

Η πρωτοβουλία Belt and Road της Κίνας δεν αφορά το σήμερα, αλλά το αύριο

2017/09/12 10:04 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σε μια προσπάθεια να ενισχύσει τη θέση της ως ναυτιλιακή δύναμη, να εξασφαλίσει σημαντικές αλυσίδες εφοδιασμού, να βελτιστοποιήσει τις διεθνείς εμπορικές της ικανότητες και να αναπτύξει γεωοικονομικό πλεονέκτημα, η Κίνα αγοράζει τα δικαιώματα ανάπτυξης και διαχείρισης μία αλυσίδα λιμένων που εκτείνεται από τις νότιες χώρες της Ασίας, έως τη Μέση Ανατολή, την Αφρική, την Ευρώπη, ακόμη και τη Νότια Αμερική.

Ενώ οι μεγάλες κινεζικές κρατικές επιχειρήσεις άρχισαν να αγοράζουν λιμάνια σε όλο τον κόσμο σχεδόν “αθόρυβα”, περίπου πριν από μια δεκαετία, τώρα, υπό το στρατηγικό πλαίσιο αυτού που ονομάστηκε θαλάσσιος “Δρόμος του Μεταξιού” του 21ου αιώνα (MSR) -το θαλάσσιο κομμάτι της ευρύτερης Πρωτοβουλίας “Belt and Road (BRI) – αυτές οι εξαγορές έχουν αποκτήσει τεράστια σημασία, καθώς το διηπειρωτικό δίκτυο αρχίζει να διαμορφώνεται.

Σχεδόν καθημερινά ακούει κανείς **το “νέο” ότι κάποια κινεζική κρατική ναυτιλιακή εταιρεία αγόρασε ένα λιμάνι ή απέκτησε τα δικαιώματα να αναπτύξει ένα νέο τερματικό σταθμό** σε έδαφος ή στη θάλασσα σε κάποια άλλη χώρα.

Την προηγούμενη Δευτέρα, ανακαλύψαμε ότι η China Merchants Port Holdings μόλις αγόρασε το 90% του βραζιλιάνικου φορέα εκμετάλλευσης λιμένων TCP Participações για σχεδόν 1 δισ. δολάρια.

Πριν από αυτό, ανακοινώθηκε ότι η επαρχία Jiangsu κατέβαλε 300 εκατ. δολάρια για να δημιουργήσει μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου γύρω από το Khalifa Port στο Άμπου Ντάμπι – ένα λιμάνι στο οποίο η Cosco απέκτησε νέο τερματικό στα τέλη του περασμένου έτους.

Τον Ιούλιο, η China Merchants ανέλαβε τον έλεγχο του θαλάσσιου λιμένα Hambantota της Σρι Λάνκα για 1,12 δισ. δολάρια.

Στη συνέχεια, μπορεί να μάθουμε ότι η Λιθουανία τελικά επιτρέπει στην China Merchants να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στο λιμάνι της Klaipeda.

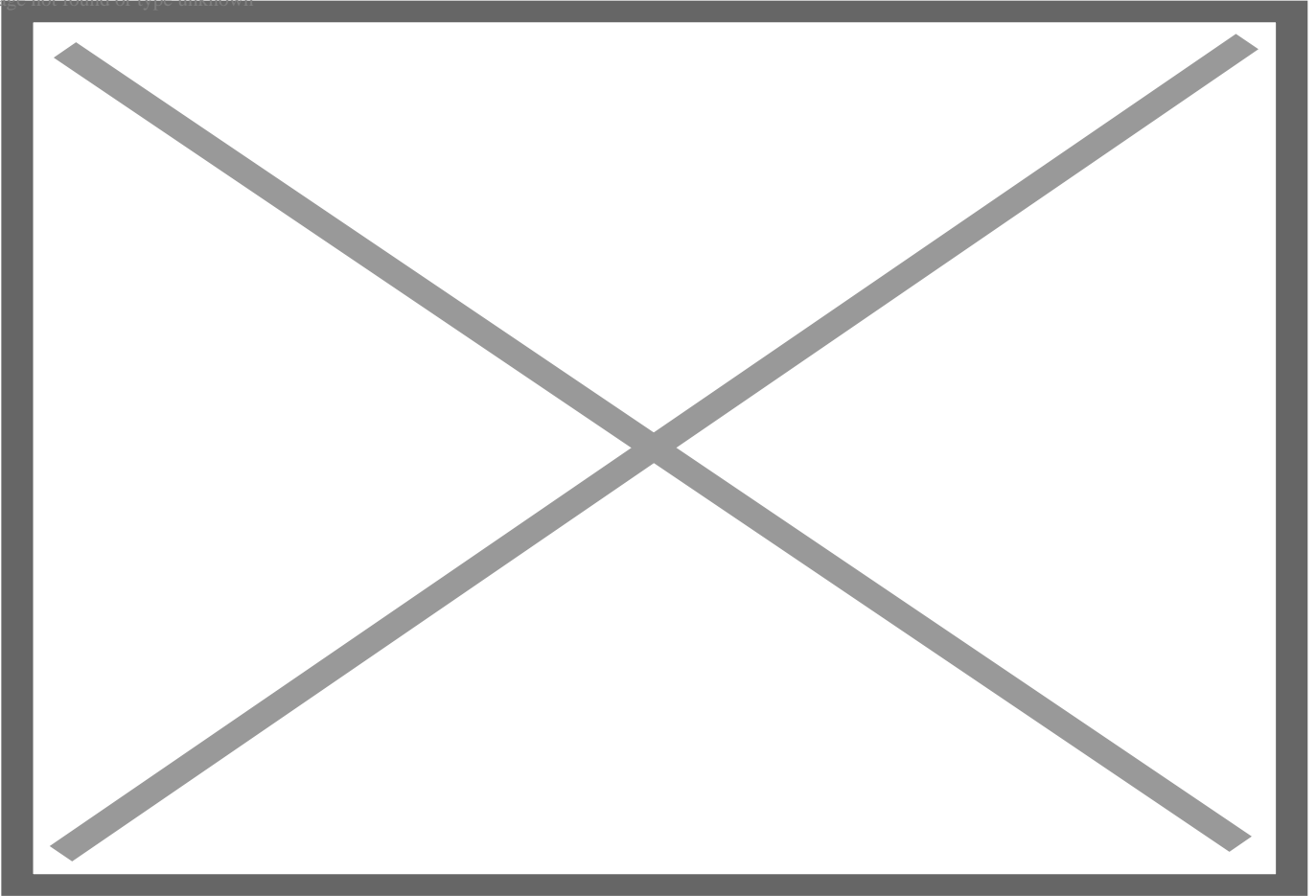
Μόλις πέρυσι, η Κίνα επένδυσε περισσότερα από 20 δισ. δολάρια σε θαλάσσιους λιμένες σε ξένα εδάφη, διπλασιάζοντας το ποσό που επένδυσε το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με εκτιμήσεις των Financial Times.

Αυτές οι νέες εξαγορές προστίθενται στο ολοένα μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο των διεθνών λιμένων της Κίνας, το οποίο τώρα επεκτείνεται παγκοσμίως, με τερματικούς σταθμούς στην Ελλάδα, τη Μιανμάρ, το Ισραήλ, το Τζιμπουτί, το Μαρόκο, την Ισπανία, την Ιταλία, το Βέλγιο, την Ακτή του Ελεφαντοστού, την Αίγυπτο και περίπου μια ντουζίνα ακόμη χώρες.

Ο Δρόμος του Μεταξιού

Ο θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21ου Αιώνα ανακοινώθηκε για πρώτη φορά από τον Xi Jinping στην Τζακάρτα ένα μήνα μετά την ανακοίνωση της πρωτοβουλίας Belt and Road (στη συνέχεια ονομάστηκε One Belt, One Road-Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος) στην Αστάνα το 2013.

Το όραμα της Κίνας ήταν να αναπτύξει μια σειρά από τρία ενισχυμένα θαλάσσια δρομολόγια από την Κίνα στην Ευρώπη και την Αφρική, αποκτώντας νέα λιμάνια, κατασκευάζοντας νέες ζώνες, ακόμη και εντελώς νέες πόλεις.



Αν και η πρωτοβουλία αυτή αρχικά αντιμετωπιζόταν με σκεπτικισμό και ακόμη και με χλευασμό από τη διεθνή κοινότητα, η Κίνα την υλοποίησε κομμάτι-κομμάτι - λιμάνι-λιμάνι - και τώρα έχει δημιουργήσει κάτι που είναι εξαιρετικά δύσκολο να χλευάσει ή να αγνοήσει κανείς.

Τα τελευταία χρόνια, η Κίνα δημιούργησε μία πλήρως κρατική και παγκόσμια ναυτιλιακή αυτοκρατορία. Κρατικές εταιρείες-γίγαντες όπως η China Merchants και η Cosco Shipping διαχειρίζονται σήμερα 29 λιμάνια σε 15 χώρες και 47 τερματικούς σταθμούς σε 13 χώρες αντίστοιχα.

Επιπλέον, άλλες, σχετικά μικρότερες κρατικές εταιρείες όπως η Shanghai International Port Group, η Ningbo Zhoushan Port και η Port of Lianyungang, επίσης, γίνονται μέρος αυτού του σχεδίου, αποκτώντας λιμάνια σε όλο τον κόσμο.

Τι σημαίνουν όλα αυτά;

Η θαλάσσια ναυτιλία είναι, σχεδόν εξ ορισμού, μια διεθνής υπόθεση και θα πρέπει να αναρωτηθούμε αν η πρόσφατη θαλάσσια επέκταση της Κίνας είναι πραγματικά κάτι μη συνηθισμένο.

Μήπως δίνουμε υπερβολική έμφαση στις εξαγορές λιμανιών από την Κίνας, χωρίς να δούμε τη μεγαλύτερη εικόνα;

Ζούμε σε έναν κόσμο, όπου οι διαχειριστές των λιμένων μιας χώρας κατέχουν και λειτουργούν τερματικά σε άλλες χώρες. Η PSA (Λιμενική Αρχή της Σιγκαπούρης) λειτουργεί τερματικούς σταθμούς σε 15 χώρες, η Maersk Line της Δανίας έχει 76 λιμάνια σε 41 χώρες, ενώ η ελβετική Mediterranean Shipping Co (MSC) διαθέτει 35 τερματικούς σταθμούς σε 22 χώρες και η DP World του Ντουμπάι διαθέτει 77 λιμάνια σε 40 χώρες.

Επομένως, αν εξετάσουμε απλώς τους αριθμούς, φαίνεται ότι οι κινήσεις της Κίνας βρίσκονται σε αντιστοιχία με αυτές στον υπόλοιπο κόσμο.

Ωστόσο, υπάρχουν συχνά μερικές βασικές διαφορές μεταξύ του τρόπου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών της Κίνας σε διεθνές επίπεδο και του πώς φαίνονται και γίνονται αντιληπτά τα projects τους.

“Οι εταιρείες Cosco και China Merchants Holdings – σε αντίθεση με την PSA και την DP World – **δεν λειτουργούν υπό μια πλήρως εμπορική λογική, αλλά πρέπει παράλληλα να ευθυγραμμιστούν με τις κρατικές πολιτικές, όπως η πρωτοβουλία Belt and Road**”, εξήγησε ο Olaf Merk του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών του ΟΟΣΑ.

“Έτσι εξηγείται η προθυμία τους να πληρώσουν υψηλότερα τιμήματα για ορισμένους τερματικούς σταθμούς από οποιαδήποτε άλλη διαχειρίστρια”.

Μια συγκεκριμένη περίπτωση: Η Cosco Shipping έλαβε χρηματοδότηση με τουλάχιστον 26,1 δισ. δολαρίων από την αναπτυξιακή τράπεζα της Κίνας για να τα επενδύσει σε projects του Belt and Road νωρίτερα φέτος.

Η πολιτική, πέρα από την οικονομική διάσταση

Παρά το γεγονός ότι η απόκτηση λιμένων από την Κίνα έχει σημαντικά οικονομικά κίνητρα, υπάρχει και μια έντονα πολιτική διάσταση.

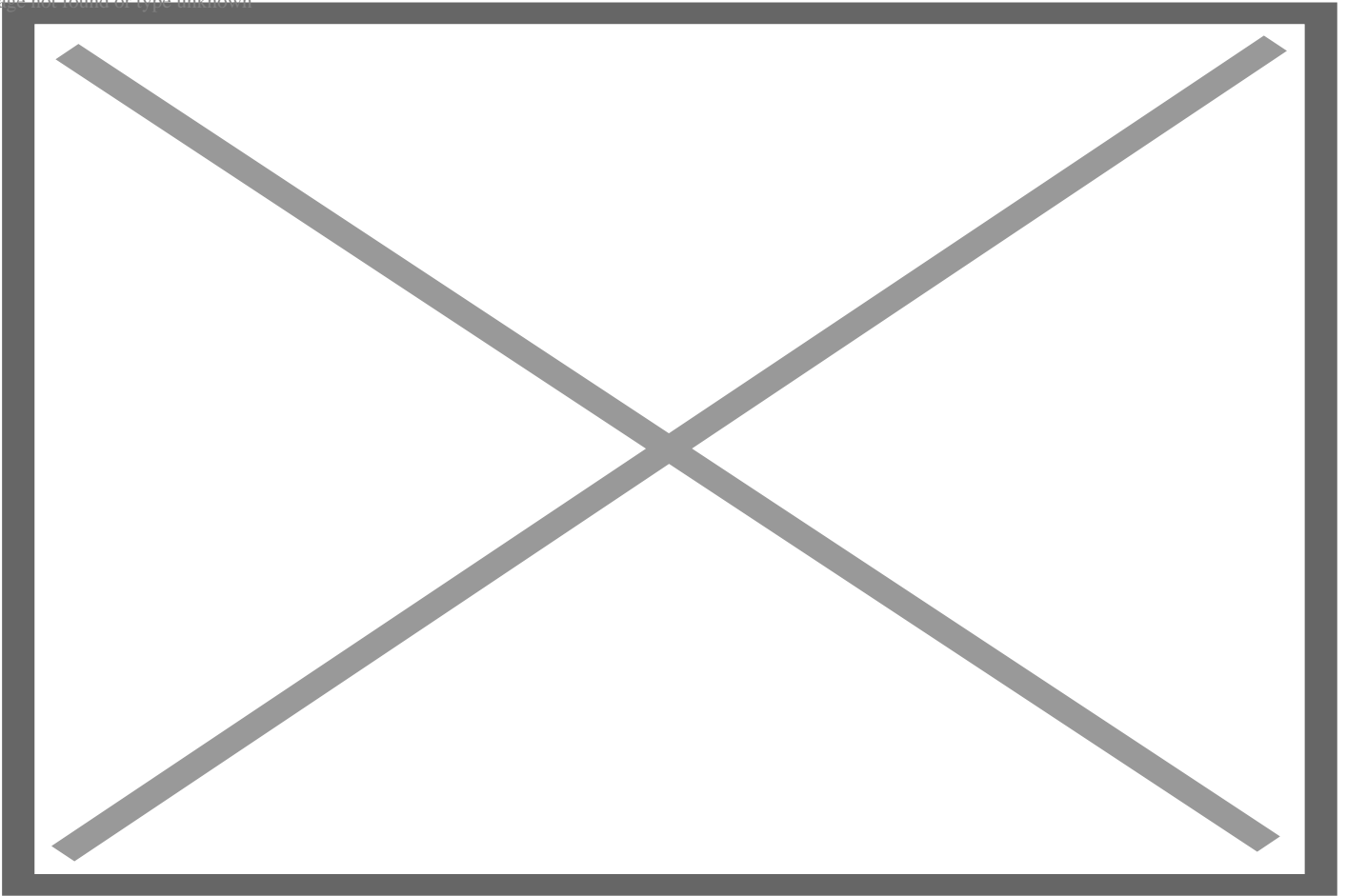
Ενώ οι εξαγορές των διεθνών λιμένων από την Κίνα μπορεί αρχικά να αντιμετωπιστούν ως επιθετικοί ελιγμοί, η φύση τους είναι εγγενώς αμυντική.

Με το να κατέχει και να διαχειρίζεται ένα **σύνθετο δίκτυο βασικών κόμβων** σε όλη την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική, η Κίνα μπορεί ουσιαστικά να ελέγχει ένα τεράστιο τμήμα της αλυσίδας εφοδιασμού για βασικά εμπορεύματα – όπως ενεργειακούς πόρους από τη Μέση Ανατολή – και να διαμορφώνει τους εμπορικούς δρόμους για τις εξαγωγές της.

Η Κίνα μπορεί να είναι πιο ανεξάρτητη, ενώ μειώνεται η πολιτική και οικονομική επιρροή που μπορούν να της ασκήσουν άλλες χώρες.

Οι συμμετοχές της Κίνας σε διεθνείς λιμένες τείνουν να είναι πολύ στρατηγικά τοποθετημένες, όχι μόνο επειδή συνδέονται μεταξύ τους σημείο-προς-σημείο σε ολόκληρο τον χάρτη της Ευρασίας, αλλά και επειδή συνδέονται με τον οδικό Δρόμο του Μεταξιού σε διασταυρώσεις-κλειδιά, παρέχοντας στην Κίνα μια νέα σειρά επιλογών για την εμπορία προϊόντων και αγαθών εντός κι εκτός της χώρας - μια σειρά από "πίσω πόρτες", αν θέλετε. Θεωρητικά, αν ένας εμπορικός δρόμος καταρρεύσει, η Κίνα μπορεί να τον παρακάμψει αυξάνοντας την εμπορική ροή σε κάποιον άλλο.

Image not found or type unknown



Παράδειγμα: Η Ειδική Οικονομική Ζώνη Kyauk Phyu ύψους 10 δισ. δολαρίων στην Μιανμάρ δεν εξελίσσεται μόνο σε κινέζικο εμπορικό/κατασκευαστικό επίκεντρο στις παρυφές της Νοτιοανατολικής και Νότιας Ασίας, αλλά είναι και ένα από τα σημεία όπου συνδέονται οι θαλάσσιοι και χερσαίοι δρόμοι του Δρόμου του Μεταξιού της Κίνας με ένα διάδρομο που εκτείνεται βόρεια προς το Kunming της νοτιοδυτικής Κίνας, το οποίο έχει ήδη εφοδιαστεί με αγωγούς φυσικού αερίου και πετρελαίου.

Αυτό "ανοίγει" στην Κίνα μια άμεση διαδρομή προς τη θάλασσα για αποστολές προϊόντων ενέργειας που προέρχονται από τη Μέση Ανατολή και παρακάμπτουν εντελώς το Στενό Malacca -που ελέγχεται από τις ΗΠΑ-, σημείο το οποίο θεωρητικά

θα μπορούσε να αποτρέψει το εμπόριο της Κίνας σε μια περίοδο κρίσης, από τους δυτικούς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους.

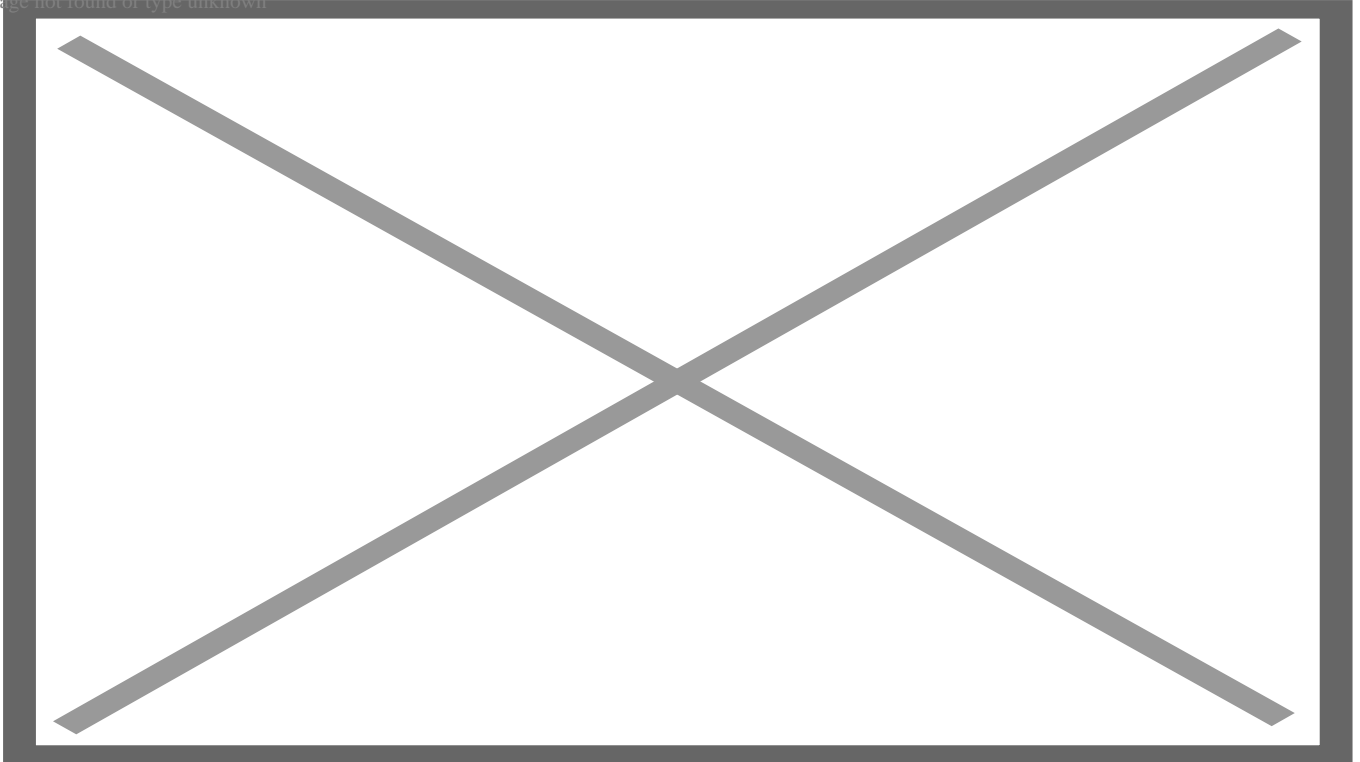
Αυτές οι νέες συμμετοχές στα λιμάνια εμπλέκουν επίσης την Κίνα στον πολιτικό και οικονομικό ιστό του κόσμου. Αυτό που κερδίζει η Κίνα **είναι ισχυρές βάσεις στη διεθνή σκηνή, που θα μπορέσουν να αντέξουν για δεκαετίες, δημιουργώντας ένα νέο γεωοικονομικό παράδειγμα κατά τη διαδικασία.**

Τη στιγμή που οι διεθνείς ηγέτες “φορούν τα χαμογελαστά τους πρόσωπα” και μιλούν για “win-win” συνεργασίες, τα διεθνή έργα υποδομής όπως τα ναυτιλιακά έργα της Κίνας ορίζουν τις νέες δυναμικές του 21ου αιώνα, με το οικονομικό πλεονέκτημα να αποτελεί το “όπλο επιλογής” της.

“Οι μεγάλες επενδύσεις παρέχουν επίσης στην Κίνα γεωπολιτική επιρροή σε διάφορες περιοχές του κόσμου, όπως η Νότια Ασία, η Αφρική και η Μεσόγειος, με τις χώρες στις οποίες η Κίνα έχει λιμάνια να εμφανίζονται λιγότερο ικανές να αντιμετωπίσουν τα κινεζικά συμφέροντα ή θέσεις”, πρόσθεσε ο Merk.

“Η εμπλοκή της Κίνας σε ξένους λιμένες συμβάλλει στην ανάδειξή της ως παγκόσμια δύναμη”, εκτίμησε ο Frans-Paul van der Putten, συντάκτης του δημοφιλούς ενημερωτικού δελτίου New Silk Road του Ινστιτούτου Clingendael.

“Σε διάφορες χώρες της Ασίας, της Αφρικής, της Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής, οι κινεζικές κρατικές εταιρείες και η κινεζική κυβέρνηση αποκτούν μακροπρόθεσμη οικονομική επιρροή ως χρηματοδότες, κατασκευαστές, φορείς εκμετάλλευσης, ιδιοκτήτες και μεγάλοι πελάτες λιμανιών και σχετικών με τα λιμάνια περιουσιακών στοιχείων. Δεδομένου του καθοριστικού ρόλου που διαδραματίζουν συχνά οι λιμένες στις εθνικές οικονομίες, μια τέτοια επιρροή μπορεί να οδηγήσει σε έναν ορισμένο βαθμό πολιτικού πλεονεκτήματος”.



Ένας άλλος σημαντικός τομέας στον οποίο οι εξαγορές των λιμανιών της Κίνας διαφέρουν από εκείνες άλλων χωρών είναι το γεγονός ότι συχνά η Κίνα δεν αναπτύσσει μόνο θαλάσσια λιμάνια αλλά πλήρεις οικονομικές ζώνες, οι οποίες γενικά περιλαμβάνουν βιομηχανικές περιοχές, επιχειρηματικά κέντρα, σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και, κατά καιρούς, έργα στέγασης. Με την Κίνα, οι αναδυόμενες αγορές μπορούν να αποκτήσουν μία τάση ανάπτυξης μεμιάς.

“Η κινεζική υπερπόντια λιμενική επένδυση συνήθως περιλαμβάνει μια ολόκληρη σειρά κινεζικών κρατικών επιχειρήσεων: μια κινεζική τράπεζα ή μία αναπτυξιακή τράπεζα, μια κινεζική εταιρεία κατασκευής λιμανιών και έναν κινεζικό φορέα εκμετάλλευσης”, εξήγησε ο Merk.

“Ένα νέο λιμάνι πρέπει να χρηματοδοτηθεί, να σχεδιαστεί, να κατασκευαστεί, να διαχειριστεί, να υποστεί εκβάθυνση και να εξυπηρετηθεί: πρόκειται για επιχειρηματικές δραστηριότητες που οι κινεζικές επιχειρήσεις είναι πρόθυμες να παράσχουν”.

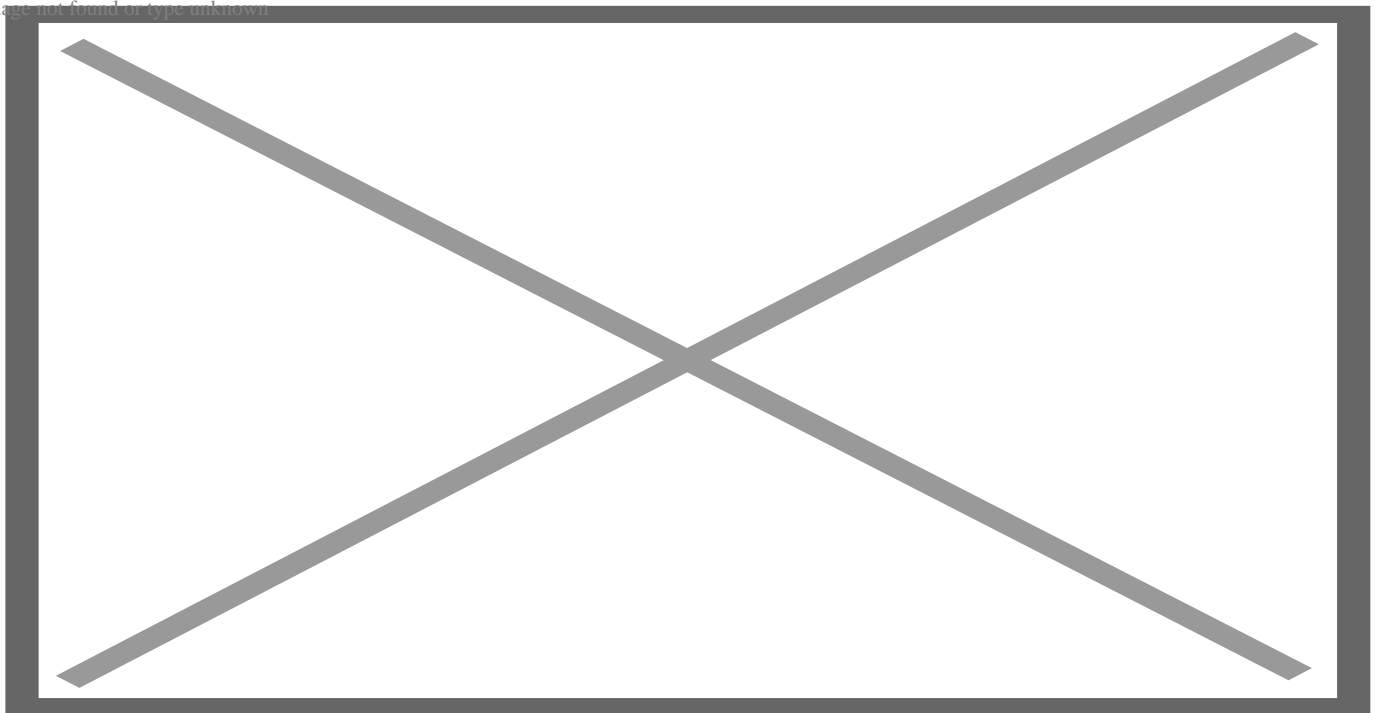
Ένα καλό παράδειγμα αυτών των “all inclusive” projects είναι η Hambantota, στη νότια Σρι Λάνκα. Το Hambantota δεν προορίζεται μόνο να γίνει η τοποθεσία ενός λιμανιού βαθέων υδάτων, αλλά θα αποτελέσει ένα εντελώς νέο οικονομικό οικοσύστημα, με μια τεράστια βιομηχανική ζώνη, ένα εργοστάσιο υδροποιημένου φυσικού αερίου, ένα συνεδριακό κέντρο, γήπεδα, μια τουριστική περιοχή που χτίστηκε σε αποκατεστημένη γη και έναν αερολιμένα (ο οποίος σήμερα είναι ένας από τους λιγότερο αξιοποιημένους διεθνείς αερολιμένες στον πλανήτη).

Τι κερδίζουν οι άλλες χώρες;

Η ωφέλεια των διεθνών λιμενικών έργων της Κίνας δεν αφορά μόνο την Κίνα, καθώς συχνά τα έργα αυτά έχουν άμεση θετική επίδραση στις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες στις οποίες αναπτύσσονται.

Όπως επισημαίνει ο Merk, οι κινεζικές επενδύσεις στο ελληνικό λιμάνι του Πειραιά, το έχουν μετατρέψει σε έναν από τους κυριότερους μεσογειακούς κόμβους, με το λιμάνι να παρουσιάζει θεαματικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Οι επενδύσεις από την Cosco της Κίνας σημαίνουν ότι το λιμάνι είναι πιο πιθανό να προσελκύσει κινεζικό φορτίο”.

Image not found or type unknown



Αυτό που προσφέρει η Κίνα είναι οι άμεσες ξένες επενδύσεις για τις οποίες διψούν οι αναδυόμενες αγορές, οι διαφοροποιημένες οικονομίες και κάποιες από τις στάσιμες χώρες της Ευρώπης, παρέχοντας στις χώρες έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας που δεν θα μπορούσαν να αντέξουν οικονομικά και στη συνέχεια παρέχοντας το φορτίο, για να τις καταστήσουν επιτυχημένες.

Ουσιαστικά, η Κίνα φροντίζει και για τις δύο πλευρές της δυναμικής προσφοράς και ζήτησης - γίνεται τόσο αγοραστής όσο και πωλητής των αγαθών και υπηρεσιών που δημιουργούν αυτές οι νέες οικονομικές ζώνες με επίκεντρο τον λιμένα - και επιτρέπουν στις χώρες που φιλοξενούν τις επενδύσεις της να επωφεληθούν από τα οικονομικά οφέλη που αποφέρουν οι επενδύσεις.

Ενώ οι εξαγορές των διεθνών λιμανιών από την Κίνα μπορεί να φαίνονται σαν ένα ακόμη παράδειγμα της οικονομικής πολιτικής της χώρας, όπου η ζήτηση δημιουργείται αρχικά τεχνητά για να απορροφήσει την προσφορά έως ότου εμφανιστούν πιο αισιόδοξες δυνάμεις της αγοράς, ωστόσο η Κίνα έχει αποδείξει ότι

αυτή η μορφή μακροπρόθεσμης, πολύπλευρης ανάπτυξης μπορεί να δουλέψει.

Οι περισσότερες από τις λεγόμενες πόλεις-φαντάσματα της Κίνας, οι οποίες χτίστηκαν στη φάση της μαζικής αστικοποίησης μεταξύ του 2003 και του 2012, έχουν γίνει πλέον ζωντανοί οικονομικοί κόμβοι.

Η πρωτοβουλία Belt and Road της Κίνας δεν αφορά το σήμερα, αλλά το αύριο, το επόμενο έτος και 50 χρόνια από σήμερα, όταν η Κίνα θα διαθέτει ένα πλήρες δίκτυο λιμένων και εμπορικών δρόμων σε όλο τον κόσμο και θα αποκτήσει ένα ισχυρό σύνολο μοχλών που θα της δίνουν τον πλήρη έλεγχο της αλυσίδας εφοδιασμού της και το γεωοικονομικό πλεονέκτημα για να λειτουργεί όπως θέλει.

Wade Shepard,

Forbes