**Επενδύσεις της Κίνας στα Μεσογειακά και Ευρωπαϊκά λιμάνια**

Οι δεσμοί που δημιουργεί τα τελευταία χρόνια η Κίνα με την Ευρώπη, αποτελεί μέρος μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής που στοχεύει στην αύξηση της κινέζικης επιρροής στις εμπορικές οδούς προς την Μέση Ανατολή και την Ευρώπη, τόσο μέσω θαλάσσης, όσο και μέσω ξηράς.

Οι κινεζικές επενδύσεις στα Ευρωπαϊκούς λιμενικούς τερματικούς σταθμούς (terminals) τα τελευταία δέκα χρόνια αγγίζουν αξιόλογα ποσοστά της μετοχικής σύνθεσης αρκετών και σημαντικών τερματικών σταθμών της Ευρώπης. Η αύξηση αυτών των επενδύσεων αποτελεί μέρος της παγκόσμιας στρατηγικής ανάπτυξης υποδομών «Πρωτοβουλία μιας ζώνης και ενός δρόμου» (Belt and Road Initiative- BRI), που υιοθέτησε η κινεζική κυβέρνηση το 2013 επενδύοντας σε σχεδόν 70 χώρες και διεθνείς οργανισμούς. Η αλήθεια βεβαίως είναι ότι παράλληλα με την απελευθέρωση της κινεζικής οικονομίας από τη δεκαετία του ’90 και ακόμα περισσότερο του 2000, ξεκίνησε μια κούρσα επενδυτικών σχεδίων της ΛΔΚ στην Ευρώπη όπως για παράδειγμα η επενδυτική πρόταση για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού του Πειραιά η οποία ολοκληρώθηκε την 1η Ιουνίου του 2010.



Οι συγκεκριμένες επενδύσεις αποτελούν μέρος του οικονομικού και γεωπολιτικού σχεδίου για τον συνεχώς αυξανόμενο ρόλο της Κίνας στο παγκόσμιο χάρτη και προέρχονται από τις κινεζικές εταιρίες, Cosco Shipping Ports, China Merchant Port Holdings (CM Port) και Qingdao Port International Development (QPI). Οι δύο πρώτες επιχειρήσεις ενεργούν υπό την επίβλεψη της κρατικής επιτροπής εποπτείας και διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων του Κρατικού Συμβουλίου της Κίνας (SASAC) που αποτελεί και τον μεγαλύτερο μέτοχό τους.

Με αυτόν τον τρόπο γίνεται πιο εύκολο για την Κίνα να επενδύει και συνεπώς να αναπτύσσεται, γιατί η Cosco και η CM Ports έχουν το πλεονέκτημα να δανείζονται με χαμηλό επιτόκιο από τις κρατικές κινέζικες τράπεζες και να εκμεταλλεύονται πολλές προσφορές που τους παρουσιάζονται. Από την μεριά της Ευρώπης, λόγω της οικονομικής κρίσης πολλές ευρωπαϊκές οικονομίες καλωσόρισαν τις κινεζικές επενδύσεις, τις οποίες είχαν και έχουν ανάγκη. Υπενθυμίζεται ότι την περίοδο της Ευρωπαϊκής κρίσης οι επενδυτικές ροές ήταν ισχνές, με αποτέλεσμα κάθε επένδυση να χαρακτηρίζεται ως «ασπίδα σωτηρίας» για πολλές επιχειρήσεις αλλά και λιμενικούς οργανισμού που είχαν ανάγκη ολοκλήρωσης των επενδυτικών τους προγραμμάτων εκσυγχρονισμού για να αντιμετωπίσουν τον διογκωμένο ανταγωνισμό στον κλάδο. Αντιθέτως στην παρούσα φάση η ρευστότητα της αγοράς ενισχύει τις επενδύσεις σε οποιονδήποτε χώρο της τροφοδοτικής αλυσίδας και ειδικά των λιμένων και γι’ αυτό το λόγο η επέκταση των επενδυτικών σχεδίων των Κινέζων επενδυτών συνεχίζεται με αυξητικούς ρυθμούς εκμεταλλευόμενοι την ηγετική θέση που βρίσκονται πλέον στην παγκόσμια αγορά.



Οι εν λόγω εταιρίες έχουν μέχρι σήμερα επενδύσει σε 17 λιμάνια στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη! Μετά την Ελλάδα και τον Πειραιά οι Κινέζοι, ιδιαίτερα η Cosco, εξαπλώνονται τόσο στη Μεσόγειο, φτάνοντας μέχρι το Suez Canal Container Terminal, όσο και στη Βόρεια Ευρώπη, συγκεκριμένα, στην Ισπανία, στα λιμάνια της Βαλένθια και του Μπιλμπάο, αλλά και στα διαμετακομιστικά κέντρα της Μαδρίτης και της Σαραγόσα. Με τον τρόπο αυτό, καταφέρνουν να συμμετέχουν στη μετοχική σύνθεση με αξιόλογα ποσοστά συμμετοχών των ανωτέρω τερματικών σταθμών στην Ευρώπη, ενώ παράλληλα έχουν κάνει σημαντικές επενδύσεις και στις χερσαίες υποδομές αποκτώντας έναν ολιστικό ρόλο στην τροφοδοτική αλυσίδα της Ευρώπης. Είναι αξιοσημείωτο ότι η παραγωγή και η τεχνολογία εξοπλισμού και μηχανημάτων λιμενικών εγκαταστάσεων στην Κίνα είναι πλέον ανταγωνιστικές αυτών που παράγονται τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική γεγονός που δίνει τη δυνατότητα στους μεγάλους Κινεζικούς ομίλους να υλοποιήσουν, τα επενδυτικά τους προγράμματα που συνυπογράφουν, άμεσα εάν και εφόσον οι συνθήκες στο κράτος που επενδύουν είναι ευοίωνες.

Η απόφαση αποδοχής ή απόρριψης των επενδύσεων ή του ελέγχου αυτών των κρίσιμων λιμενικών εγκαταστάσεων παραμένει σε εθνικό επίπεδο ενώ υπάρχει έλλειψη μια γενικής πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ για τους λιμένες. Μόλις πρόσφατα κατατέθηκε Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις ξένες επιδοτήσεις που στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά. Ένας τέτοιος κανονισμός πιθανόν να βοηθήσει στην εξομάλυνση των στρεβλώσεων που έχουν διαπιστωθεί σε πολλές περιπτώσεις ξένων επενδύσεων στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Ευρώπης αλλά και να προστατευτεί η ίδια η λιμενική Ευρωπαϊκή βιομηχανία από ποικίλες παρεμβάσεις σε διεθνές, ευρωπαϊκό ή και εθνικό επίπεδο.

Επισημαίνεται ότι η εγρήγορση των λιμενικών επενδύσεων είναι αναγκαία από τη στιγμή που ο διεθνής χάρτης μεταφορών προς και από την Ευρώπη έχει αλλάξει αισθητά τις τελευταίες δεκαετίες με αυξανόμενους ρυθμούς εισαγωγών από την Ανατολή έναντι αυτών από τη Δύση. Είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα κράτη είναι τόσο μεγάλος που οποιεσδήποτε καθυστερήσεις στην υλοποίηση της επένδυσης υπαιτιότητα του κράτους μπορεί να ματαιώσει την επένδυση προς όφελος ενός άλλου όμορου κράτους.

**COSCO SHIPPING PORTS**

Η Cosco Shipping Ports Limited είναι θυγατρική εταιρία της Cosco Shipping η οποία είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία στον κόσμο, η τρίτη μεγαλύτερη εταιρία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ο πέμπτος μεγαλύτερος φορέας εκμετάλλευσης σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Η Cosco Shipping Ports Limited είναι μία εκ των μεγαλύτερων διαχειριστριών λιμένων στον κόσμο και το χαρτοφυλάκιο τερματικών σταθμών της καλύπτει τις πέντε κύριες λιμενικές περιοχές στην ηπειρωτική Κίνα, τη Νοτιοανατολική Ασία, τη Μέση Ανατολή, την Ευρώπη, τη Νότια Αμερική και τη Μεσόγειο. Σύμφωνα με το Ετήσιο Δελτίο της εταιρίας στις 31 Δεκεμβρίου 2020, η Cosco Shipping Ports λειτούργησε και διαχειρίστηκε 357 τερματικούς σταθμούς σε 36 λιμάνια παγκοσμίως, εκ των οποίων 210 προορίζονταν για εμπορευματοκιβώτια, με ετήσια ικανότητα χειρισμού περίπου 124 εκατ. TEU.



Στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο θάλασσα η Cosco Shipping Ports έχει πολλές σημαντικές συμμετοχές, με μεγαλύτερη αυτή στον Τερματικό Σταθμό Πειραιά όσον αφορά το ποσοστό συμμετοχής. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται πλέον στην 4η θέση όσον αφορά το μεταφορικό του έργο μετά τα λιμάνια του Rotterdam και Antwerp στα οποία έχει επίσης επενδύσει η Cosco Shipping Ports. Ιδίως στο λιμάνι του Rotterdam η συμμετοχή του ομίλου έχει εξαιρετική σημασία αφού αφορά έναν από τους πιο προηγμένους στον κόσμο τερματικούς σταθμούς, τον Euromax (35%).

Στο Βέλγιο τα λιμάνια Zeebrugge και Antwerp, στα οποία η Cosco έχει συμμετοχή σε terminals (85% στο CSP Zeebrugge Terminals και 20% στο Antwerp Gateway) ήλθαν σε συμφωνία για τη συγχώνευσή τους τον Φεβρουάριο. Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση η συμφωνία σηματοδοτεί την έναρξη της ενοποίησης των διαδικασιών στα δύο λιμάνια, η οποία θα χρειαστεί έναν χρόνο για να ολοκληρωθεί.

Επιπλέον οι επενδύσεις του ομίλου στην Ευρώπη επεκτείνονται στην Ισπανία, Τουρκία και Ιταλία.

Στην Ιταλία η Cosco Shipping Ports το 2016 σύναψε συμφωνία με την Vado Holding BV προχωρώντας στην κατασκευή και την λειτουργία ενός νέου τερματικού ΣΕΜΠΟ στο λιμάνι Vado Ligure. Το 50% του τερματικού σταθμού ανήκει στην Maersk AMP terminals, το 40% στην Cosco Shipping Ports και το 10% ανήκει στο Qingdao Port International Development.

Όσο αφορά τα κέρδη, έχει παρατηρηθεί ότι μετά την έναρξη της συνεργασίας Κίνας - Ιταλίας τα κέρδη της Vado Holding έχουν αυξηθεί κατά 16%. Επίσης, η συνεργασία αυτή βοήθησε και στην βελτίωση της αλυσίδας εφοδιασμού στη βόρεια Ιταλία, την Ελβετία και τη νότια Γερμανία. Τέλος, ο λιμένας Vado Ligure δεν θα λειτουργήσει μόνο ως νέα πύλη για την κεντρική και νότια Ευρώπη, αλλά και ως κανάλι για την ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων της περιοχής με την Αφρική και θα ενισχυθεί η συνεργασία με τις κινέζικες επιχειρήσεις.

Η Ισπανία είναι μια χώρα, η οποία δέχεται σημαντικές κινέζικες επενδύσεις από το 2008. Αν και τα ποσά των επενδύσεων μέχρι το 2016 ήταν χαμηλά, τον Ιούνιο του 2017 η Cosco Shipping Limited αγόρασε τον ισπανικό όμιλο Noatum Ports. Η Noatum Ports είναι ένας διαχειριστής ναυτιλιακών τερματικών στην Ισπανία, με συμφέροντα στο Μπιλμπάο (Noatum Container Terminal Bilbao), το οποίο ονομάζεται πια CSB Iberian Bilbao Terminal και τη Βαλένθια (Noatum Container Terminal Valencia) το οποίο ονομάζεται Iberian Valencia. Από τότε έχει σημειωθεί αλματώδης αύξηση στην κυκλοφορία του λιμένα της Βαλένθια.



Το Kumport Terminal, το μεγαλύτερο ιδιωτικό λιμάνι στον κόλπο του Μαρμαρά στην Τουρκία εξαγοράστηκε το 2015 από τις China Merchants/Cosco και το κρατικό κινεζικό fund China Investment Corp. Η κοινοπραξία της Cosco (40%) σε συνεργασία με την China Merchants Group (40%) και το κρατικό επενδυτικό ταμείο της Κίνας, China Investment Corp (20%) εξαγόρασε το 64,5% της εταιρείας συμμετοχών Fina Liman, μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της οποίας είναι το λιμάνι Kumport έναντι $918,8 εκατ.. Το εναπομείναν 35,5% της Fina Liman ανήκει στην Turkac συμφερόντων του State General Reserve Fund του σουλτανάτου του Ομάν.

Το Suez Canal Container Terminal στην Αίγυπτο άνοιξε το 2004 και από το 2007 διαχειρίζεται από την κοινοπραξία APM Terminals (55%), COSCO (20%), Suez Canal Authority (10.3%) και National Bank of Egypt (5%).

Αναλυτικά ανά τερματικό σταθμό και ποσοστό συμμετοχής αναφέρονται τα λιμάνια στα οποία συμμετέχει η Cosco Shipping Ports στον κάτωθι πίνακα.



Με εξαίρεση τα Euromax Rotterdam and Antwerp Gateway, η κινεζική εταιρία αγοράζει κυρίως τερματικούς σταθμούς σε μεσαίου μεγέθους λιμάνια με στόχο να τα μετατρέψει σε μεγάλα όπως συνέβη με τον Πειραιά.

**China Merchant Port Holdings (κάτοχος του 49 % της Terminal Link SAS)**

H Terminal Link SAS είναι μια εταιρία διαχείρισης λιμανιών που ιδρύθηκε το 2001 ως θυγατρική του Γαλλικού ομίλου CMA-CGM. Ο όμιλος CMA CGM, που ιδρύθηκε και ηγείται από τον Jacques R. Saad, με έναν στόλο 553 πλοίων, βρίσκεται όπως και η Cosco στην τρίτη θέση της κατάταξης των εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όσον αφορά τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων της.



Τον Ιούνιο του 2013 η CMA-CGM πούλησε το 49% των μετοχών της στην Terminal Link SAS στην China Merchants Port Holdings. Αυτή η συμφωνία έδωσε στον κινεζικό φορέα εκμετάλλευσης πρόσβαση σε 14 τερματικούς σταθμούς, τρεις από τους οποίους ήταν στην Αφρική: Eurogate Tangier στο λιμάνι της Ταγγέρης (μέρος της CMPorts, 19,6%), Somaport στο λιμάνι της Καζαμπλάνκα (μέρος, 48,75%) και Terra στην λιμάνι του Αμπιτζάν (μέρος, 12,25%)

Το Δεκέμβριο του 2019 η CMA-CGM πούλησε το ποσοστό συμμετοχής της σε άλλους 10 τερματικούς σταθμούς στην Terminal Link SAS έναντι $968 εκατ. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της, η Terminal Link SAS έχει ιδιοκτησιακό ποσοστό σε 21 τερματικούς σταθμούς σε όλον τον κόσμο και μέσω αυτής η China Merchants Port επεκτείνεται σε 26 χώρες.

Η Terminal Link SAS συμμετέχει στην κοινοπραξία ιδιοκτησίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Το επενδυτικό σχήμα που ονομάζεται South East Gateway Thessaloniki, συγκροτείται από τρεις μετόχους: το γερμανικό επενδυτικό κεφάλαιο Deutsche Invest Equity Partners (DIEP), το οποίο κατέχει και το 47%, την Terminal Link SAS, η οποία κατέχει το 33%, και την Belterra Investments συμφερόντων Ι. Σαββίδη (20%).

Το Φεβρουάριο του 2021 ανακοινώθηκε η συμφωνία της Belterra Investments για την απόκτηση του 70% των μετοχών που κατέχει η Helanor του ομίλου DIEP στην εταιρεία Melbery σημαντικό έμμεσο μέτοχο στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ). Όπως διευκρινίζεται στην ανακοίνωση η συμφωνία θα πραγματοποιηθεί χωρίς μεταβίβαση μετοχών, κάτι που θα γίνει εφόσον η Επιτροπή Ανταγωνισμού δώσει την έγκρισή της. Στην περίπτωση έγκρισης της συμφωνίας από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η Belterra Investments Ltd. θα καταστεί ο μοναδικός μέτοχος της Melbery (θα κατέχει το 100% των μετοχών της Melbery) και θα καταστεί ο μεγαλομέτοχος της SEGT με άμεσο ποσοστό 66,67% (δεν κατέχει έμμεσα μετοχές της SEGT).

**ΑΛΛΑ ΣΗΜΕΙΑ**

* Ναι μεν η Ελλάδα βρίσκεται σε κομβικό σημείο και αποτελεί ιδανική επιλογή για την διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία αυτό όμως δε σημαίνει ότι δεν έχει ανταγωνιστές άλλα λιμάνια της Μεσογείου και κυρίως τα Ιταλικα και Βαλκανικά λιμάνια.
* Τα Ελληνικά λιμάνια δεν έχουν αξιοποιήσει το πλεονέκτημα της επιλογής των από μεγάλους παίκτες μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων αφού οι επενδύσεις σε κέντρα διαμετακόμισης είναι ισχνές ή πολύ μικρές.

* Η παρουσία των μεγάλων εταιριών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ωθεί επενδύσεις στον μεταποιητικό τομέα που ακόμη υπολειτουργεί στην χώρα λόγω αδυναμίας επιτάχυνσης των επιχειρηματικών σχεδίων και εν τέλει των ίδιων των επενδύσεων.