα δεδομένα της ναυτιλίας, πλοιοκτήτες στράφηκαν στην χρήση πλωτών μονάδων αποθήκευσης και επαναεροποίησης (: *Floating Storage & Regasification Unit*) για το φυσικό αέριο. Το 2020 μάλιστα, το Κινέζικο ναυπηγείο «Hudong-Zhonghua» παρέδωσε το FSRU για λογαριασμό της εταιρείας Dynagas συμφερόντων Προκοπίου. Το ίδιο ναυπηγείο έχει υπό κατασκευή δύο όμοιες μονάδες που θα παραδοθούν στην Dynagas εντός του 2021. (Offshore Energy, 2020)

Ελληνική κυριαρχία στην μεταφορά πετρελαίου *Greek domination in oil transportation*

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι οι μεγαλύτεροι ξένοι επενδυτές στην Κίνα, τουλάχιστον στον τομέα της Ναυτιλίας, εξ ου και οι χρηματοδοτήσεις των επενδύσεών τους για την εξασφάλιση στρατηγικής σημασίας εταιρών στον τομέα των μεταφορών που είναι ζωτικής σημασίας για την χώρα του «Κόκκινου Δράκου». Όπως η ελληνική ναυτιλία είναι στρατηγική σημασίας για την Ε.Ε., καθώς μεταφέρει το 88% του εισαγόμενου αργού πετρελαίου, το 74% του φυσικού αερίου και το 44% των ορυκτών καυσίμων, αντίστοιχης σημασίας είναι και για την Κίνα. (Hellenic Shipping News, 2020)

Σύμφωνα με την Lloyd's List ο ελληνικός εμπορικός στόλος δεξαμενοπλοίων μετέφερε περισσότερο αργό πετρέλαιο παρά οι εγχώριοι πλοιοκτήτες στην Κίνα. Συνολικά, πλοία με περίπου 290 εκατομμύρια DWT έφτασαν στα κινεζικά λιμάνια, αντιπροσωπεύοντας το 1/5^ο της συνολικής κίνησης, με τους Κινέζικα πλοία να φτάνουν τα 264 εκατομμύρια. Στο εμπόριο ακατέργαστου πετρελαίου παρατηρείται μεγάλη διαφορά, καθώς το μέσο DWT ενός ελληνόκτητου δεξαμενόπλοιου φτάνει τα 229.000 DWT ενώ ενός κινέζικου τα 127.000 DWT. Δηλαδή, με αυτά τα μεγέθη, το μέγεθος του μέσου ελληνικού πλοίου βρίσκεται μεταξύ ενός VLCC και ενός Suezmax ενώ ενός κινεζικού λίγο παραπάνω από ένα Aframax. (Lloyd's List, 2020)

Περίπου το μισό του συνόλου των εισαγωγών Α' υλών και γενικών φορτίων πραγματοποιούνται με πλοία υπό ελληνική ιδιοκτησία. Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι το ποσοστό εισαγωγής πετρελαίου από Έλληνες εφοπλιστές είναι μεγαλύτερο από 60%, δηλαδή ένα αγαθό τόσης σημασίας για την μεγαλύτερη σε πληθυσμό χώρα του κόσμου –η οποία δεν είναι ακόμη ανεξάρτητη με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας- να μεταφέρεται κατά πλειονότητα από Έλληνες. (e-Nautilia, 2013)

Στρατηγικές συνεργασίες σύγχρονων εφοπλιστών

Strategic partnerships of modern ship-owners

Λιβανός – GasLog

Η GasLog συμφερόντων Πήτερ Λιβανού είναι από τις πιο εξέχουσες εταιρείες μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου στο παγκόσμιο πεδίο. Η επίτευξη ναυλώσεων μεγάλης διάρκειας και υψηλών ναύλων είναι στους στόχους μια ναυτιλιακής εταιρείας, ιδιαιτέρως μιας εταιρείας μεταφοράς LNG που φέρει τα υψηλότερα ναύλα μεταξύ των λοιπών συμβατικών φορτίων. Η GasLog Partners, αδελφική εταιρεία της GasLog Ltd, το 2020 υπέγραψε συμβόλαιο με την Κινεζική ιδιωτική εταιρεία JOVO. Το πλοίο κατασκευής 2007 με χωρητικότητα 145.000 κυβικών μέτρων χρονοναυλώθηκε στην «Singapore Carbon Hydrogen Energy» η οποία είναι θυγατρική της κινεζικής JOVO. Μετέφερε φυσικό αέριο σε υγροποιημένη μορφή στον κόλπο «Subic» στις Φιλιππίνες όπου με μεταφορές μεταξύ πλοίων (Ship to Ship) μικρότερα πλοία εν συνεχεία προωθούν το LNG στον Κινεζικό χώρο. Η κινεζική εταιρεία επιχειρεί στον τερματικό Dongguan χωρητικότητας 1.5 MTPA στην Νότιο Κίνα, που όμως μπορεί να υποδεχτεί μόνο μικρότερου μεγέθους πλοία. (LNG Prime, 2020)

Επίσης, το 2020 η GasLog υποδέχτηκε την ιστορική ναυτιλιακή οικογένεια της Κίνας Τανγκ ως μετόχους στην εταιρεία δεξαμενοπλοίων. Η ναυτιλιακή οικογένεια της Κίνας πούλησε τις μετοχές της στην θυγατρική της COSCO «Orient Overseas International» αποκτώντας 4,4 δισεκατομμύρια αμερικανικά δολάρια. Στην τοποθέτηση των μετοχών, η GasLog πούλησε 14,4 εκατομμύρια μετοχές στα \$2,5 έκαστη. (LNG journal, 2020)

Η GasLog είδε την ανάκαμψη της αγοράς του LNG καθώς η Κίνα επανήλθε από την ύφεση που έφερε η εμφάνιση του νέου στελέχους του κορονοϊού στην Ουχάν στα τέλη του 2019. Παρατηρήθηκε αύξηση της δραστηριότητας στην άμεση και βραχυπρόθεσμη αγορά κυρίως λόγω της ανάκαμψης της βιομηχανικής δραστηριότητας της ασιατικής χώρας. Το δεξαμενόπλοιο «GasLog Singapore» μετά από τροποποιήσεις στον 5ετή τακτικό δεξαμενισμό του θα χρονοναυλωθεί για δέκα χρόνια ως πλωτή μονάδα αποθήκευσης (Floating Storage Unit, FSU) στην Κινεζική Sinolam, θυγατρική της επίσης Κινεζικής επενδυτικής «Shanghai Gorgeous». (Lloyd's List, 2020)

Τον Οκτώβριο του 2020 ολοκληρώθηκε η πώληση-και-μίσθωση του δεξαμενοπλοίου GasLog Hong Kong» με την CBM Financial Leasing Co. Ltd., έναν από τους μεγαλύτερους εκμισθωτές της Κίνας, φέρνοντας 26,4 εκατομμύρια δολάρια σημαντικής ρευστότητας στην GasLog, βελτιώνοντας την μέση ετήσια ελεύθερη χρηματική ροή και άνοιξε μια νέα πηγή κεφαλαίου. (GasLog, 2020)

Τσάκος – TEN & TCM

Η εταιρεία Tsakos Energy Navigation (TEN) είναι εταιρεία δεξαμενοπλοίων που με την αδελφική της εταιρεία Tsakos Columbia Shipmanagement (TCM) αποτελούν αναπόσπαστα κομμάτια του ιστορικού ναυτιλιακού ομίλου Τσάκου, ενός παραδοσιακού ομίλου που ξεκίνησε από τον Καπετάνιο Παναγιώτη Τσάκο τον 20^ο αιώνα. Η TEN ανακοίνωσε το 2010 την συνεργασία με την China Classification Society (CSS) για την συνεργασία για την ανάπτυξη projects σχετικά με την ναυτιλία και την ενέργεια στην Κίνα. Επίσης, η TCM απασχολεί πάνω από 3500 ναυτικούς, ειδικευμένους στους διάφορους τύπους πλοίων του στόλου, από την Ελλάδα και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και από την Κίνα. (TEN, 2021)

Η CCS ιδρύθηκε το 1956 και είναι ένα από τα δέκα μέλη του «International Association of Classification Societies» και του μοναδικού νηογνώμονα της Κίνας. Μέχρι το τέλος του 2009, ο Κινέζικος νηογνώμονας ταξινομήσε 2282 πλοία συνολικής χωρητικότητας 34,5 περίπου κόρων. Σύμφωνα με τον Διευθύνων Σύμβουλο της ελλαδικής ναυτιλιακής, η συμφωνία αυτή δημιούργησε νέες ευκαιρίες για στρατηγικές επιχειρηματικές κινήσεις στην Κίνα. Χαρακτήρισε συγκλονιστικές την οικονομική ανάπτυξη και τις δυνατότητες της Κίνας, ενώ σημείωσε πως με την συνεχιζόμενη ανάπτυξη των υποδομών της, η Κίνα παίζει σημαντικό ρόλο την ανάπτυξη των πρώτων υλών, στην ζήτηση ενέργειας σε παγκόσμιο επίπεδο, άρα και στην εμπορική ναυτιλία. (Intrado, 2010)

Κωνσταντακόπουλος – Costamare

Η Costamare αποτελεί μία από τις λίγες εταιρείες που έχουν αποκλειστικό συνεργάτη διαχείρισης πλοίων στην Κίνα. Η εταιρεία Shanghai Costamare (Shanghai Costamare Ship Management Co., Ltd) ιδρύθηκε από τον Κωνσταντίνο Κωνσταντακόπουλο και έμπειρη ομάδα Κινέζων διευθυντών το 2005. Βρίσκεται στο επιχειρηματικό και εμπορικό κέντρο της Σαγκάης και παρέχει αξιόπιστες υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων στον στόλο της Costamare. Η ανταγωνιστική γεωγραφική θέση της εταιρείας, σε έναν από τους πιο σημαντικούς λιμένες του κόσμου, της δίνει την δυνατότητα να προσφέρει πολύ ανταγωνιστικές υπηρεσίες στον τομέα της διαχείρισης πλοίων (αγγ. *ship management*). Επίσης, η Shanghai Costamare επένδυσε σε συστήματα διαχείρισης όπως επίσης και σε εκπαιδεύσεις των στελεχών της, μέσω του προγράμματος χρηματοδότησεως των Δοκίμων Αξιωματικών καταστρώματος και μηχανοστασίου που προορίζονται για την εταιρεία στο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο της Σαγκάης. (Costamare, 2021)

Αξίζει να σημειωθεί ο ρόλος που έπαιξε ο ιδρυτής του ομίλου Costamare στις Σινοελληνικές σχέσεις. Αν και επιχειρηματίας, Βασίλης Κωνσταντακόπουλος και τις διπλωματικές του ικανότητες λειτούργησε ως μεσάζων μεταξύ της Ελληνικής κυβέρνησης και της COSCO, στο ζήτημα των Κινεζικών επενδύσεων και της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ που κατέληξε στην εξαγορά του λιμανιού και την πραγμάτωση των κινεζικών σχεδίων στον Πειραιά ως μέρος της πρωτοβουλίας για τον θαλάσσιο δρόμο του Μεταξίου του 21^{ου} αιώνα, μέσω της πρωτοβουλίας για μία ζώνη και έναν δρόμο. Ο Κινεζικός κολοσσός άλλωστε αποτελεί έναν από τους ναυλωτές της ελληνικής εταιρείας διαχείρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. (Putten κ.ά, 2016)

Μελισσανίδης – Aegean Shipping Management

Τον Απρίλιο του 2012 η Aegean Shipping Management συμφερόντων Μελισσανίδη ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου κατανόησης για την εγκαθίδρυση στρατηγικής συμμαχίας με την κινεζική κρατική εταιρεία πετρέλευσης με έδρα την Ουχάν «China Changjiang Bunker (Sinopec) Co. Ltd (CCBC)» την δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία πετρέλευσης στην Κίνα, για να παρέχει τις υπηρεσίες της για τους πελάτες της ελληνικής εταιρείας σε στρατηγικούς λιμένες όπως όλοι οι λιμένες του ποταμού Changjiang και διαφόρων παράκτιων λιμανιών όπως τα Nanjing, Zhenjiang, Yangzhou, Taizhou, Changzhou, Νίγκμπο, Jiangyin, Changshu, Zhangjiagang, Taicang, Σαγκάης (εκτός του Yangshan), Tianjin, Ναντόνγκ και Qingdao. Με την συνεργασία αυτή

η ελληνική ναυτιλιακή εισέρχεται δυναμικά στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών στην Κίνα.

Η Aegean Shipping Management έδωσε παραγγελία για τρία δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 114,000 MT στα τέλη του Σεπτεμβρίου 2020 από τα Κινέζικα ναυπηγεία COSCO Heavy Industry ενώ στο τέλος του έτους υπέγραψε Letter of Intent για ένα τέταρτο πλοίο, με εκτιμώμενες ημερομηνίες παράδοσης μεταξύ Ιουνίου 2022 και Μαρτίου 2023. Πέραν από την παραγγελία των προαναφερθέντων Aframax, η Aegean Shipping παρήγγειλε επίσης και δώδεκα (12) άλλα πλοία από τα ναυπηγεία της COSCO τα τελευταία τέσσερα χρόνια, με αποτέλεσμα μετά την ένταξή τους στον στόλο της εταιρείας η μέση ηλικία του στόλου θα κατέβει στα 2,9 έτη. (Ship Technology, 2020)

Σπάσιμο του εμπάργκο από τον Αριστοτέλη Ωνάση

Aristotle Onassis breaking the embargo on China

Είτε χάρη σε μια απροσδόκητη αλλά τυχερή συγκυρία με διεθνής παράγοντες όπως η ανάπτυξη της οικονομίας ασιατικών χωρών και ιδιαίτερα της Κίνας είτε χάρη σε εξωγενείς παράγοντες όπως «εμπάργκο, πόλεμοι ή τυφώνες» οι Έλληνες πλοιοκτήτες στο παρελθόν απέδειξαν ότι μπορούν να επωφεληθούν, ευρέως τε και αγρίως (*widely and wildly*), από εξαιρετικές περιστάσεις. (Θανοπούλου Ε., κ.ά., 2010)

Στις αρχές τις δεκαετίας του '60 οι ναύλοι των «ελεύθερων φορτηγών» (*tramps*) έφτασαν στο υψηλότερό τους σημείο μετά την κρίση του Σουέζ. Η επανάσταση της Κούβας έβαλε τέλος στις διπλωματικές σχέσεις του νησιού της Καραϊβικής με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το εμπάργκο που επέβαλαν οι ΗΠΑ στην εξαγωγή ζάχαρης από την Κούβα ως αντίποινα στην κατάληψη αμερικανικών διυλιστηρίων έφερε την ζήτηση του ίδιου όγκου ζάχαρης από την Σοβιετική Ένωση, αυξάνοντας την απόσταση του θαλάσσιου ταξιδιού μεταξύ των δύο ομόδοξων αλλά μακρινών χωρών. Αποτέλεσμα τούτου ήταν η εισαγωγή ζάχαρης από μακρινότερες χώρες της Λατινική Αμερικής και της Ανατολικής Ασίας, κάτι που επίσης αύξησε την απόσταση των θαλασσιών ταξιδιών. Έτσι, οι έλληνες εφοπλιστές κέρδισαν από την επιβολή του εμπάργκο, όχι μόνο μεταφέροντας την ζητούμενη ποσότητα ζάχαρης από τις μακρινότερες πλέον χώρες στις ΗΠΑ αλλά και μεταφέροντας την Κουβανέζικη ζάχαρη στον αγοραστή και εμπορικό της εταίρο, την Σοβιετική Ένωση, σπάζοντας το εμπάργκο. Επίσης, εκείνη την χρονική περίοδο ο μεγαλύτερος ναυλωτής ελεύθερων φορτηγών ήταν η κομμουνιστική Κίνα καθώς είχε σοβαρές ελλείψεις σε τρόφιμα και πρώτες ύλες. Η Κίνα για χάρη των υψηλών αναγκών της ναύλωσε ελεύθερα φορτηγά κατά ταξίδι αλλά και με χρονοναύλωση ακόμα και για πενταετή διάρκεια. Ο Τύπος της εποχής είχε καταγράψει πως η πλειονότητα των ναυλωμένων πλοίων ήταν τύπου «Liberty» ιδιοκτησίας κυρίως Ελλήνων εφοπλιστών. (Χαρλαύτη Τζ, 2015) Επίσης, ο Έλληνας εφοπλιστής Βαρδινογιάννης, ένας από τους πλέον εξέχοντες πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων στον ελλαδικό χώρο, ξεκίνησε την επιτυχή του σταδιοδρομία σπάζοντας το εμπάργκο της Ροδεσίας από την Βρετανία, στα μέσα της δεκαετίας του '60. (Χαρλαύτη Τζ, 1996)

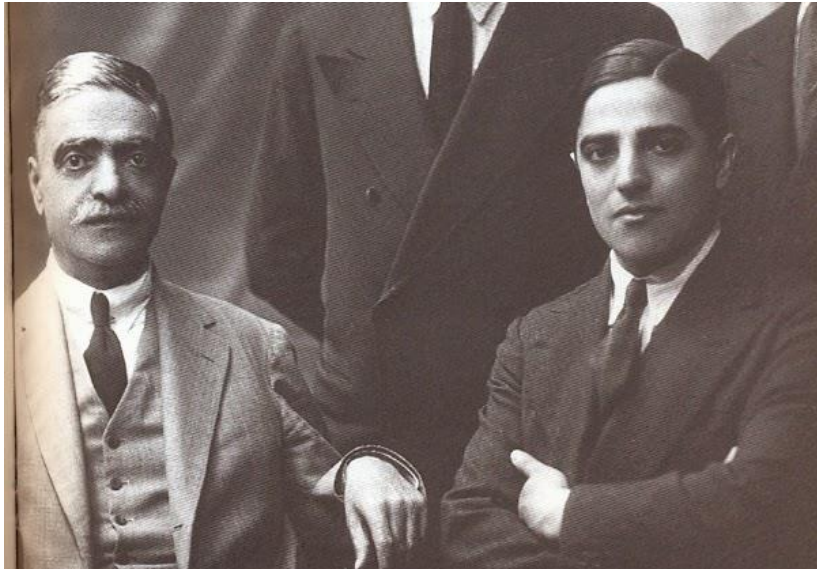
Σε ομιλία του το 2014 ο Πρέσβης της Κίνας στην Ελλάδα Ζου Σαολί ανέφερε ότι «από τις πρώτες ημέρες της Νέας Κίνας μερικοί Έλληνες εφοπλιστές

με όραμα και αποφασιστικότητα συντέλεσαν σημαντικά στις μεταφορές στρατηγικών αγαθών στην Κίνα παρά τα όποια εμπόδια». (Κινεζική Πρεσβεία, 2014) Έξι έτη αργότερα, η νέα Πρέσβης της Κίνας στην Αθήνα σε άρθρο των Global Times ανέφερε ξανά με χροιά ευγνωμοσύνης στις «αντάρτικες» κινήσεις των ελλήνων εφοπλιστών στον Ψυχρό Πόλεμο, ενώ ανέφερε την ελληνική βοήθεια στα γεγονότα της Λιβύης το 2011 όπου η Ελλάδα και τα πλοία της βοήθησαν στην μεταφορά των Κινέζων πολιτών σε ασφαλή ζώνη του ελλαδικού χώρου. (Κινεζική Πρεσβεία, 2020)

Ο Κινέζος Πρέσβης μίλησε ανοικτά για την συμβολή των ελλήνων εφοπλιστών στην μεταφορά σημαντικών υλικών για την Κίνα τον προηγούμενο αιώνα ενώ κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, οι κινήσεις των ελλήνων πλοιοκτητών πραγματοποιούνται υπό άκρα μυστικότητα. Άλλωστε τότε δεν υπήρχαν ραδιοηλεκτρονικά συστήματα σε ευρεία χρήση όπως υπάρχουν σήμερα με το AIS ή το GPS, επομένως η άντληση πληροφοριών θα έπρεπε να γίνει με τους συμβατικούς για την εποχή τρόπους. Σε επιφυλλίδα επιφανούς αμερικανικής εφημερίδας την άνοιξη του 1964 με εμπλουτισμένο το συναισθηματικό στοιχείο, κρούεται ο κώδωνας του κινδύνου για μια πρόωρη πολεμική αναμέτρηση μεταξύ του «πρώτου» και του «δεύτερου κόσμου». Αναφέρεται πως αμερικανοί πράκτορες εντόπισαν Ελληνικό φορτηγό πλοίο να μεταφέρει τέσσερις (4) χιλιάδες τόνους μεταλλεύματος κοβαλτίου από το Μαρόκο στην «Ερυθρά» όπως αποκαλεί Κίνα, υποστηρίζοντας ότι το κοβάλτιο (αγγ. *cobalt*) είναι συστατικό για μια εξαιρετικά δυνατή βόμβα. (The Washington Post, 1964)

Σε υπόμνημα, ο αντιστασιαγέλης Μπέργκερ ανέφερε στον Διοικητή του FBI Τζ. Έντγκαρ Χούβερ ότι δεν κατάφερε να εντοπίσει όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες του Νιάρχου μέσω του απορρήτου ευρετηρίου πλοιοκτητών των Lloyd ενώ ανέφερε πως κάποια από τα αγορασμένα από τις ΗΠΑ εμπορικά πλοία του Νιάρχου αποπλήρωναν το ποσό της υποθήκης με χρήματα από τις επικερδείς εμπορικές συναλλαγές με την κομμουνιστική Κίνα. (FBI, 1953)

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όντας ήδη ένας επιτυχημένος εκατομμυριούχος επιχειρηματίας και πλοιοκτήτης, αγόρασε είκοσι τρία (23) πλοία τύπου «Λίμπερτυ» από τις Ηνωμένες Πολιτείες και ξεκίνησε ένα πρόγραμμα ναυπήγησης ολοένα και μεγαλύτερων πετρελαιοφόρων πλοίων που σταδιακά θα αυξούσαν την χωρητικότητά τους. Θεωρούσε ότι χρησιμοποιώντας μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία για την μεταφορά του αργού πετρελαίου ανά τον κόσμο θα ήταν αποδοτικότερος οικονομικά. Μόνον το 1954 ο Ωνάσης ναυπήγησε δέκα επτά (17) εξαιρετικά μεγάλης μεταφορικής ικανότητας πετρελαιοφόρα, γνωστά και ως «Supertankers».



*Ο Αριστοτέλης Ωνάσης (δεξιά) με τον πατέρα του, Σωκράτη (αριστερά)
(aristotle-onassis.blogspot.com, 2021)*

Αξίζει να υπογραμμιστεί η τολμηρή προσαρμοστικότητα του Αριστοτέλη Ωνάση στα ακραία δεδομένα της εποχής. Επί παραδείγματι, κατά τη διάρκεια των πολεμικών γεγονότων μεταξύ του τότε νεοσύστατου ως κράτος Ισραήλ και των Αραβικών χωρών, τα πετρελαιοφόρα του Ωνάση του επέφεραν γιγαντιαία κέρδη πλέοντας περίξ της Αφρικανικής ηπείρου, γύρω από το Ακροτήρι της Καλής Ελπίδος και έναντι του σαφώς συντομότερου ταξιδιού του διάπλου της διώρυγας του Σουέζ ή οποία όμως είχε κλείσει με τον πόλεμο των έξι ημερών. (Encyclopaedia Britannica, 2021)

Κατά τη διάρκεια του Πολέμου της Κορέας, τα ναύλα αυξήθηκαν κατακόρυφα καθώς κατακόρυφη ήταν και η ζήτηση για αγαθά. Οι έλληνες εφοπλιστές έθεσαν τα πλοία τους στην διάθεση του Μάο Τσετούνγκ, σπάζοντας το καθεστώς κωλυσιπλοΐας μεταφέροντας ζωτικής σημασίας εμπορεύματα στην Κίνα επιφέροντάς τους υψηλά κέρδη σε ένα σενάριο που συνέφερε και τις δύο μεριές. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης αποτελούσε ίσως το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα. Χρησιμοποίησε τον στόλο του ο οποίος έφερε σημαίες Ονδούρας, Λιβερίας και Παναμά για να μεταφέρει εμπορεύματα σε κινεζικά λιμάνια. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης επίσης μετέφερε πετρέλαιο στην Κίνα με τα δικά του δεξαμενόπλοια αμερικανικής κατασκευής τύπου T2 με υψωμένη την σημαία της Σαουδικής Αραβίας. (Lippman T, 2019)

Τον Φεβρουάριο του 1954, ο Ωνάσης είχε συλληφθεί εντός ενός εστιατορίου στη Νέα Υόρκη μετά την άσκηση πονικής δίωξης από τον Υπουργό Δικαιοσύνης Χέρμπερτ Μπράουνελ για οικονομικά ζητήματα. Κατά την απολογία του ενώπιον του προέδρου του δικαστηρίου Μπολίθα Λωζ, υμνούσε το «αμερικανικό πνεύμα δικαιοσύνης» και τις ΗΠΑ ως μέρος της επιχειρηματολογίας του περί αθωότητάς του. Χαρακτηριστικά, αναφερόμενος στα γεγονότα της Σμύρνης, εξιστόρησε την σύλληψη του ιδίου και του πατέρα του από τους Τούρκους και την σωτήρια επέμβαση του Πάρκερ, του τότε αντιπρόξενου των ΗΠΑ στην Σμύρνη που σύμφωνα με τον Ωνάση τον έντυσε με αμερικάνικη ναυτική στολή και τον επιβίβασε σε ένα από τα πολεμικά πλοία του αμερικανικού στόλου στη Σμύρνη, σώζοντάς τον. (Lippman T, 2019)

Ο Ωνάσης ισχυρίστηκε ότι πλήρωσε το χρέος του στις Ηνωμένες Πολιτείες καθώς κατά την διάρκεια του Πολέμου της Κορέας και σύμφωνα με τα λεγόμενά του αρνήθηκε να μεταφέρει εμπορεύματα προς χώρες όπως την Κίνα. Ο ισχυρισμός του αυτός απεδείχθη ασταθής καθώς σύμφωνα με την ιστορικό Τζελίνα Χαρλαύτη, οι μυστικές υπηρεσίες των Ηνωμένων Πολιτειών και συγκεκριμένα η CIA (Central Intelligence Agency) απέκτησαν φωτογραφικό υλικό που τα πλοία του Ωνάση μετέφεραν φορτία στην Κίνα. Υπογραμμίζεται επίσης πως αυτή η μεταφορά γινόταν με πλοία που ο Ωνάσης είχε αγοράσει προγενέστερα από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Αποδεικνύεται πως ακόμα και σε εμπόλεμες περιόδους η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν έπαψε εμπορικούς δεσμούς με την Κίνα και με άλλες χώρες με κομμουνιστικό καθεστώς αλλά τις διατηρούσε. Ο Ωνάσης επί παραδείγματι ενάλλασε της σημαίες των πλοίων του ανάλογα τις πολιτικές συνθήκες της εποχής. Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, η Λιβεριανή και η Παναμέζικη σημαία ήταν αναγνωρίσιμη στις Ηνωμένες Πολιτείες με αποτέλεσμα τα πλοία που έφεραν τέτοιες σημαίες να μην είναι ευπρόσδεκτα στα κράτη με σοσιαλιστικό καθεστώς. Η διαδικασία αλλαγή σημαίας έπαιρνε περίπου μια μέρα και μπορούσε να πραγματοποιηθεί εν πλω και να περατωθεί σε οποιοδήποτε προξενείο. (Χαρλαύτη Τζ, 2019)

Πηγές

Sources

1. Καυρίδης Δημήτριος, Kiesling John B, Thessaloniki: A City in Transition, 1912–2012
2. Morrison Wayne M, China’s Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States
3. Putten F, The Geopolitical Relevance of Piraeus and China’s New Silk Road for Southeast Europe and Turkey | Clingendael Report, December 2016, σελ 12
4. Χαρλαύτη Τζελίνα, History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the present day, Routledge, 1996, σελ. 298
5. Χαρλαύτη Τζελίνα, Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers and the Business of Shipping, c.1820-1970, 2019, σελ. 240
6. Χαρλαύτη Τζελίνα, Greek Shipowners and Greece: 1945-1975 From Separate Development to Mutual Interdependence, 2015, σελ. 136-137
7. Lippman Thomas W., Crude Oil, Crude Money: Aristotle Onassis, Saudi Arabia, and the CIA, 2019, σελ. 47, 52
8. <https://historywarmuseum.gr/korean-war/>
9. <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20100613000062>

10. [https://undocs.org/en/A/RES/498\(V\)](https://undocs.org/en/A/RES/498(V))
11. <https://www.kathimerini.gr/opinion/733750/ti-einai-i-metapoliteysi/>
12. <https://www.reuters.com/article/greece-china-assets-idUSL6N0P12Z020140620>
13. <https://www.maritime-executive.com/article/top-10-shipowning-nations-china-sees-biggest-increase>
14. <https://www.nytimes.com/2020/08/07/business/chinas-exports-rise-despite-the-virus-surprising-economists.html>
15. <https://www.globaltimes.cn/content/1206002.shtml>
16. <https://www.britannica.com/place/China/Trade>
17. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/#economy>
18. <https://www.nytimes.com/1997/07/01/world/china-resumes-control-of-hong-kong-concluding-156-years-of-british-rule.html>
19. <https://www.statista.com/statistics/742531/global-smartphone-production-volume-share/>
20. <https://otp.investis.com/clients/us/alibaba/SEC/sec-show.aspx?FilingId=14266295&Cik=0001577552&Type=PDF&hasPdf=1>
21. <https://www.france24.com/en/live-news/20210307-china-exports-spike-to-highest-in-decades-after-covid-19-hit>
22. <https://www.statista.com/topics/1456/export-in-china/>
23. <https://www.cnbc.com/2020/11/07/chinas-october-exports-highest-in-19-months.html>

24. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-edition-eight>
25. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2020/October/weo-report?c=924,&s=NGDPD,PPPGDP,NGDPDPC,PPPPC,PCPIPC,LUR,&sy=2018&ey=2025&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>
26. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/>
27. https://www.everycrsreport.com/reports/RL33534.html#_Toc12530863
28. <https://www.dw.com/en/made-in-china-2025-the-next-stage-of-chinas-economic-rise/a-18490377>
29. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/27/WS5a6bb8b9a3106e7dcc137168.html>
30. <https://www.reuters.com/article/us-china-energy-renewables/china-to-plow-361-billion-into-renewable-fuel-by-2020-idUSKBN14P06P>
31. <https://world.time.com/2013/05/16/amid-recession-and-crisis-greeces-shipping-industry-booms/>
32. <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1531700/ellada-kina-oi-16-sumfonies-kai-to-kefali-tou-drakou>
33. <https://www.kathimerini.gr/culture/books/764904/i-kina-kai-o-ypoloipos-kosmos/>
34. <https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/>
35. <https://www.spf.org/islandstudies/research/a00011.html>
36. <https://scct.com.eg/2021/04/steven-yoogalingam-is-appointed-as-the-new-managing-director-of-suez-canal-container-terminal-scct-effective-1st-april-2021/>

37. <https://scct.com.eg/general-information/>
38. <https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252>
39. <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/shanghai-port-retains-crown-worlds-busiest-container-port-2020>
40. <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
41. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>
42. <http://www.pct.com.gr/>
43. <https://www.nsenergybusiness.com/projects/tianjin-lng-receiving-terminal/>
44. <https://www.sofregaz.fr/projects-archive/guangxi-lng-terminal/>
45. <https://agora.mfa.gr/ta-grafeia-oikonomikon-emporikon-upotheseon/grafeia-ana-xora/infofile/54176>
46. <https://www.marineinsight.com/know-more/10-major-ports-in-china/>
47. <https://www.porttechnology.org/news/what-are-the-top-ports-in-china/>
48. <https://vesselregister.dnvgl.com/VesselRegister/vesseldetails.html?vesselid=36242>
49. https://www.kathimerini.gr/resources/2019-10/1979_1311-1_skisimo.jpg
50. <https://www.naftikachronika.gr/2011/12/08/4942/>

51. <https://www.naftikachronika.gr/2021/03/07/cosco-shipping-ports-baraz-exagoron-se-termatika-emporevmatokivotion-stin-kina/>
52. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/shanghai-lng/>
53. <https://www.reuters.com/article/us-china-gas-lng-jiangsu-idUSKBN28Y0HW>
54. <https://jpt.spe.org/chinese-distributor-to-build-380-million-lng-terminal>
55. <https://gcaptain.com/china-lng-terminal-capacity/>
56. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/zhejiang-ningbo-lng-terminal-china/>
57. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/guangdong-lng-terminal/>
58. https://www.gem.wiki/Zhejiang_Ningbo_LNG_Terminal#cite_note-2
59. https://www.spglobal.com/platts/plattscontent/_assets/_files/en/specialreports/lng/sr-china-lng-expansion-032018.pdf
60. <https://www.seatrade-maritime.com/tankers/ningbo-zhoushan-port-opens-vlcc-terminal>
61. <https://www.offshore-energy.biz/cnooc-starts-ningbo-lng-terminal-expansion/>
62. <https://www.reuters.com/article/china-cnooc-lng-idAFL4N1TU3P8>
63. <https://www.hellenicshippingnews.com/greece-eager-to-continue-cooperation-with-china-in-post-pandemic-era-says-minister/>
64. <https://www.maritimes.gr/el/oikonomia/ellhnikh/23503-ependyseis-65-dis-dol-apo-tin-kina-stin-ellada>

65. <https://www.reuters.com/article/greece-china-assets-idUSL6N0P12Z020140620>
66. <https://www.agrovoice.gr/synergasia-elladas-kinas-kai-sti-naytilia/>
67. <http://gr.china-embassy.org/gr/dsjh/t1371235.htm>
68. <https://m.naftemporiki.gr/story/1355796>
69. <https://www.amna.gr/en/article/191953/Air-Chinas-Beijing-Athens-direct-flight-landed-at-Athens-International-Airport>
70. <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a330-family.html>
71. <https://www.kathimerini.gr/economy/local/1039184/ypokatastima-stin-ellada-anoigei-i-bank-of-china/>
72. <https://www.kathimerini.gr/economy/local/868617/kineziki-kyriarchia-sta-naytiliaka-daneaia/>
73. <https://www.naftikachronika.gr/2016/11/09/i-xrtc-ananeose-ti-synergasia-me-tin-trapeza-anaptyxis-tis-kinas/>
74. https://www.bankofchina.com/gr/en/aboutus/ab1/202007/t20200703_18086650.html
75. <https://www.bankofgreece.gr/en/news-and-media/press-office/news-list/news?announcement=9d7129a9-dd2a-42e0-8f5c-abd31c2dbff9>
76. <https://www.agrovoice.gr/synergasia-elladas-kinas-kai-sti-naytilia/>
77. <https://xrtc.gr/mr-george-xiradakis/>
78. <https://www.marinelink.com/news/invests-greeces-piraeus361990>
79. <https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=18033>

80. <https://www.reuters.com/article/us-cyber-attack-maersk-idUSKBN19I1NO>
81. <https://www.offshore-energy.biz/ports-increasingly-targeted-by-cyberattacks-as-maritime-incidents-surge/>
82. <https://www.csoonline.com/article/2615925/security-your-quick-guide-to-malware-types.html>
83. <https://www.olp.gr/en/news/press-releases/item/8640-piraeus-port-authority-sa-assigns-to-huawei-technologies-sa-the-project-of-modernizing-its-network-infrastructure>
84. <https://www.nytimes.com/2012/10/11/business/global/chinese-company-sets-new-rhythm-in-port-of-piraeus.html>
85. <https://www.ekathimerini.com/259014/article/ekathimerini/business/mitso-takis-cosco-in-piraeus-port-is-a-win-win-project>
86. https://www.naftikachronika.gr/2021/02/10/k-mitsotakis-paradeigma-amoivaia-epofelous-synergias-i-ependysi-tis-cosco-ston-peiraia/?fbclid=IwAR24QJv-VgcK2Stkx4XmKApaCko8j1pBqlxwSf-0ph5VoNq7du-izllu_ts
87. <https://m.naftemporiki.gr/story/1673274/i-cosco-apanta-ef-olis-tis-ulis-gia-ton-olp>
88. <https://www.capital.gr/politiki/3391418/k-mitsotakis-theloume-na-metatrepsoume-ton-peiraia-sto-proto-limani-tis-europis>
89. <https://primeminister.gr/2019/11/04/22471>
90. <http://gr.china-embassy.org/gr/zt/2015zxhyhzn/t1291188.htm>
91. <http://gr.china-embassy.org/gr/zt/2015zxhyhzn/t1291515.htm>

92. <https://www.ekathimerini.com/news/60772/greece-china-turn-new-page-in-cooperation/>
93. <https://www.ekathimerini.com/economy/262124/big-powers-vie-for-greece-s-ports/>
94. <https://www.kathimerini.gr/politics/561258526/epilogi-win-win-i-ependysi-cosco-ston-limena-peiraia/>
95. <https://www.ertnews.gr/eidiseis/ellada/o-dromos-toy-metaxioy-ston-peiraia-oi-eidikis-apostoles-paroysiazoy-n-to-ergo-tis-cosco-video/>
96. <https://www.reuters.com/article/us-greece-china-idUSKBN1XL1KC>
97. <https://m.naftemporiki.gr/story/1673274/i-cosco-apanta-ef-olis-tis-ulis-gia-ton-olp>
98. <https://www.kathimerini.gr/politics/809261/kleidi-o-olp-gia-tis-scheseis-elladas-kinas/>
99. http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/11/c_136743492.htm
100. <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-mediterranean-silk-road/>
101. https://www.everycrsreport.com/reports/RL33534.html#_Toc12530863
102. <https://www.kathimerini.gr/economy/international/1091323/o-dromos-toy-metaxioy-epirezetai-apo-ton-koronoio/>
103. <http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/19/the-geopolitical-significance-of-piraeus-port-to-china/>
104. <https://bulletin.ids.ac.uk/index.php/idsbo/article/view/3065/3045>
105. <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2017/10/139-Greece-Israel-and-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-Tzogopoulos-Web.pdf>

106. <https://thegreekobserver.com/blog/2017/10/24/three-chinese-warships-dock-piraeus-courtesy-call/>
107. <https://www.wsj.com/articles/china-builds-first-overseas-military-outpost-1471622690>
108. <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/malaysia-to-allow-pla-navy-use-of-strategic-port>
109. <https://thediplomat.com/2021/01/china-consolidates-its-commercial-foothold-in-djibouti/>
110. <https://www.clingendael.org/publication/new-map-belt-and-road-initiative>
111. <https://agora.mfa.gr/ta-grafeia-oikonomikon-emporikon-upotheseon/grafeia-ana-xora/infofile/54176>
112. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134439/Greece-Europes-global-shipping-powerhouse>
113. <https://e-nautilia.gr/9/>
114. <http://greece-china.gr/archives/1536>
115. <https://www.ekathimerini.com/economy/261296/greek-shipowners-order-85-newbuilds/>
116. <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>
117. <https://www.nafsgreen.gr/top-stories/6041-greek-owners-select-sunrui-balclor%C2%AE-bwms-for-retrofitting-their-tankers-%E2%80%93-sunrui-launches-exhaust-gas-cleaning-system-scrubber.html>
118. <http://gr.china-embassy.org/eng/zxgx/t1370983.htm>
119. <http://gr.china-embassy.org/gr/dsjh/t1289313.htm>

120. <https://www.offshore-energy.biz/report-angelakos-books-up-to-six-panamax-es-at-yangzijiang/>
121. <https://en.portnews.ru/news/123629/>
122. <https://www.thenamaris.com/fleet-overview/newbuildings/>
123. <https://www.eletson.com/index.php/our-fleet/tankers/afamax>
124. <https://marantankers.gr/our-fleet/>
125. <https://marandry.com/our-fleet/>
126. <https://www.offshore-energy.biz/chinas-hudong-launches-greek-lng-fsru/>
127. <https://cyprusshippingnews.com/2021/01/19/greek-avin-orders-a-suezmax-tanker-from-the-chinese-shipbuilder-new-times-shipbuilding/>
128. <https://www.thenamaris.com/fleet-overview/newbuildings/>
129. <https://www.tms-tankers.com/fleet.html#>
130. <https://www.offshore-energy.biz/greece-yangzijiang-shipbuilding-delivers-two-2-500-teu-container-vessels-to-goldenport/>
131. <https://www.pantheontankers.com/fleet>
132. <https://www.alphabulkers.com/#fleet>
133. <https://www.shine.cn/opinion/1910244440/>
134. <http://www.dianashippinginc.com/our-fleet/fleet-list/>
135. <https://www.offshore-energy.biz/chartworld-shipping-orders-capesize-duo-in-china/>

136. https://www.costamare.com/our_managers_shanghai_greece
137. <https://www.globenewswire.com/news-release/2010/10/26/1260190/0/en/Tsakos-Energy-Navigation-Signs-Cooperation-Agreement-With-China-Classification-Society.html>
138. <https://www.tenn.gr/careers/>
139. <https://www.gaslogltd.com/gaslog-ltd-reports-financial-results-for-the-three-month-period-ended-september-30-2020/>
140. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131809/GasLog-sees-LNG-spot-market-boost-as-China-recovers>
141. <https://www.reuters.com/article/us-panama-lng-gaslog/lng-shipping-firm-gaslog-strikes-tanker-deal-with-panama-power-project-idUSKCN1VP1DM>
142. <https://www.tradewindsnews.com/gas/gaslog-partners-fixes-lng-steam-ship-to-chinese-charterer-jovo/2-1-853217>
143. <https://lngjournal.com/index.php/latest-news-mainmenu-47/item/100489-lng-carrier-fleet-owner-gaslog-attracts-onassis-and-tung-shipping-dynasties-to-share-placement>
144. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130121/25-Peter-G-Livanos-GasLog>
145. <http://www.aegeanoil.com/new/strategic-alliance-with-china-changjiang-bunker-sinopec-co-ltd-2268.htm?lang=en>
146. <https://www.ship-technology.com/news/aegean-shipping-third-afamax-tanker/>
147. <https://www.britannica.com/biography/Aristotle-Socrates-Onassis>

148. <http://aristotle-onassis.blogspot.com/2015/01/mr-onassis-business-structure-analysis.html>
149. <http://gr.china-embassy.org/gr/zt/2015zxhyhzn/t1291515.htm>
150. <http://gr.china-embassy.org/eng/zxgx/t1833117.htm>
151. <https://vault.fbi.gov/Aristotle%20Onassis/Aristotle%20Onassis%20Part%202%20of%2011>
152. <https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP66B00403R000100260143-3.pdf>