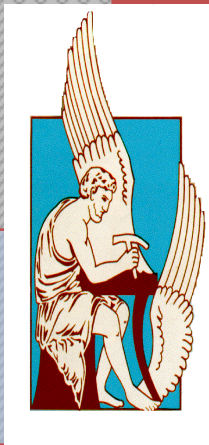


2018



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ: ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Θέμα:

Εξαγωγές μέσω «Του Δρόμου του Μεταξιού»

Σταυρούλα Δασκαλάκη

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

- ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΤΣΑΛΑΚΗΣ (επιβλέπων)
- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΟΥΠΟΥΝΙΔΗΣ
- ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΤΣΑΦΑΡΑΚΗΣ



Περίληψη

Από τον 2ο αιώνα π.Χ. ως το τέλος του 14ου αιώνα μ.Χ. ένας μεγάλος εμπορικός δρόμος συνέδεε την Κίνα με τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία. Η συνδιαλλαγή μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης προσέφερε αμοιβαίο όφελος και κοινή πρόοδο για τους δύο πολιτισμούς. Την αναβίωση - στη μοντέρνα εκδοχή - του θρυλικού Δρόμου του Μεταξιού στοχεύει να πραγματοποιήσει η Κίνα μέσω ενός μεγαλόπνοου προγράμματος επενδύσεων «Μία Ζώνη, ένας Δρόμος». Τα σχέδια ανάπτυξης στόχο έχουν να συνδεθούν καλύτερα οι χώρες της Κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου, ένα σχέδιο που προβλέπει επιπλέον και τη στήριξη της οικονομικής τους ανάπτυξης. Στο εν λόγω πρόγραμμα συμμετέχει και η Ελλάδα καθώς λόγω της γεωγραφικής της θέσης μπορεί να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο αφού το λιμάνι του Πειραιά ήδη λειτουργεί ως σημαντικός σύνδεσμος μεταξύ της Ασίας, της Ευρώπης και της Αφρικής, και βρίσκεται στην κατάλληλη θέση για να μετατραπεί στον πιο σημαντικό τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου. Μέσω αυτού του προγράμματος δίνεται η δυνατότητα στη χώρα μας να αυξήσει τις εξαγωγές της με τα αγαθά και τις υπηρεσίες που της έχουν απομείνει αναστρέφοντας το εμπορικό της ισοζύγιο σε πλεονασματικό και έτσι να ξεφύγει από την οικονομική κρίση που πλήττεται τα τελευταία χρόνια.

Λέξεις-Κλειδιά: EATL, Εξαγωγές, Περίκλειστες χώρες, Ποιότητα προϊόντων, Εξωστρέφεια

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμηση μου και τις θερμότερες ευχαριστίες μου προς τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Ατσαλάκη Γεώργιο για την στήριξη και την πολύτιμη καθοδήγηση του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της. Επίσης, ευχαριστώ ιδιαίτερος και τους υπόλοιπους καθηγητές της επιτροπής κ.κ. Ζοπουνίδη Κωνσταντίνο και Τσαφάρáκη Στέλιο για τα πολύτιμα εφόδια που μου προσέφεραν παρακολουθώντας τα μαθήματα τους κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών αλλά και για τη σημερινή τους παρουσία.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους μου, για την συμπαράσταση και την ενθάρρυνση τους όποτε με έβλεπαν να απογοητεύομαι.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και ιδιαίτερος τα παιδιά μου Αργύρη και Γιώργο για την κατανόηση τους όταν δεν είχα χρόνο να τα συντροφεύσω στις απλές και καθημερινές τους στιγμές. Ελπίζω όμως να τους δημιούργησα μια θετική εικόνα προς μίμηση ώστε μεγαλώνοντας κι εκείνα, να ακολουθούν τα όνειρα τους ανεξαρτήτως ηλικίας και υποχρεώσεων.

Πίνακας περιεχομένων

| | |
|--|----|
| Εισαγωγή..... | 8 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι | 10 |
| I-1. Η Ευρω-Ασιατική διαδρομή στο χρόνο..... | 10 |
| I-1.1 Ο Θρύλος της Πριγκίπισσας | 10 |
| I-1.2 Ο Μέγας Αλέξανδρος χαράζει το δρόμο του εμπορίου | 11 |
| I-1.3 Αρχαία Ελλάδα και Κίνα..... | 12 |
| I-2 Ο δρόμος του μεταξιού..... | 12 |
| I-2.1 Τι είναι ο δρόμος του μεταξιού | 12 |
| I-2.2 Η αρχαία διαδρομή..... | 13 |
| I-2.3 Αμοιβαίο όφελος και κοινή πρόοδος | 14 |
| I-3 Ο νέος δρόμος του μεταξιού | 14 |
| I-3.1 Η αναβίωση της αρχαίας διαδρομής..... | 14 |
| I-3.2 Τα εμπόδια..... | 16 |
| I-4 Τα πέντε βασικά επενδυτικά σχέδια του νέου δρόμου του μεταξιού | 17 |
| I-5 Ο Ρόλος του σύγχρονου «Δρόμου του Μεταξιού»..... | 22 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ | 24 |
| II-1 Οι διαδρομές του Συνδέσμου Ευρω-Ασιατικών Μεταφορών (EATL)..... | 24 |
| II-1.1 Εισαγωγή..... | 24 |
| II-1.2 Κύριοι στόχοι του έργου EATL | 27 |
| II-1.3 Οικονομία και εμπόριο τρέχουσα κατάσταση στην EATL | 29 |
| II-1.3.1 Γενική επισκόπηση..... | 29 |
| II-1.3.2 Ασία και Ειρηνικός | 34 |
| II-1.3.3 Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη | 38 |
| II-1.3.4 Ανάπτυξη του Παγκόσμιου Εμπορίου | 39 |
| II-1.3.5 CIS κράτη-μέλη..... | 41 |
| II-2 Ευρω-ασιατικές εμπορικές ροές..... | 43 |

| | |
|--|----|
| II-2.1 Κύριοι εμπορικοί εταίροι | 43 |
| II- 3 οι ροές των Ευρω-ασιατικών μεταφορών | 46 |
| II-3.1 Βασικά στοιχεία για τα δρομολόγια EATL και τις χώρες EATL | 46 |
| II-3.1.1 Οικονομία της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (CIS) | 47 |
| II-3.2 Δίκτυο διαδρομών EATL..... | 49 |
| II-3.2.1 Θαλάσσιες μεταφορές | 50 |
| II-3.2.1.1 Ο ρόλος των λιμανιών | 53 |
| II-3.2.1.2 Οι θαλάσσιοι λιμένες και ο ρόλος συνδέσης τους με την ενδοχώρα | 55 |
| II-3.2.1.3 Εμπόδια στις διατροπικές μεταφορές | 56 |
| II-3.3 Σιδηροδρομικές μεταφορές..... | 56 |
| II-3.3.1 Ο ρόλος των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ευρω-ασιατική εφοδιαστική αλυσίδα | 58 |
| II-3.3.2 EATL COSCO Logistics. | 60 |
| II-3.3.3 Η τρέχουσα κατάσταση προτίμησης των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα..... | 61 |
| II-3.3.4 Το τρένο του μέλλοντος | 64 |
| II-3.4 Οδικές μεταφορές..... | 68 |
| II-3.4.1 Οδικές μεταφορές συγκεκριμένα εμπόδια διμερείς και περιφερειακές συμφωνίες οδικών μεταφορών | 72 |
| II-3.5 Αεροπορικές μεταφορές..... | 74 |
| II-3.6 Επιλογή μέσου μεταφοράς σύμφωνα με τον τύπο προϊόντος | 77 |
| II-3.7 Χαρακτηριστικά που πρέπει να πληρούν οι σύγχρονες εφοδιαστικές αλυσίδες | 79 |
| II -3.7 Κύρια εμπόδια στους Συνδέσμους Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL) | 80 |
| II-3.7.1 Γενική επισκόπηση..... | 80 |
| II-3.7.2 Σημεία διέλευσης των συνόρων και των σημείων συμφόρτωσης..... | 83 |
| II-3.7.3 Η ποιότητα και η τιμή του ναύλου | 85 |
| II-3.7.4 Εμπόδια στα τελωνεία | 86 |
| II-3.7.5 Εμπόδια σχετικά με τις τεχνολογίες διέλευσης των συνόρων και τις διαδικασίες σε προβλήματα υποδομής BCP | 88 |

| | |
|--|-----|
| II-3.7.6 Ασυμφωνία των δημόσιων και των ιδιωτικών συμφερόντων | 90 |
| II -3.8 Οφέλη για το μέλλον των Συνδέσμων Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL) σε συνδιασμό με τον «Δρόμο του Μεταξιού» | 90 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ III | 91 |
| III-1 Στοιχεία ελληνικών εξαγωγών | 91 |
| III-1.1 Ανάλυση στατιστικών στοιχείων 2017..... | 92 |
| III-1.2 Η ποσοστιαία κατανομή αφίξεων από την ΕΕ | 98 |
| III-2 Τα 100 πιο εξαγώγιμα προϊόντα και οι 100 κορυφαίες αγορές για το 2016 | 104 |
| III-2.1 Ο χάρτης των εξαγωγών | 106 |
| III-2.2 Τα προϊόντα | 109 |
| III-2.3 Οι Εισαγωγές..... | 110 |
| III-3 Ανάλυση ΑΕΠ 3 ^{ου} τριμήνου 2017 & Μακροοικονομικές Τάσεις | 111 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV | 115 |
| IV-1 Εξαγωγές της Ελλάδας - Προοπτικές Ανάπτυξης..... | 115 |
| IV-1.1 Εισαγωγή | 115 |
| IV-1.2 Η Ελληνική οικονομία έχει προοπτικές για ανάπτυξη | 116 |
| IV-2 Κλάδοι με προοπτικές στην Ελλάδα | 118 |
| IV-2.1 Ο κλάδος της ενέργειας | 118 |
| IV-2.1.1 Ο Αγωγός TAP | 119 |
| IV-2.1.2 Η διαδρομή του Διαδριατικού Αγωγού φυσικού αερίου..... | 120 |
| IV-2.1.3 Διασυνδέσεις με άλλους αγωγούς | 120 |
| IV-2.2 Ο κλάδος των τροφίμων και της γεωργίας..... | 121 |
| IV-2.2.1 Βιολογική Γεωργία - Κτηνοτροφία..... | 124 |
| IV-2.3 Ο κλάδος των Κατασκευών..... | 124 |
| IV-2.3.1 Μάρμαρα | 125 |
| IV-2.4 Ο κλάδος των φαρμάκων και της υγείας..... | 128 |
| IV-2.5 Ο κλάδος του Τουρισμού..... | 130 |

| | |
|---|-----|
| IV-2.5.1 Η θέση του ελληνικού τουρισμού στην παγκόσμια κατάταξη | 132 |
| IV-2.5.2 προβλέψεις για τον παγκόσμιο τουρισμό το 2018 | 135 |
| IV-2.5.3 Ο υπερτουρισμός πλήττει και την Ευρώπη | 136 |
| IV-2.5.4 Προσέλκυση Κινέζων Τουριστών στην Ελλάδα | 138 |
| IV-3 Αξιολόγηση της ποιότητας των ελληνικών εξαγωγών | 140 |
| V ΚΕΦΑΛΑΙΟ-Συμπεράσματα-Προοπτικές | 144 |
| Βιβλιογραφία | 146 |

Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η ανασκόπηση του «Δρόμου του Μεταξιού» από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και πως αυτή η διαδρομή επηρέασε στο πέρασμα των αιώνων την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των εμπλεκόμενων λαών. Με την πρωτοβουλία της Κινεζικής κυβέρνησης η «Μεταξένια διαδρομή» ξανανοίγει σε μία πιο σύγχρονη εκδοχή με μία μακροχρόνια συνεργασία με το Σύνδεσμο Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL). Για την χάραξη των διαδρομών μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών ενώ τρέχουν παράλληλα πολλές μελέτες και προγράμματα ώστε να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των διαδικασιών και τα συμφέροντα των κρατών με την υπογραφή διμερών ή πολυμερών συμβάσεων συνεργασίας.

Τα προγράμματα ανάπτυξης εποπτεύονται από διεθνείς Οργανισμούς όπως:

- OHE
- UNECE
- AGTC
- ESCAP
- UNESCAP
- OHRLLS
- UNCTAD
- EAEU
- ΟΑΣΕ
- OSJD
- ΟΣΕΠ
- TRACECA

Στη συνέχεια θα γίνει μία καταγραφή των μέσων που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των αγαθών από την Ανατολή στη Δύση και αντίστροφα. Η διαμετακόμιση του εμπορίου

γίνεται με τη χρήση διαφόρων οδών ανάλογα με το είδος του φορτίου, το χρόνο που δίνει περιθώριο ο πελάτης για την παραλαβή της παραγγελίας του, το κόστος και τις ιδιαιτερότητες των εμπλεκόμενων κρατών. Οι εναλλακτικές διαδρομές είναι: θαλάσσιες, αεροπορικές, οδικές, σιδηροδρομικές ή μικτές.

Επιπλέον, θα γίνει μία καταγραφή των ελληνικών εξαγωγών ώστε να προσδιοριστούν τα αγαθά με τη μεγαλύτερη ζήτηση και αν η χώρα μας μπορεί να την καλύψει ή αν μπορεί να τη δημιουργήσει για αγαθά που μπορεί να παράγει ώστε να αυξήσει τις εξαγωγές της και γιατί όχι σταδιακά να ανατρέψει σε θετικό το εμπορικό της ισοζύγιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

I-1. Η Ευρω-Ασιατική διαδρομή στο χρόνο

I-1.1 Ο Θρύλος της Πριγκίπισσας

Σύμφωνα με το θρύλο, η Σι-λινγκ Σι (κατά τον Κομφούκιο) σύζυγος του Αυτοκράτορα της Κίνας Huang Di γνωστού ως «κίτρινο αυτοκράτορα» πριν από 4700 χρόνια περίπου (το 2650 Π.Χ.), ανέβηκε μια μέρα πάνω σε μία μουριά. Έτσι όπως κουνήθηκαν τα κλαδιά έπεσε μέσα στο φλιτζάνι της που είχε καυτό τσάι ένα κουκούλι. Στην προσπάθεια της να το βγάλει πρόσεξε ότι τραβούσε μια λευκή και ανθεκτική κλωστή η οποία κάλυψε όλο τον κήπο. Έτσι ανακαλύφθηκε το πολύτιμο και ξεχωριστό προϊόν της Κίνας, το μετάξι.

Η μόλις δεκατεσσάρων ετών αυτοκράτειρα έπεισε τον σύζυγο της να της παραχωρήσει το άλσος με τις μουριές στο οποίο κατασκεύασε σηροτροφείο, μεταξουργείο και υματουργείο εντός των ανακτόρων, με τους εργάτες και τις ευγενείς κυρίες της αυλής.

Στην αρχή η κατασκευή και η χρήση των μεταξένιων ενδυμάτων περιορίστηκε στα μέλη των βασιλικών οίκων και στους κατέχοντες υψηλά αξιώματα. Για τρεις χιλιετίες οι Κινέζοι κράτησαν μυστικό τον τρόπο κατασκευής του μεταξιού, διατηρώντας το έτσι ως μονοπώλιο ενός περιζήτητου προϊόντος. Στη συνέχεια σε χαμηλά στρώματα φεουδαρχών. Η κατοχή μεταξένιων υφασμάτων ήταν ένδειξη πλούτου και ευγενούς καταγωγής και σε πολλές περιπτώσεις αντικαθιστούσε τα νομίσματα στις εμπορικές συναλλαγές.

Από τότε η αυτοκράτειρα λατρεύτηκε ως θεά του μεταξοσκώληκα και οι Κινέζοι κράτησαν μυστικό τον τρόπο κατασκευής του μεταξιού διατηρώντας έτσι το μονοπώλιο, το οποίο υπερασπίστηκαν με αυτοκρατορικό διάταγμα όλοι οι ηγεμόνες της Κίνας, που προέβλεπε την ποινή του θανάτου σε όποιον θα το εξήγαγε.

Νύξεις για το ύφασμα του μεταξιού στην παλαιά διαθήκη δείχνουν ότι ήταν γνωστό στη Δυτική Ασία σε βιβλικούς χρόνους. Οι μελετητές πιστεύουν ότι από το 2^ο αιώνα π.Χ. οι Κινέζοι δημιουργούσαν ένα εμπορικό δίκτυο με στόχο την εξαγωγή μεταξιού στη Δύση. Αν και η εξαγωγή του μεταξιού έγινε γρήγορα σε όλη την Ευρασία, η παραγωγή παρέμεινε αποκλειστικά στα χέρια της Κίνας (με την πιθανή εξαίρεση της Ιαπωνίας) για τρεις χιλιετίες.

Υπεύθυνη για τη διαρροή του μυστικού του μεταξιού ήταν και πάλι μια πριγκίπισσα της Κίνας, η οποία παντρεύτηκε ένα άρχοντα της Khotan ΝΔ της Κίνας και για να μην της

λείψουν τα μεταξωτά φορέματα, έκρυψε σπόρους μουριάς και αυγά μεταξοσκώληκα στα μαλλιά της μεταφέροντας τα στο βασίλειο του συζύγου της.

Από την Khotan η τέχνη της μεταξουργίας μεταδόθηκε στην Περσία και την Ινδία τον 5^ο Μ.Χ. αιώνα και στο Βυζάντιο τον 6^ο Μ.Χ. αιώνα. Νωρίτερα τον 3^ο Μ.Χ. αιώνα μια Ιαπωνική αποστολή απήγαγε τέσσερις νεαρές κινέζες οι οποίες αναγκάστηκαν να διδάξουν την τέχνη της σηροτροφίας.

I-1.2 Ο Μέγας Αλέξανδρος χαράζει το δρόμο του εμπορίου

Από νωρίς ο Μέγας Αλέξανδρος κατανόησε τη σημασία του έλεγχου των εμπορικών δρόμων της εποχής καθώς και την ελεύθερη και ασφαλή διακίνηση αγαθών και προϊόντων μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Ήταν ο πρώτος που οραματίστηκε ένα οικονομικό κράτος με κοινή γλώσσα και κοινό νόμισμα. Για την εφαρμογή των σχεδίων του κατάλαβε αρχικά ότι έπρεπε να κατακτήσει τους λαούς που έλεγχαν τους δρόμους του εμπορίου όπως τους Σκύθες, τους Αιγύπτιους, τους Ινδούς αλλά κυρίως τους Πέρσες. Σε κάθε περιοχή που κατακτούσαν οι Κινέζοι αυτοκράτορες έχτιζαν πόλεις και εγκαθιστούσαν φρουρές για τη φύλαξη των συνόρων.

Με ένα σχετικά μικρό πλην όμως καλά εκπαιδευμένο και οργανωμένο στρατευτικό σώμα κατόρθωσε σε έντεκα χρόνια (334-323 Π.Χ.) να κατακτήσει όλο τον γνωστό τότε κόσμο. Θεςσαλία-Ήπειρος-Αθήνα-Κόρινθος-Θράκη-Μ.Ασία-Συρία-Παλαιστίνη-Αίγυπτος-Λιβύη-Μεσοποταμία-Φρυγία-Παρθία-Ασσυρία-Βαβυλώνα-Περσία-Σογδιανή-Σκυθία έως την Κασπία Θάλασσα. Η πεποίθηση του ότι ο κόσμος τελειώνει στην Ινδία σύμφωνα με τον Αριστοτέλη τον έκανε να είναι ο πρώτος Έλληνας (αλλά και Δυτικός) που βάδισε στους δρόμους του μεταξιού, των μπαχαρικών και του πετρελαίου.

Για πρώτη φορά ένα πολιτισμένο έθνος κατακτούσε και αναβάθμιζε πολιτικά, οικονομικά και πολιτιστικά κατώτερα έθνη. Η διάνοιξη των χερσαίων και θαλάσσιων οδών για την ασφαλή διακίνηση εμπορευμάτων, αγαθών και πολιτιστικών ιδεών, η πραγματοποίηση δικτύου μεγάλων τεχνικών έργων υποδομής σε όλα τα κατεκτημένα εδάφη. Σεβάστηκε την παράδοση και τα έθιμα των κατακτημένων λαών της Ασίας συνδυάζοντας τα με την ελληνική φιλοσοφία. Έτσι παγιώθηκε η ελληνική παρουσία στην Ανατολή κατά τη διάρκεια των μετέπειτα αιώνων. Καθιερώθηκε ένα σύστημα ελεύθερης παγκοσμιοποιημένης οικονομίας ακόμα και μετά το θάνατο του από τη Ρωμαϊκή και Βυζαντινή αυτοκρατορία.

Υπήρχε πρόσβαση του ελληνικού στοιχείου στη διακίνηση ά υλών, πολύτιμων λίθων, μπαχαρικών, δερμάτων αλλά κυρίως για προϊόντα του πετρελαίου όπως η μέταξαι και η νάφθα.

I-1.3 Αρχαία Ελλάδα και Κίνα

Όλες οι ανασκαφές από την έρημο Τακλαμακάν έως την Κασπία και την Ινδία αποκάλυψαν ευρήματα που παραπέμπουν στην Αρχαία Ελλάδα. Ένας κινέζος ιστορικός αναφέρει ότι ο πρέσβης Τανγκιάν απεσταλμένος του αυτοκράτορα Γου το 138 Π.Χ. διασχίζοντας την έρημο συνάντησε τους Νταϊουάν, ένα λαό λευκό με γενειάδες που ήταν εκτροφείς υπέροχων αλόγων. Ο αυτοκράτορας ενδιαφέρθηκε για τα άλογα αυτού του λαού ζητώντας τους συμμαχία κατά των Ούννων. Έτσι τα караβάνια ξεκινούσαν από την Κίνα φορτωμένα με μετάξι, κεραμικά, σιδηρικά και επέστρεφαν με χρυσό, ελεφαντόδοντο και κρύσταλλα.

I-2 Ο δρόμος του μεταξιού

I-2.1 Τι είναι ο δρόμος του μεταξιού

Ο δρόμος του μεταξιού ήταν δίκτυο εμπορικών δρόμων που συνέδεε την Κίνα με τη Μεσόγειο και την Ευρώπη καθώς και τις ακτές της Β. Αφρικής περιελάμβανε και τις οδούς επικοινωνίας με την Ινδία το Πακιστάν, Κορέα, Ιαπωνία και ΝΑ Ασία.

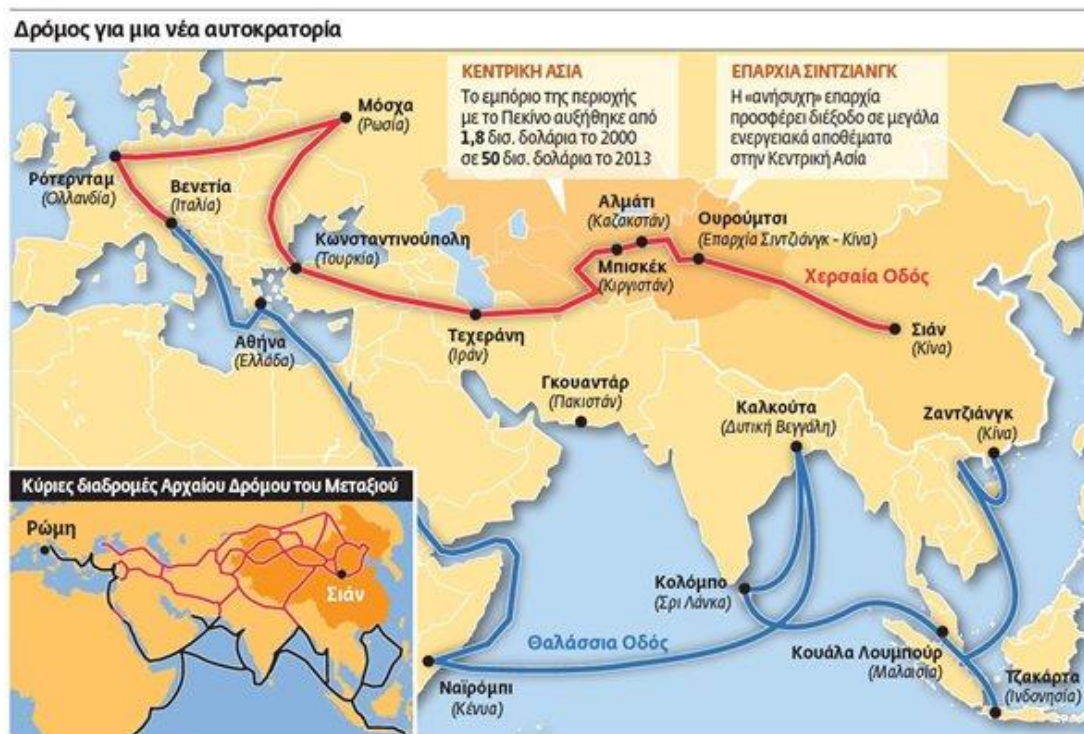
Εξίσου σημαντικός ήταν και ο θαλάσσιος δρόμος που διέσχισε τις νότιες ακτές της Ασίας από την Κίνα μέχρι τον Περσικό κόλπο, τις ανατολικές ακτές της Αφρικής και τη διώρυγα του Σουέζ. Οι κύριες διαδρομές ήταν τρεις:

1^η την Ευρασιατική οδό με αφετηρία την αρχαία πρωτεύουσα της Κίνας Χιαν ακολουθώντας τη διαδρομή από τις στέπες της Μογγολίας στο Karakorum, διασχίζοντας το Καζακστάν, πάνω από Αράλη και την Κασπία θάλασσα, τη Μαύρη θάλασσα καταλήγοντας στην Ευρώπη.

2^η ο κυρίως δρόμος χωρίζεται σε βόρειο και νότιο δρόμο ανάλογα αν περνούσαν πάνω ή κάτω από την Τακλαμακάν έφτανε από την Χιαν μέσω του Lanzhou και Tourfan στην Kashgan και από το οροπέδιο του Pamir έφτανε στην Samarkadi, Bucharā και μέσω της Techeran και Damascus κατέληγε στην ανατολικές ακτές της Μεσογείου και στην

Κωνσταντινούπολη ενώ υπήρχαν διακλαδώσεις από την Khotan προς την Lachore του Πακιστάν, Delhi της Ινδίας και το Esfahan, Babylon της Περσίας και Βγδάτη του Ιράκ.

3^η η θαλάσσια οδός ξεκινούσε από τα λιμάνια του Hangzhou και Cuanzhou, περνούσε τις ακτές της ΝΑ Ασίας και της Ινδίας, έμπαινε στον Περσικό κόλπο και γύρω από την αραβική χερσόνησο έφτανε στον κόλπο της Ακάμπα και του Σουέζ και από εκεί στην Μεσόγειο.



Εικόνα Ι- 2.1.1 Οι Διαδρομές του Δρόμου του Μεταξιού

I-2.2 Η αρχαία διαδρομή

Αποτελούσε σημείο συνάντησης εμπορίου και πολιτισμών. Από τον 2ο αιώνα π.Χ. ως το τέλος του 14ου αιώνα μ.Χ. ένας μεγάλος εμπορικός δρόμος ξεκινούσε από τη σημερινή κινεζική επαρχία Σιάν στα ανατολικά και κατέληγε στη Μεσόγειο στα δυτικά, συνδέοντας την Κίνα με τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία.

Επειδή το μεγαλύτερο ποσοστό των προϊόντων που μετακινούνταν μέσω αυτής της διαδρομής, μήκους τεσσάρων χιλιάδων χιλιομέτρων, το καταλάμβανε το μετάξι, ο επιφανής γερμανός γεωγράφος Φέρντιναντ φον Ριχτχόφεν το 1877 του έδωσε την ονομασία «Ο Δρόμος του Μεταξιού». Οι διαδρομές του Δρόμου του Μεταξιού διαμορφώθηκαν προοδευτικά κατά τη

διάρκεια της δυναστείας των Χαν. Οι Κινέζοι, μάλιστα, εξέτρεφαν τέτοιο ενδιαφέρον για την ασφάλεια των προϊόντων τους ώστε επέκτειναν το Σινικό Τείχος για να διασφαλίσουν την προστασία της εμπορικής οδού. Οι κύριοι έμποροι κατά την αρχαιότητα ήταν Κινέζοι, Πέρσες, Σομαλοί, Έλληνες, Σύριοι, Ρωμαίοι, Αρμένιοι, Ινδοί και Βακτριανοί.

I-2.3 Αμοιβαίο όφελος και κοινή πρόοδος

Μέσω αυτής της αρχαίας διαδρομής διακινούνταν όχι μόνο αγαθά από τη μια άκρη της Ευρασίας στην άλλη, αλλά ταυτόχρονα αποτελούσε σημείο συνάντησης πολιτισμών, φιλοσοφιών, απόψεων, ιδεών, θρησκειών, τεχνολογιών κ.ά. Η «Μεταξένια Διαδρομή», όπως αλλιώς ονομαζόταν, συνέβαλε τα μέγιστα στην πολιτιστική ανταλλαγή μεταξύ της Κίνας και της ευρύτερης Δύσης, υπήρξε μια μεγάλη «πολιτιστική γέφυρα» μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Η συνδιαλλαγή μεταξύ της Κίνας και της Δύσης προσέφερε αμοιβαίο όφελος και κοινή πρόοδο για τους δύο πολιτισμούς. Δυτικές θρησκείες, όπως ο Ζωροαστρισμός, ο Μανιχαϊσμός, ο Νεστοριανισμός, ακόμη και το Ισλάμ βρήκαν δίοδο στην Κίνα μέσω αυτής της αλληλεπίδρασης.

Αντίστοιχα, οι τέσσερις μεγάλες κινεζικές εφευρέσεις, το χαρτί, η εκτύπωση, η πυρίτιδα και η πυξίδα, καθώς και η διαδικασία αναπαραγωγής του μεταξοσκώληκα αλλά και επεξεργασίας της κλώσης του μεταξιού διαβιβάστηκαν στη Δύση. Αυτό, σύμφωνα με τους ειδικούς, σε μεγάλο βαθμό επιτάχυνε την ανάπτυξη ολόκληρου του κόσμου.

I-3 Ο νέος δρόμος του μεταξιού

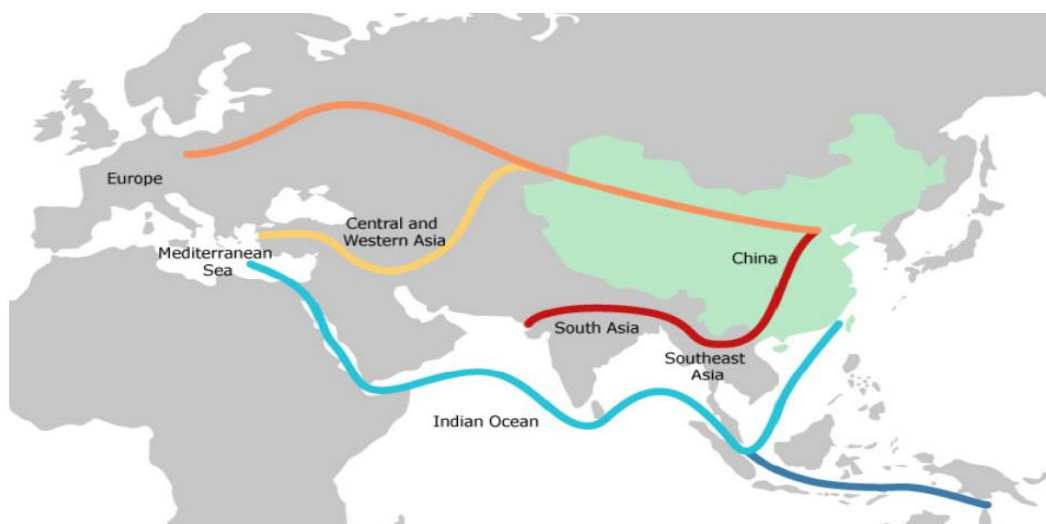
I-3.1 Η αναβίωση της αρχαίας διαδρομής

Την αναβίωση - στη μοντέρνα εκδοχή - του θρυλικού Δρόμου του Μεταξιού στοχεύει να πραγματοποιήσει η Κίνα μέσω ενός μεγάλου προγράμματος επενδύσεων που θα ενώνει την Ασία με την Ευρώπη και αποτελεί τη ναυαρχίδα της εξωτερικής πολιτικής της κυβέρνησης του Σι Τζινπίνγκ. Ύστερα από δύο σχεδόν δεκαετίες ταχείας ανάπτυξης, το

Πεκίνο προσβλέπει και πάλι πέρα από τα σύνορά του για επενδυτικές και εμπορικές ευκαιρίες, καθώς τα πλεονάσματα της χώρας αυξάνονται ξανά.

Σύμφωνα με τους «Financial Times», η χώρα σήμερα διαθέτει περίπου 4 τρισ. δολάρια σε αποθεματικά ξένων νομισμάτων - τα μεγαλύτερα στον κόσμο - ενώ, επιπλέον, οι σιταποθήκες ξεχειλίζουν και τα πλεονάσματά της σε οικοδομικά υλικά, τσιμέντο και χάλυβα αγγίζουν τεράστια μεγέθη. Φάνταζε, λοιπόν, αναμενόμενο ότι αργά ή γρήγορα η Κίνα θα αναζητούσε νέες αγορές για να διοχετεύσει τα πλεονάζοντα αγαθά της.

Η πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, ένας Δρόμος» εξαγγέλθηκε από τον Σι Τζινπίνγκ, τον πέμπτο πρόεδρο της Κίνας, το 2013 και χωρίζεται σε δύο τμήματα: ένα χερσαίο (Silk Road Economic Belt), που διατρέχει την Κεντρική Ασία, τη Ρωσία και την Ευρώπη, και ένα θαλάσσιο (Maritime Silk Road) μέσω του Δυτικού Ειρηνικού και του Ινδικού Ωκεανού. Προβλέπει, μεταξύ άλλων, την κατασκευή δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμένων και αερολιμένων ενώ προϋποθέτει έναν μεγάλο βαθμό πολυεπίπεδης συνεργασίας της Κίνας με γειτονικά και όχι μόνο κράτη.¹



Εικόνα I- 3.1.1 Οικονομίες υπό Ανάπτυξη από την πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, ένας Δρόμος» (Πηγή: <http://beltandroad.hktdc.com/en/about-the-belt-and-road-initiative/about-the-belt-and-road-initiative.aspx>)

¹ <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview#2>

Στα τέλη του 2015 ο κινέζος πρόεδρος ανήγγειλε τη δημιουργία ενός επενδυτικού ταμείου που στόχο θα έχει την προώθηση του φιλόδοξου σχεδίου. Η κινεζική κυβέρνηση θα τοποθετούσε αρχικά 40 δισ. δολάρια ενώ καλωσόριζε όσους επενδυτές από την Ασία και αλλού να λάβουν μέρος ενεργά στο πρόγραμμα, όπως είχε μεταδώσει το επίσημο πρακτορείο ειδήσεων της Κίνας, Xinhua. Επιπλέον, τον Απρίλιο του 2015, το Πεκίνο ανακοίνωσε τα σχέδιά του να εισφέρει 62 δισ. δολάρια εκ των συναλλαγματικών αποθεμάτων του στις τρεις κρατικές τράπεζες που θα χρηματοδοτήσουν την επέκταση του σχεδίου.

Αν οι εξαγγελίες της Κίνας αποκτήσουν υπόσταση, ο νέος Δρόμος του Μεταξιού θα αποτελεί το μεγαλύτερο πρόγραμμα οικονομικής διπλωματίας από την εποχή που η ηγεσία των ΗΠΑ κατέστρωσε το περιβόητο Σχέδιο Μάρσαλ για τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση της Ευρώπης, σημειώνει η αμερικανική εφημερίδα.

Σύμφωνα με όσα έχουν γίνει μέχρι τώρα γνωστά, καθώς η κινεζική κυβέρνηση δεν έχει δημοσιοποιήσει ακόμη την πλήρη έκταση και τις λεπτομέρειες του σχεδίου, σε αυτό πρόκειται να εμπλακούν δεκάδες χώρες με συνολικό πληθυσμό άνω των 3 δισ. ανθρώπων. Λίγους μήνες νωρίτερα το υπουργείο Εμπορίου της χώρας γνωστοποίησε ότι «οι χώρες του Δρόμου του Μεταξιού αντιστοιχούν στο 26% του εμπορικών εταίρων της Κίνας», χωρίς, ωστόσο, να δοθούν παραπάνω στοιχεία για το ποιες ακριβώς είναι αυτές.

Και μόνο τα μεγέθη αυτά αναδεικνύουν μια τεράστια φιλοδοξία η οποία, κατά τους αναλυτές, δεν περιορίζεται στην οικονομική σφαίρα αλλά σχετίζεται, επίσης, και με τη γενικότερη αναζήτηση της Κίνας για τον καθορισμό της θέσης ως πολιτικής και στρατιωτικής δύναμης στην Ασία και στον κόσμο. Και, όπως συμβαίνει πάντα σε αυτές τις περιπτώσεις, μεγάλες είναι και οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσει η κινεζική κυβέρνηση.

I-3.2 Τα εμπόδια

Πρωτίστως, εξαιτίας της επέκτασης των συμφερόντων της χώρας στο εξωτερικό, πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι ένα τόσο μεγαλεπήβολο επενδυτικό σχέδιο θα χρειαστεί να συνοδευτεί και από την επέκταση της милитарιστικής λογικής της Κίνας και εκτός συνόρων.

Η προστασία και η ασφάλεια των έργων σε πολιτικά και κοινωνικά ασταθή κράτη μπορεί να αναγκάσουν την Κίνα να παρακάμψει την κατά δήλωση τακτική της για μη παρέμβαση (στρατιωτική ή όχι) στην εσωτερική πολιτική άλλων χωρών.

Επιπλέον, η επίδειξη ισχύος που έχει κάνει η χώρα σε ορισμένες περιπτώσεις στο παρελθόν δυσχεραίνουν εκ των πραγμάτων την επίτευξη μιας συνεργασίας εμπιστοσύνης με ορισμένα γειτονικά κράτη, όπως το Βιετνάμ, την Ινδία ή τη Ρωσία.

Από τη γεωγραφική σκακιέρα της περιοχής δεν λείπουν και οι εθνοτικές διενέξεις, κυρίως στις διάφορες επαρχίες της κινεζικής επικράτειας, οι οποίες, επιπλέον, μαστιζονται από εκτεταμένη φτώχεια και ανέχεια. Οι κινεζικές Αρχές, σχολιάζει η «Telegraph», ελπίζουν ότι η προκύπτουσα από τις επενδύσεις οικονομική άνθηση θα τερματίσει και τις δεκαετίες διαμάχης μεταξύ αυτών των Κινέζων Χαν, που αποτελούν το 90% του υπόλοιπου πληθυσμού της χώρας.²

I-4 Τα πέντε βασικά επενδυτικά σχέδια του νέου δρόμου του μεταξιού

Οι Δυνάμεις της Ασίας διαδραματίζουν στρατηγικό ρόλο στην οικονομία τον 21ο αιώνα εξήγησε ο Jonathan Hillman του Κέντρου Στρατηγικών και Διεθνών Σπουδών. Καταλαβαίνουν ότι οι υποδομές είναι ένα σημαντικό εργαλείο για τη σύνδεση των κρατών, δίνοντας τη δυνατότητα σε κάθε χώρα να αναπτύξει τη δική της οικονομία, και να διαφοροποιήσει τις αλυσίδες εφοδιασμού για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου στο εμπόριο. Η Silk Road είναι μια αγορά που καλύπτει πάνω από το 65% του πληθυσμού, το 75% των ενεργειακών πόρων και το 40% του ΑΕΠ στον κόσμο. Μιλάμε για επίσημα απομακρυσμένες και αποσυνδεδεμένες περιοχές οι οποίες συνδέονται στα κέντρα logistics, οι πόροι τους εξαρτώνται από την εθνική καλλιέργεια γεωργικών προϊόντων, την κατασκευή και τις εμπορικές δυνατότητες, και οι υπανάπτυκτες οικονομίες διαμορφώνονται έτσι ώστε να γίνουν κέντρα παραγωγής για την ανάπτυξη της καινοτομίας τους. Όταν οι οικονομίες συνδέονται αλλάζουν και οι τοπικές οικονομίες ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην αποτελεσματική λειτουργία της παγκοσμιοποιημένης αγοράς και στην οικοδόμηση συνεργασίας μεταξύ των

² <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=748509> (13-11-2016)

χωρών που επιθυμούν να βελτιώσουν το εμπόριο τους, παραδείγματα τέτοιων χωρών αποτελούν τα πέντε βασικά επενδυτικά σχέδια «Του Δρόμου του Μεταξιού» και αυτά είναι:

A) Το λιμάνι του Πειραιά στην Ελλάδα

Το λιμάνι του Πειραιά αποκαλείται από τα κινεζικά ΜΜΕ ως «λαμπρό αστέρι του ναυτιλιακού κόσμου» και δεν εξαγοράστηκε τυχαία από την Κίνα. Η ναυτιλιακή εταιρία COSCO κινήθηκε έξυπνα το 2016 εξαγοράζοντας το 51% του λιμανιού για \$ 316 εκατομμύρια και με ένα άλλο μερίδιο 16% μέσα σε πέντε χρόνια για επιπλέον \$ 99 εκατ. Μετά το πρώτο πλήρες έτος της κινεζικής επιχείρησης, τα κέρδη εκτινάχθηκαν στα ύψη, με τον κύκλο εργασιών από τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και μόνο να έχει άνοδο 53,1% από έτος σε έτος, αλλά και ο όγκος εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε σε 70,6%.

Το λιμάνι του Πειραιά αν και είναι η κύρια θαλάσσια πύλη εισόδου της Κίνας στην Ευρώπη, συνδέει επίσης και τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής, της Ανατολικής Αφρικής, της Νότιας και τη Νοτιοανατολικής Ασίας, και άλλα λιμάνια της Ευρώπης. Εκτός των άλλων Κινεζικές-επενδύσεις συγκοινωνιακών έργων αναπτύσσονται σε όλη την περιοχή, όπως η επικείμενη σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας μεταξύ της Ουγγαρίας και της Σερβίας. Η Κίνα δεν αγοράζει λιμάνια σε τυχαίες θέσεις, αντιθέτως με το συγκεκρισμό επενδύσεων επιδιώκει ένα ολοκληρωμένο παγκόσμιο δίκτυο διανομών και κόμβων μεταφορών της παραγωγής μέσω θαλάσσης, η οποία ελπίζει ότι θα χρησιμεύσει ως το μελλοντικό πλαίσιο της ευρύτερης ανάπτυξης του «Νέο Δρόμου του Μεταξιού».

B) Το ξηρό λιμάνι Khorgos / Χόργκος

Η πύλη Khorgos συνδέει το Καζακστάν με την Κίνα σιδηροδρομικώς. Ο Khorgos σύντομα θα εισέλθει στα βιβλία ρεκόρ ως το μεγαλύτερο ξηρό λιμάνι του κόσμου ενώ καταλαμβάνει ένα από τα πιο απομακρυσμένα σημεία της γης από οποιονδήποτε ωκεανό. Καταλαμβάνει 3,43 τετραγωνικά χιλιόμετρα και σκοπό έχει να γίνει η κεντρική αγορά του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, μια αγορά όπου οι άνθρωποι των περισσότερων εθνικοτήτων στον κόσμο θα μπορούν να εισέλθουν χωρίς θεώρηση εγγράφων.



Εικόνα Ι-4.1 (Πηγή: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>)

Γ) Το νέο λιμάνι του Μπακού

Το νέο λιμάνι του Μπακού είναι ένα από τα πιο ελπιδοφόρα logistics για την κατασκευή ζωνών ολόκληρου του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Η θέση του νέου λιμένα της Μπακού του οικισμού Alyat προσβλέπει σε μεγάλες προσδοκίες στο διεθνές εμπόριο για τη συγχώνευση πολιτισμών και οικονομιών. Βρίσκεται στη μέση μιας αχανής έκτασης με καφέ κηλίδες από τη διαρροή πετρελαίου, ακριβώς πάνω στην ακτή της Κασπίας Θάλασσας. Ακόμα αποτελείται από μία τεράστια έκταση 20-τετραγωνικών χιλίομετρο ανεκμετάλλευτης γης. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα αυτού το λιμανιού από εμπορικής πλευράς είναι η γεωγραφική του θέση, εφόσον βρίσκεται στο σταυροδρόμι της κεντρικής διαδρομής το οποίο εκτείνεται από την Κίνα προς την Ευρώπη και περιλαμβάνει το καινούριο δίκτυο σιδηροδρόμων Μπακού (πρωτεύουσα του Αζερμπαϊτζάν)-Τιφλίδα(Γεωργία)-Καρς(Τουρκία) και είναι η συντομότερη και πιο αξιόπιστη σύνδεση μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Πρόκειται για μία αναδυόμενη διαδρομή μεταφορών Βορρά-Νότου, η οποία συνδέει την Ινδία με τη Ρωσία μέσω του Ιράν.



Εικόνα Ι-4.2 Σιδηροδρομικός χάρτης του Μπακού-Τιφλίδα-Καρς (Πηγή: <https://el.wikipedia.org/>)

Δ) Η Κίνα-Πακιστάν Διάδρομος Οικονομικής Ανάπτυξης

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (CPEC) αποτελεί βασικό άξονα της νέας εμπορικής οδού. Περιλαμβάνει οδικό, σιδηροδρομικό και ενεργειακό δίκτυο συνολικού μήκους 3.000 χιλιομέτρων που εκτείνεται από τη δυτική Κίνα έως τις πακιστανικές ακτές με κατάληξη στο Κινεζικό λιμάνι του Γκουαντάρ. Για το Πακιστάν το στοίχημα είναι η ανάπτυξη και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Για την Κίνα το ζητούμενο είναι η πρόσβαση στις πετρελαιοπηγές των αραβικών χωρών και στην Αφρική.

Το πρόγραμμα αυτό ύψους \$ 50 δισεκατομμυρίων κατά 80% χρηματοδοτείται από την Κίνα με επιτόκιο 5% ενώ τα νέα ενεργειακά έργα αξίας περίπου 33 δισ \$ έχουν αναπτυχθεί για την καταπολέμηση της ενδημικής έλλειψης ενέργειας του Πακιστάν, που συμβάλει κατά 2-2,5% του ΑΕΠ της χώρας.

E) Κεντρική και Δυτική Κίνα

Η Πρωτοβουλία China's Belt and Road Initiative είναι η συμβολή για τη συνέχιση των δύο προηγούμενων εθνικών πρωτοβουλιών οικονομικής ανάπτυξης: οι πολιτικές "Go Out" and "Go West" ξεκινώντας από τα έτη 1999 και 2000, αντίστοιχα, και οι δύο πρωτοβουλίες επεδίωξαν την επέκταση της οικονομικής ζωτικότητας της ανατολικής ακτής της Κίνας σε νέες τοποθεσίες στην ενδοχώρα της χώρας και όχι μόνο.

Η Κίνα άνοιξε πάνω από 60.000 χιλιόμετρα νέων αυτοκινητοδρόμων, πάνω από 25.000 χιλιόμετρα νέων σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας, και πάνω από 100 νέα αεροδρόμια. Αυτή η επανάσταση στα δίκτυα υποδομής έδωσε ζωή στις εσωτερικές πόλεις και επέτρεψε την ανάπτυξη σε πολλές πολυεθνικές και εγχώριες επιχειρήσεις της Κίνας ανατολικά για τη μεταφορά της παραγωγής μακριά από την ακτή. Πολλές από αυτές τις πόλεις όπως η Chengdu, Chongqing, Xi'an, Changsha, Wuhan και Γκουιγιάνγκ, είναι μερικές από τις πιο ανεπτυγμένες πόλεις στην Κίνα σήμερα, σύμφωνα με το Ινστιτούτο Milken, και το McKinsey Ινστιτούτο αναφέρονται πολλές από αυτές στην έκθεσή της με τίτλο «75 πιο δυναμικές πόλεις το 2025».

Η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (NDRC) το 2008 αναθεώρησε τον κατάλογο των Ενθάρρυντων Βιομηχανιών για Ξένες Επενδύσεις στην Κεντρική και Δυτική Κίνα για να καθοδηγήσει τους ξένους επενδυτές σε τομείς που η κυβέρνηση προτίθεται να αναπτύξει: ενεργειακά αποδοτικές βιομηχανίες που εκμεταλλεύονται τους τοπικούς πόρους, καθώς και τομείς στους οποίους η Κίνα δεν διαθέτει τις αναγκαίες ικανότητες για την ανάπτυξη. Ο αναθεωρημένος κατάλογος άνοιξε σε ξένους επενδυτικούς τομείς οι οποίοι είχαν προηγουμένως περιοριστεί ή απαγορευτεί ή είχαν περιοριστεί στις πιο ανεπτυγμένες παράκτιες περιοχές. Παραδείγματα περιλαμβάνουν την κατασκευή εξαρτημάτων αυτοκινήτων, υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών προστιθέμενης αξίας και εξερεύνηση φυσικών πόρων.

I-5 Ο Ρόλος του σύγχρονου «Δρόμου του Μεταξιού»

Ο κατάλληλος χρόνος για να αναπτυχθεί η οικονομική ζώνη του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού έχει έλθει και αλλάζει τον κόσμο μας. Πίσω από την εμπλοκή της Δύσης σε διαμάχες στο Ιράκ, Αφγανιστάν, Ουκρανία κλπ., και παρά τις θρησκευτικές συγκρούσεις και τρομοκρατικές ενέργειες, εκείνο που δεν φαίνεται είναι ότι το παγκόσμιο κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και δύναμης μεταφέρεται στις χώρες που συνδέουν την Δύση με την Ανατολή. Οι χώρες αυτές διαθέτουν πλούσιους φυσικούς πόρους. Τα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου της Κασπίας Θάλασσας είναι διπλάσια από των ΗΠΑ. Το Κουρδιστάν έχει τεράστια αποθέματα πετρελαίου, στο Καζακστάν σε ένα μόνο κοιτάσμα υπάρχουν πάνω από 42 τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου και πολλές «σπάνιες γαίες» πολύτιμες για τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας. Στο Ντομπάς της Ουκρανίας υπάρχουν κοιτάσματα άνθρακα 10 δισ. τόνων, 1.4 εκ. βαρέλια πετρέλαιο και 2,4 τρισ. κυβικά πόδια φυσικό αέριο, και τεράστιες ποσότητες «μαύρης γης». Το Τουρκμενιστάν έχει τα τέταρτα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου παγκοσμίως. Το Κιργιστάν και το Ουζμπεκιστάν έχουν τα μεγαλύτερα αποθέματα χρυσού μετά την Νότια Αφρική. Λαμπρές πόλεις αναδύονται, με σύγχρονα αεροδρόμια, πολυτελή ξενοδοχεία και εντυπωσιακά κτίρια όπως το προεδρικό παλάτι στο Τουρκμενιστάν και στην Τουρκία, το Κρίσταλ Χαλ και το αεροδρόμιο του Μπακού, το παλάτι της Ειρήνης και Συμφιλίωσης και ο πύργος Bayterek στην Αστάνα του Καζακστάν.

Οι δαπάνη για αγορές ακινήτων στο Λονδίνο από τις πρώην σοβιετικές χώρες είναι τετραπλάσια από αυτή των Λονδρέζων, και τριπλάσια από αυτή των ΗΠΑ και της Κίνας. Αγοράζουν πανάκριβους ποδοσφαιριστές, πανάκριβα έργα τέχνης, πολυτελείς εξοχικές κατοικίες στην Ευρώπη στο Ντουμπάι στις ΗΠΑ κλπ. Η οδική, η σιδηροδρομική, η αεροπορική διασύνδεση, οι αγωγοί πετρελαίου και φυσικού αερίου δημιουργούν σταθερά και αλληλεξαρτώμενα οικονομικά συμφέροντα μεταξύ των χωρών του Δρόμου του Μεταξιού. Τραίνα μήκους πάνω από 700 μέτρα καλύπτουν σε 16 μέρες τα 11.000 χιλιόμετρα από την Κίνα στη Γερμανία μεταφέροντας υπολογιστές, ρούχα, παπούτσια κ.λπ., και επιστρέφουν με ανταλλακτικά αυτοκινήτων, ηλεκτρονικά, ιατρικό εξοπλισμό κλπ. Νέες σιδηροδρομικές γραμμές θα ενώσουν την Κίνα με το Ιράν, την Τουρκία, τα Βαλκάνια, τη Σιβηρία, την Μόσχα, το Βερολίνο, το Παρίσι, το Πακιστάν το Καζακστάν και την Ινδία. Σχεδιάζεται ένα υπόγειο τούνελ μέσω του Βερίγγειου πορθμού μήκους πάνω από 300 χιλιόμετρα που φθάνει στην Αλάσκα. Σύγχρονα Πανεπιστήμια αναδύονται παντού, υψηλής τεχνολογίας επικοινωνιακά συστήματα με την υποστήριξη της Κίνας, εκσυγχρονίζουν τις βασικές υποδομές των χωρών του Δρόμου του Μεταξιού. Οι χώρες αυτές από την αρχαιότητα είχαν σημαντική συμμετοχή στην παγκόσμια ιστορία ενώνοντας την Ανατολή με την Δύση όπου διαφορετικές γλώσσες, ήθη και έθιμα, ανταγωνίζονται μέχρι σήμερα.

Ο Οργανισμός Συνεργασίας της Σανγκάης (Shanghai Co-Operation Organization – SCO) για την προώθηση της πολιτικής, οικονομικής και στρατιωτικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών: Ρωσία, Κίνα, Κιργιστάν, Καζακστάν, Ουζμπεκιστάν και Τατζικιστάν, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη επιρροή με σκοπό να γίνει μια αντίστοιχη Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι χώρες αυτές παρόλο που δεν σέβονται τα ανθρώπινα δικαιώματα, τις μειονότητες και άλλες δυτικές αξίες, αποκτούν σοβαρά γεωπολιτικά και οικονομικά οφέλη από την συνεργασία τους και είναι έτοιμες να προσελκύσουν και άλλες χώρες. Η Τουρκία έχει περισσότερα συμφέροντα και

περισσότερες κοινές αξίες προς την SCO παρά στην Ε.Ε. Σημαντική είναι και συμβολή της Ασιατικής Τράπεζας Επενδύσεων (ΑΙΠΒ).

Η πολιτική, οικονομική και στρατιωτική κυριαρχία της Δύσης πιέζεται από τις Ανατολικές χώρες που συνεργάζονται και μεγαλουργούν. Η Δύση εκλέγει λαϊκιστές και δημαγωγούς κυβερνήτες οι οποίοι βυθίζουν σε περισσότερα προβλήματα τις χώρες τους και αμφισβητούν τις αξίες της συνεργασίας μεταξύ των χωρών και της ευημερίας που έφεραν μέχρι σήμερα οι ανοικτές οικονομίες. Αντί να αντιληφθούν ότι το παγκόσμιο κέντρο ανάπτυξης μετατοπίζεται προς τις Ανατολικές χώρες και να συμμετάσχουν ώστε να διευρύνουν το διεθνές εμπόριο και να αυξήσουν την ευημερία τους, λαμβάνουν μέτρα προστατευτισμού που αποτρέπουν οικονομικές συνεργασίες.

Τα μεγάλα προβλήματα των επόμενων δεκαετιών είναι η κλιματική αλλαγή, η ταχεία αύξηση του πληθυσμού, η σπανιότητα των πόρων, η αναζωπύρωση των ιδεολογιών και η μετατόπιση της οικονομικής δύναμης από την Δύση στην Ανατολή. Το Διεθνές Επιμελητήριο για τον Δρόμο του Μεταξιού (Silk Road of Chamber of International Commerce – SRCIC) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός με μέλη 61 χώρες και μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων με κοινά ενδιαφέροντα, ο οποίος σχεδιάζει και αναπτύσσει κοινά επενδυτικά σχέδια για το μέλλον των χωρών του Δρόμου του Μεταξιού. Λειτουργεί σαν μια γέφυρα και ένας δεσμός μεταξύ των εθνικών επιμελητηρίων και των κυβερνήσεων, έχοντας δημιουργήσει μια πλατφόρμα για τα μέλη της, για την ανταλλαγή πληροφοριών εμπορίου και επενδύσεων για την προώθηση του Δρόμου του Μεταξιού. Είναι το ιδανικό εργαλείο μέσω του οποίου οι Δυτικές χώρες και επιχειρήσεις θα μπορούν να συμμετάσχουν στην αναβίωση του Δρόμου του Μεταξιού. Το SRCIC δημιουργεί επτά οργανισμούς για να διευκολυνθεί η επιχειρηματική συνεργασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη των μελών του: α) www.eSilkRoad.com, β) Διεθνές ταμείο ανάπτυξης Δρόμου του Μεταξιού, γ) Ένωση Think tank (δεξαμενή σκέψης) Δρόμου του Μεταξιού, δ) Εκθεσιακό πάρκο εμπορίου και ανταλλαγών του Δρόμου του Μεταξιού, ε) Διεθνές χρηματιστήριο εμπορευμάτων του Δρόμου του Μεταξιού, στ) Διεθνής ένωση μουσείων του Δρόμου του Μεταξιού και ζ) Διεθνές εμπορικό κέντρο πολιτιστικής τέχνης του Δρόμου του Μεταξιού.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο της χώρας μας είναι από τα ιδρυτικά μέλη του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου του Δρόμου του Μεταξιού. Η χώρα μας και γενικότερα η Ευρώπη και όλη η Δύση, δεν έχουν αντιληφθεί τι συμβαίνει στην Ανατολή. Ο δρόμος του Μεταξιού αναβιώνει με την σύγχρονη ονομασία «Μία Ζώνη, Ένας δρόμος» (One Belt one Road) και γίνεται και πάλι το παγκόσμιο επίκεντρο στην χιλιετία που διανύουμε. Δυστυχώς πολλά από τα παραπάνω περνούν απαρατήρητα και παραβλέπονται από την Δύση. Το Εργαστήριο Ανάλυσης Δεδομένων και Πρόβλεψης του Πολυτεχνείου Κρήτης, εκτός τις συμβουλές που παρέχει στο Διεθνές Επιμελητήριο για τον Δρόμο του Μεταξιού, έχει αναλάβει πρωτοβουλίες ενημέρωσης για να ενεργοποιηθούν οι επιχειρηματικές και οι πολιτικές δυνάμεις της χώρας μας ώστε να αντιληφθούν τις επερχόμενες σαρωτικές παγκόσμιες ανακατατάξεις. Η χώρα μας, ως η εγγύτερη Ευρωπαϊκή χώρα με την Ανατολή, εάν εγκαίρως αντιληφθεί τα οφέλη της ανοικτής οικονομίας και αξιοποιήσει αυτές τις ευκαιρίες, όπως επιτυχώς είχε κάνει πριν μερικές χιλιετίες, ίσως, η τρέχουσα χιλιετία να μας επιφυλάσσει ένα λαμπρό μέλλον.³

³ <http://www.haniotika-nea.gr/kati-istoriko-simveni-ston-dromo-tou-metaxiou/> (01-05-2018)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

II-1 Οι διαδρομές του Συνδέσμου Ευρω-Ασιατικών Μεταφορών (EATL)

II-1.1 Εισαγωγή

Το έργο Σύνδεσμοι Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL) είναι ένα μέρος μακροχρόνιας συνεργασίας. Εργασίες που πραγματοποιήθηκαν κατά τις τελευταίες δεκαετίες από πολλές χώρες της Ευρασίας με την υποστήριξη των διεθνών οργανισμών για τη βελτίωση των συνθηκών για το εμπόριο και την Κοινωνικο -Οικονομική ανάπτυξης των ηπείρων. Αυτή τη στιγμή το EATL υποστηρίζεται από 38 χώρες: Αφγανιστάν, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βέλγιο, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Κίνα, Κροατία, Κύπρος, Φινλανδία, Γαλλία, Γεωργία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιράν (η Ισλαμική Δημοκρατία του), Ιταλία, Καζακστάν, Κιργιστάν, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μογγολία, Πακιστάν, Πολωνία, Πορτογαλία, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σερβία, Ισπανία, Τατζικιστάν, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Τουρκία, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν. EATL ξεκίνησε το 2002 ως κοινή επιχείρηση μεταξύ της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE)⁴ και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ασία και τον Ειρηνικό (UNESCAP)⁵ και αναπτύσσεται σε τρεις φάσεις.

Φάση I του έργου (2002-07) είχε επιλέξει τις κύριες Ευρω-ασιατικές οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές οδούς μεταφοράς, τα σημεία μεταφόρτωσης και τα λιμάνια. Στα έργα είχε δοθεί προτεραιότητα στην υλοποίηση πρωτοβουλιών με σκοπό τη βελτίωση των μεταφορών για τις επιλεγμένες διαδρομές. Η πρώτη ανάλυση των φυσικών και μη-φυσικών εμποδίων για τη μεταφορά και τις ροές των φορτίων. Μια ομάδα εμπειρογνομόνων που

⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Economic_Commission_for_Europe&prev=search (04-01-2018)

⁵ <https://aric.adb.org/initiative/united-nations-economic-and-social-commission-for-asia-and-the-pacific&prev=search>(04-01-2018)

συστάθηκε βάσει της Φάσης I όπου αποδείχθηκε ότι είναι μια αποτελεσματική πλατφόρμα συνεργασίας για μία συντονισμένη ανάπτυξη των Ευρω-ασιατικών συγκοινωνιακών συνδέσεων με την ενδοχώρα.

Φάση II του έργου EATL (2008-2013) συντονίστηκε από την UNECE. Μέσα σε αυτή τη φάση, ομάδα εμπειρογνομόνων ανέπτυξαν εννέα σιδηροδρομικούς και εννέα οδικούς άξονες (EATL διαδρομές), οι οποίοι θεωρείτο ως αρχή των μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας. Στις συμμετέχουσες χώρες είχαν προταθεί 311 πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη των διαδρομών, που έχουν αξιολογηθεί από το ρόλο και την αξία τους στη διεθνή κυκλοφορία ώστε να συνδέσουν την Ασία και την Ευρώπη. Η αξιολόγηση των επενδύσεων στις ανάγκες μεταφορών κατά μήκος αυτών των διαδρόμων σε επίπεδο πολλών νομών είχε επίσης αναλάβει η εν λόγω δράση. Είχε αποτελέσει τη βάση του επικαιροποιημένου Σχεδίου Επενδύσεων EATL. Τέλος, η ομάδα εμπειρογνομόνων είχε προσδιορίσει διοικητικά εμπόδια για τις μεταφορές και το εμπόριο. Στη Φάση II παρέχονται τα ακόλουθα αποτελέσματα: Συγκριτική ανάλυση των Ευρω-ασιατικών σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές προσφέρουν τη βάση για την έναρξη των σιδηροδρομικών μεταρρυθμίσεων μεταξύ των δύο ηπείρων. Επίσης, η συγκριτική ανάλυση σεναρίων ροής φορτίου σε εννέα από πόρτα σε πόρτα γραμμές όσον αφορά το χρόνο και το κόστος που αποδεικνύουν ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές ξεπέρασαν τις θαλάσσιες μεταφορές από άποψη κόστους και χρόνου.

Τέλος, η έκθεση της Φάσης II διατυπώνει ορισμένες συστάσεις στους τομείς της ανάπτυξης των υποδομών, τη διευκόλυνση και τις τομεακές πολιτικές. Υποστηρίζει ότι λειτουργούν καλά οι EATL διαδρομές με αποτελεσματικό καθεστώς τελωνειακής διαμετακόμισης, την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων εμπορίου και μεταφορών, την εξάλειψη των κερδοσκοπών, καθώς και τη συνολική βελτίωση των μεταφορών και υπηρεσιών logistics μπορεί να συντομεύσει το χάσμα της οικονομικής ανάπτυξης μεταξύ των περισσότερο και των λιγότερο ανεπτυγμένων EATL χωρών. Στο πλαίσιο της φάσης II η UNECE δημιούργησε επίσης και διέθεσε ελεύθερα το Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (GIS) μία διαδραστική εφαρμογή που δίνει πρόσβαση στη βάση δεδομένων που σχετίζονται με τις διαδρομές EATL. Η UNECE είναι έτοιμη να διατηρήσει αυτή τη βάση δεδομένων σε συνεργασία με τις συμμετέχουσες κυβερνήσεις με σκοπό να βοηθήσει τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς, να συντονίσουν και να επιταχύνουν επενδυτικές συνεργασίες. Η Δεύτερη

Υπουργική Συνάντηση EATL (26 Φεβρουαρίου 2013) ενέκρινε την τελική έκθεση της Φάσης II και υποστήριξε την επόμενη φάση του έργου. Το έργο EATL έχει απασχολήσει τις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και οδικές μεταφορές που είναι κεντρικής σημασίας για την αντιμετώπιση των παρακάτω αλληλένδετων προβλημάτων:

- την ανάπτυξη των εναλλακτικών επιλογών μεταφοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ασίας και της Ευρώπης
- την καλύτερη σύνδεση των ηπειρωτικών χωρών της Κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου με τις παγκόσμιες αγορές
- τη βελτίωση των συνθηκών εμπορίου εντός της ίδιας περιοχής EATL, κατά κύριο λόγο στην περιοχή της Κεντρικής Ασίας.

Οι διαδρομές EATL που εντοπίστηκαν, όχι μόνο στοχεύουν στη βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ των χωρών EATL, αλλά και τη σύνδεση του EATL με άλλα υπάρχοντα δίκτυα μεταφορών στην Ευρώπη και την Ασία. Μεταξύ αυτών είναι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οι Πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών (PETC), η TRACECA και τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα στην Ασία.

Εννέα σιδηροδρομικές και εννέα οδικές διαδρομές αποτελούν το δίκτυο υποδομών στον πυρήνα των μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας σε όλη την Κεντρική Ασία και τον Καύκασο. Οι διαδρομές εκτείνονται σε περισσότερες από 10.000 χιλιόμετρα στην κατεύθυνση Ανατολή-Δύση, και διασταυρώνονται με πάνω από 15 χώρες. Συγκεκριμένα, οι σιδηροδρομικές EATL διαδρομές επεκτείνουν το δίκτυο των διευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (TER) προς τα ανατολικά και τις συνδέουν με το δίκτυο Trans-Ασίας Σιδηροδρόμων (TAR). Οι EATL διαδρομές συνδέουν τις Trans-Ασίας Αυτοκινητοδρόμους (TAH) με τις διαδρομές ΔΕΔ-Μ. Πολλές από τις οδούς EATL επίσης συμπίπτουν, είτε πλήρως είτε εν μέρει, με άλλα οδικά δίκτυα όπως το πρόγραμμα της Κεντρικής Οικονομικής Συνεργασίας της Ασίας (CAREC) και τον Οργανισμό Συνεργασίας των διεθνών σιδηροδρόμων (OSJD).

Φάση III (2014-2024) του έργου EATL ήταν να προσδιοριστούν τα μέτρα που πρέπει να κάνει η EATL ώστε να συνδέει τις εσωτερικές λειτουργίες. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ακολουθούν οι δραστηριότητες που αναλαμβάνονται από ομάδα εμπειρογνομόνων: ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των μεταφορών και του εμπορίου μεταξύ των χωρών EATL αναθεώρηση των υφιστάμενων μελετών, προγραμμάτων και πρωτοβουλιών για την ανάπτυξη στις ευρω-ασιατικές συγκοινωνιακές συνδέσεις ανέλαβε πρόσφατα τόσο σε εθνικό

όσο και σε διεθνές επίπεδο - προσδιορισμός των κυριότερων εμποδίων στις μεταφορές, το εμπόριο, τη διέλευση των συνόρων.

Ομάδες εμπειρογνομόνων διατύπωσαν συστάσεις που θα πρέπει να βοηθήσουν τις χώρες να αντιμετωπίσουν τα εμπόδια για την περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου σε όλη την περιοχή EATL. Οι συστάσεις αυτές θα πρέπει να βοηθήσουν τη χάραξη πολιτικής των φορέων με τη δημιουργία μιας πλατφόρμας για τη βελτίωση της κατάστασης και την ενίσχυση των ευκαιριών για τις εσωτερικές μεταφορές στο μέλλον. Τα αποτελέσματα της Φάσης III του έργου EATL αναμένεται επίσης να ενισχύσει η πολιτική στήριξη για συχνά επώδυνες μεταρρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών, τη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων, καθώς και στη διαχείριση των μεγάλης κλίμακας επενδύσεων στις μεταφορές προγραμμάτων, την εφαρμογή σύγχρονων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών πελατοκεντρικών και ψηφιακών τεχνολογιών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών και της διαμετακόμισης.

II-1.2 Κύριοι στόχοι του έργου EATL

Το πρόγραμμα Ευρω-ασιατικών Μεταφορών απευθύνεται σε τρεις βασικούς αλληλένδετους στόχους, ή τρεις τομείς: 1) Την ανάπτυξη των Ευρω-ασιατικών χερσαίων μεταφορών. Αυτή η πτυχή του έργου επικεντρώνεται στην παροχή συνθηκών για την αύξηση του όγκου των ευρω-ασιατικών εμπορικών συναλλαγών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, κυρίως των σιδηροδρόμων. Η βασική ιδέα είναι να επωφεληθούν από την εν δυνάμει μείωση του χρόνου ταξιδιού σε σχέση με τις θαλάσσιες οδούς. Δεδομένου ότι αυτή η ιδέα διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια της Ευρω-ασιατικής διάσκεψης για τις μεταφορές, το 1998, στην Αγία Πετρούπολη πολλά έχουν αλλάξει στο ευρασιατικό εμπόριο και τις μεταφορές. Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών αυξήθηκε σημαντικά μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό, με τη σειρά του, οδήγησε στη μείωση των ναύλων και οι προοπτικές για τις χερσαίες μεταφορές επιδεινώθηκαν. Την ίδια στιγμή, η ιδέα των διηπειρωτικών τρένων μεταφοράς εμπορευμάτων που κάποτε φαινόταν σαν μια πολύ μακρινή προοπτική είχε γίνει η καθημερινή πραγματικότητα για πολλούς εμπόρους, που άρχισαν να βλέπουν αυτές τις υπηρεσίες ως μια ελκυστική εναλλακτική λύση για τις θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως για τα εμπορεύματα υψηλής αξίας. 2) Την αντιμετώπιση των προκλήσεων στις περικλειστές χώρες. Δεκατρείς από τις χώρες EATL - Αφγανιστάν, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Καζακστάν, Κιργιστάν, η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μολδαβία, Μογγολία, Σερβία, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν και Ουζμπεκιστάν - δεν έχουν άμεση εδαφική πρόσβαση στη θάλασσα και ως εκ τούτου στις διεθνείς αγορές. Για τις χώρες αυτές,

ο κατακερματισμός της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μια διαδικασία κακώς οργανωμένης διέλευσης μπορούν να προσθέσουν έως και 50 % το κόστος μεταξύ μιας ηπειρωτικής χώρας και του πλησιέστερου λιμένα της αλλοδαπής μεταφοράς. Η διεθνής κοινότητα αποδίδει συνεχώς ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των περικλειστων χωρών. Το πρόγραμμα Almaty της δράσης: αντιμετωπίζει τις ειδικές ανάγκες σε ένα νέο παγκόσμιο πλαίσιο για τη διαμετακόμιση συνεργασίας μεταφορών για τις μεσόγειες αναπτυσσόμενες χώρες, που εγκρίθηκε το 2003. Το εν λόγω πρόγραμμα αντανάκλα την ισχυρή δέσμευση όλων των φορέων για την αντιμετώπιση των ειδικών αναγκών ανάπτυξης και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι περικλειστές περιοχές και προωθεί την αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στην παγκόσμια οικονομία μέσω της εφαρμογής, μεταξύ άλλων, ειδικών δράσεων στους τομείς των ζητημάτων θεμελιώδους πολιτικής διέλευσης, την ανάπτυξη των υποδομών και συντήρησης, καθώς και τη διευκόλυνση του εμπορίου.

Μερικοί από τους ειδικούς στόχους και τους στόχους του προγράμματος της Βιέννης, προσβλέπουν: (i) στην προώθηση αποτελεσματικών και οικονομικά αποδοτικών προσβάσεων από και προς τη θάλασσα με όλα τα μέσα μεταφοράς, (ii) στη μείωση του κόστους εμπορικών συναλλαγών και τα έξοδα μεταφοράς καθώς και τη βελτίωση των διεθνώς εμπορικών υπηρεσιών, (iii) την ανάπτυξη των κατάλληλων δικτύων υποδομής των μεταφορών υπό διαμετακόμιση, και (iv) την κάλυψη των κενών που συνδέουν τις αναπτυσσόμενες χώρες της Μεσογείου, είναι απολύτως συνεπής με το έργο EATL. 3) Η βελτίωση του περιβάλλοντος για το περιφερειακό εμπόριο μεταξύ των χωρών EATL, κυρίως στην περιοχή της Κεντρικής Ασίας. Η περιοχή της Κεντρικής Ασίας είχε ανακάμψει από τη μεταβατική ύφεση στα τέλη της δεκαετίας του 1990, και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2000 αναδείχθηκε ως μία από τις πλέον δυναμικές οικονομικές περιοχές του κόσμου. Η Κιργιζία, το Τατζικιστάν και το Καζακστάν έγιναν μέλη του ΠΟΕ το 1998, το 2013 και το 2015 αντίστοιχα.

Την τελευταία δεκαετία, η Κίνα έχει αναδειχθεί ως ένας σημαντικός εμπορικός εταίρος για την Κεντρική Ασία, ιδιαίτερα σε φυσικούς πόρους, ενώ οι δεσμοί με την Τουρκία έχουν επίσης ενταθεί. Ωστόσο, το εμπόριο στην περιοχή εξακολουθεί να είναι κάτω από τις δυνατότητές της, με τους περιορισμούς στη συνδεσιμότητα, την πρόσβαση στην αγορά, περιορισμένη διμερή δέσμευση με δυσκολίες στις Διεθνείς μεταφορές. Η περαιτέρω ανάπτυξη περιορίζεται εκτός από τις γεωγραφικές δυσκολίες και σε θεσμικούς παράγοντες. Παρά τη μακρά ιστορία ως κέντρο για το παγκόσμιο εμπόριο, η οικονομική

δομή της Κεντρικής Ασίας προς το παρόν χαρακτηρίζεται από χαμηλή οικονομική πυκνότητα και μεγάλες αποστάσεις.

Οι υπουργοί των μεταφορών και των υψηλών εκπροσώπων από 58 χώρες, καθώς και ο Ευρωπαίος Επίτροπος Μεταφορών υπέγραψαν υπουργική απόφαση «Αγκαλιάζοντας τη νέα εποχή για την αειφόρο ανάπτυξη χερσαίων μεταφορών και της κινητικότητας» κατά τη διάρκεια της 70ης επετείου της Επιτροπής της UNECE Εσωτερικών Μεταφορών στις 21 Φεβρουαρίου 2017 για τη βελτίωση των περιφερειακών και διηπειρωτικών συνδέσεων με ιδιαίτερη προσοχή στο έργο Euro-Asia μεταφορών.

II-1.3 Οικονομία και εμπόριο τρέχουσα κατάσταση στην EATL

II-1.3.1 Γενική επισκόπηση

Η επίτευξη των γενικών στόχων της αποστολής EATL είναι πιο περίπλοκη, υπό την προϋπόθεση της οικονομικής ύφεσης και η τακτική επιλογή προτεραιοτήτων χρειάζεται ισορροπημένη ανάλυση των δυνατοτήτων. Όμως η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και το διεθνές εμπόριο παραμένουν υποτονικά. Μεταξύ 2012 και 2014, ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων (σε όγκο) κυμάνθηκε μεταξύ 2 και 2,6 %. Αυτοί οι ρυθμοί ανάπτυξης είναι σημαντικοί και βρίσκονται, κάτω από το μέσο ετήσιο ρυθμό 7,2% που καταγράφηκε την περίοδο 2003-2007 προ της κρίσης. Το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 2,5 % το 2015, το ίδιο ποσοστό με το 2014 (πίνακας I-1.3.1.1). Αποκλίσεις στις επιμέρους επιδόσεις εκτυλίχθηκαν στο πλαίσιο των χαμηλότερων τιμών του πετρελαίου και στα επίπεδα των τιμών των βασικών εμπορευμάτων, στην εξασθένηση της παγκόσμιας ζήτησης και την επιβράδυνση της Κίνας. Η μετάβαση της Κίνας από τις επενδύσεις και τις εξαγωγές είχε αντίκτυπο στην παγκόσμια μεταποιητική δραστηριότητα, στη συνολική ζήτηση, στις επενδύσεις και στις τιμές των βασικών εμπορευμάτων.

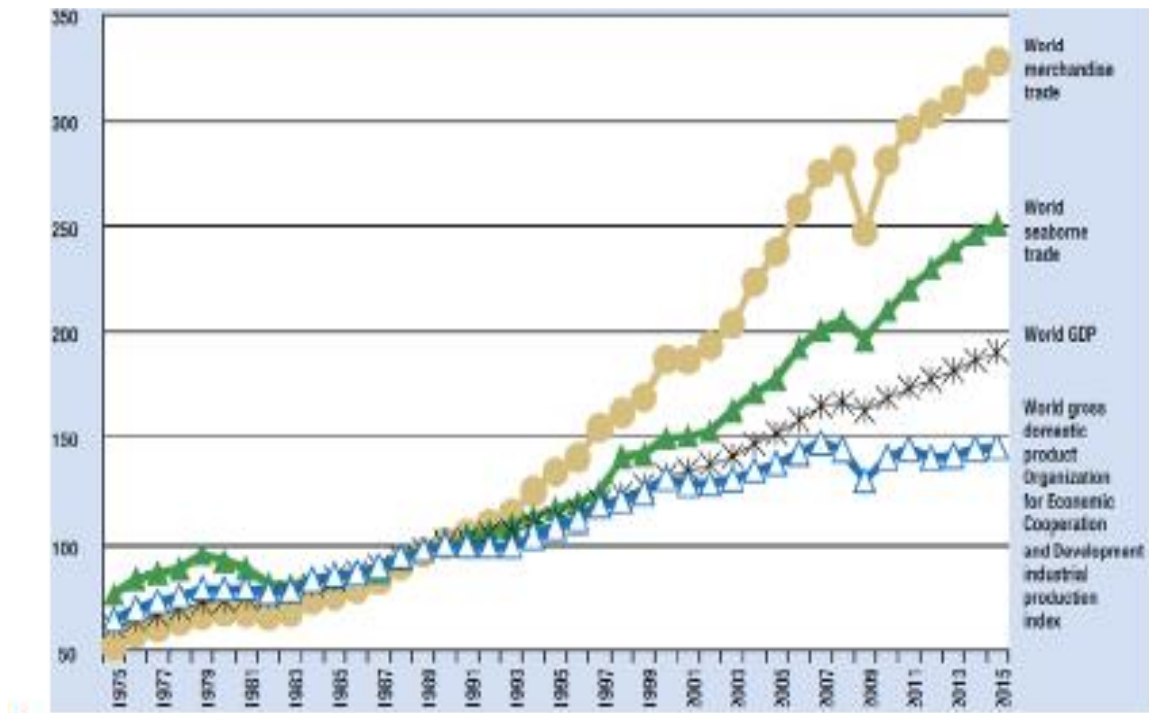
Η ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων οικονομιών της Ασίας επιβραδύνθηκε από 4,4 % το 2014 έως 3,9 % το 2015, αν και εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν το 70 % της παγκόσμιας επέκτασης (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, 2016). Η οικονομία της Κίνας έχει επιβραδυνθεί τα τελευταία χρόνια, αν και εξακολουθεί να αναπτύσσεται με σχετικά υψηλό ρυθμό (ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ επιβραδύνθηκε από 7,3 % το 2014 σε 6,9 % το 2015). Η Κίνα μπορεί να θεωρηθεί ότι αναπτύσσεται σε δύο ταχύτητες, με τον μεταποιητικό τομέα να αντιμετωπίζει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και περιορισμένη αύξηση, ενώ στον τομέα της υπηρεσιών υπάρχει αύξηση με ταχύ ρυθμό (The Economist Intelligence Unit, 2016a). Η Ινδία

σήμερα αυξάνεται ταχύτερα από την Κίνα, όπως η αύξηση του ΑΕΠ της, σε έργα υποδομής, επιταχύνθηκε στο 7,2 % το 2015.

Εκτός από τις εξελίξεις στην Κίνα, υπήρξαν και άλλες τάσεις που επηρέασαν πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, και συγκεκριμένα, η ύφεση στη Βραζιλία, το χαμηλό περιβάλλον πρώτων υλών και οι τιμές στην ενέργεια, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι εγχώριες συγκρούσεις σε διάφορες χώρες. Ορισμένες εκτιμήσεις δείχνουν ότι μία παρατεταμένη ποσοστιαία μονάδα μείωσης στην Κίνα, την Ινδία και τη Ρωσική Ομοσπονδία θα μπορούσε να μειώσει την ανάπτυξη σε άλλες αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες κατά περίπου 0,8 ποσοστιαίες μονάδες και την παγκόσμια ανάπτυξη κατά 0,4 ποσοστιαίες μονάδες (Παγκόσμια Τράπεζα, 2016). Το ΑΕΠ στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Κεντρικής Ασίας μειώθηκε κατά 2,8 %, λόγω της ύφεσης στη Ρωσική Ομοσπονδία και την Ουκρανία, καθώς και στις χαμηλές τιμές των βασικών προϊόντων, οι καθαρές εκροές κεφαλαίων, η πτώση των πραγματικών μισθών, οι συγκρούσεις και τα μονομερή μέτρα καταναγκασμού. Ενώ εξακολουθεί να είναι εύθραυστη η ανάκαμψη στις ανεπτυγμένες οικονομίες συνεχίστηκε και το 2015, με το ΑΕΠ να αυξάνεται κατά 2,0 %, από 1,7 % το 2014.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (est.) |
|----------------------|------|------|------|-------------|
| World | 2.2 | 2.5 | 2.5 | 2.3 |
| Developed economies | 1.1 | 1.7 | 2.0 | 1.5 |
| - EU-28 | 0.3 | 1.4 | 2.0 | 1.8 |
| - Germany | 0.3 | 1.6 | 1.7 | 1.7 |
| - France | 0.7 | 0.2 | 1.2 | 1.5 |
| - Italy | -1.8 | -0.3 | 0.8 | 0.8 |
| - United Kingdom | 2.2 | 2.9 | 2.2 | 1.8 |
| - Japan | 1.4 | 0.0 | 0.5 | 0.7 |
| Developing economies | 4.6 | 4.4 | 3.9 | 3.8 |
| - Asia | 5.5 | 5.5 | 5.1 | 5.1 |
| - China | 7.7 | 7.3 | 6.9 | 6.7 |
| - India | 6.3 | 7.0 | 7.2 | 7.6 |
| Transition economies | 2.0 | 0.9 | -2.8 | 0.0 |
| - Russian Federation | 1.3 | 0.7 | -3.7 | -0.3 |

Πίνακας II-1.3.1.1 Ρυθμός Αύξησης Παγκοσμίου εμπορίου σε όγκο (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)



Γράφημα II-1.3.1.1 Ρυθμός Αύξησης Παγκοσμίου εμπορίου σε όγκο (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)

Η ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση βελτιώθηκε κατά 2 %, και οφείλεται κυρίως στην αύξηση της εγχώριας κατανάλωσης και στα επίπεδα επενδύσεων καθώς και την πτώση των τιμών της ενέργειας. Παγκοσμίως τα εμπορεύματα κατ'όγκο αυξήθηκαν κατά 1,4 % το 2015, κάτω από 2,3 % το 2014 (πίνακας II-1.3.1.2).

Οι δείκτες του ΑΕΠ χρησιμοποιούν ως βάσει υπολογισμού των εμπορικών συναλλαγών την αξία δολαρίου και της ποσότητας σε τόνους. Οι εμπορικές συναλλαγές ως ποσότητα διατηρήθηκαν σε σχετικά καλά επίπεδα, σε σύγκριση με την αξία, που κατέγραψε μείωση της τάξης του 13 %, λόγω των διακυμάνσεων των τιμών των βασικών εμπορευμάτων και των συναλλαγματικών ισοτιμιών (Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, 2016). Πίνακας II-1.3.1.1 Ρυθμός Αύξησης Παγκοσμίου εμπορίου σε όγκο

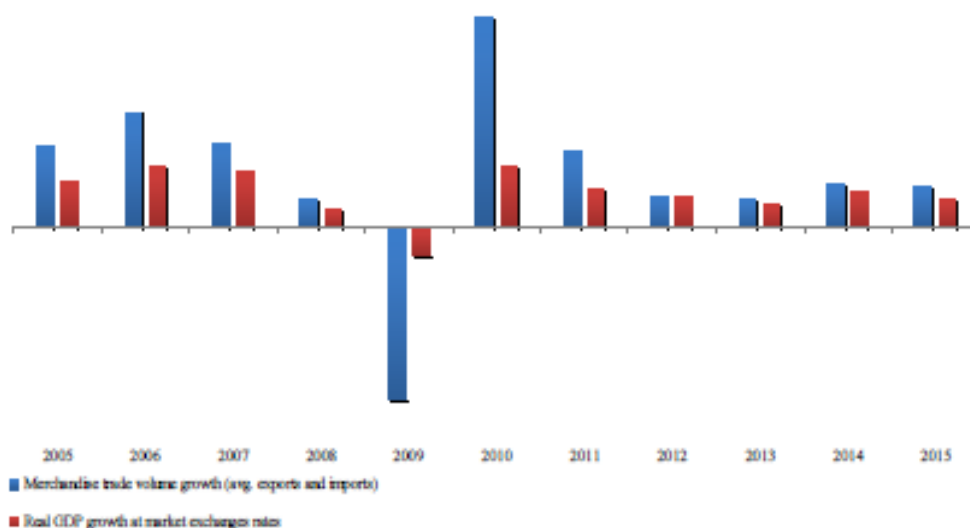
Σε γενικές γραμμές, η Ασία, συνέβαλε περισσότερο από κάθε άλλη περιοχή για την αποκατάσταση της παγκόσμιας διακίνησης αγαθών μετά την οικονομική κρίση 2008-2009. Οι εισαγωγές από την Ανατολική Ασία μειώθηκαν σημαντικά, κατά μέσο όρο 27 % την προηγούμενη δεκαετία σε 8,4 % το 2015 (Τμήμα των Ηνωμένων Εθνών Οικονομικών και Κοινωνικών Υποθέσεων, 2016). Συγκριτικά, η Ευρώπη συνέβαλε κατά 59 % για την ανάπτυξη των εισαγωγών παγκοσμίως, σε αντίθεση με την αρνητική συμβολή που

παρουσιάστηκε το 2012 και το 2013. Όσον αφορά την παγκόσμια αύξηση των εξαγωγών, η συνεισφορά της Ευρώπης συνετέλεσε κατά 44 % και η Ασία, κατά 35 % (Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, 2016). Άλλες περιοχές είχαν περιορισμένη συνεισφορά στο εμπόριο των αναπτυσσόμενων χωρών ιδιαιτέρως το 2015, με τον όγκο των εξαγωγών και των εισαγωγών, αντίστοιχα, να επεκτείνεται στο οριακό επιτόκιο της τάξης του 0,4 %, μια σημαντική πτώση από τα προηγούμενα χρόνια. Η συρρίκνωση τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών στην Ανατολική Ασία είχαν αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο σε άλλες αναπτυσσόμενες οικονομίες, κυρίως της μεταποίησης. Η Κίνα αντιπροσώπευε περίπου το 20 % της επιβράδυνσης του ρυθμού αύξησης των εισαγωγών από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και χώρες με μεταβατική οικονομία το 2014-2015 (Τμήμα των Ηνωμένων Εθνών Οικονομικών και Κοινωνικών Υποθέσεων, 2016).

Αντίθετα, η Ινδία παρουσίασε αύξηση της ζήτησης εισαγωγών κατά (10,1 %). Για δεύτερη συνεχή χρονιά, οι ανεπτυγμένες οικονομίες ήταν πιο δραστήριες στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου, οι εξαγωγές αυξήθηκαν ελαφρώς (2,2 %), ενώ οι εισαγωγές αυξήθηκαν με ταχύτερο ρυθμό, κατά 3,3 %. Οι εξαγωγές στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώθηκαν οριακά (-0,2 %), ενώ στην Ιαπωνία, υπήρξε μία μέτρια ανάπτυξη, ένα ασθενέστερο νόμισμα και μια επιβράδυνση σε βασικούς εμπορικούς εταίρους της Ανατολικής Ασίας τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών. Η ζήτηση εισαγωγών στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρώπη διατηρήθηκε σε σχετικά καλά επίπεδα (4,8 % και 3,6 %, αντίστοιχα), λόγω της ισχυροποίησης του δολαρίου και με τη σχετικά σταθερή οικονομική ανάπτυξη στις Ηνωμένες Πολιτείες και, αναμφισβήτητα, λόγω της ανάκαμψης της ενδο-Ευρωπαϊκής Ένωσης των εμπορικών συναλλαγών. Τα τελευταία χρόνια, οι παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές επεκτείνονται με σχετικά αργό ρυθμό, ενώ τα προηγούμενα χρόνια, κατά μέσο όρο, το διεθνές εμπόριο αυξανόταν πολύ πιο γρήγορα από ό, τι το παγκόσμιο ΑΕΠ. Ο ρυθμό ανάπτυξης εμπορίου του ΑΕΠ εκτιμάται σε 0,62 το 2015, κάτω από το 0,94 το 2014 και 1,4 το 2013. Ενώ το διεθνές εμπόριο εξακολουθεί να επηρεάζεται από τη Μεγάλη Ύφεση (2009).

| | Export | | | Import | | |
|----------------------|--------|------|------|--------|------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| World | 3.3 | 2.3 | 1.4 | 2.7 | 2.4 | 1.6 |
| Developed economies | 2.2 | 1.9 | 2.2 | 0.0 | 2.8 | 3.3 |
| EU-28 | 1.8 | 1.7 | 3.2 | -0.9 | 3.3 | 3.6 |
| Japan | -1.5 | 0.6 | -1.0 | 0.3 | 0.6 | -2.8 |
| Developing economies | 4.6 | 3.1 | 0.4 | 5.3 | 2.5 | 0.4 |
| Asia | 5.6 | 3.3 | -0.1 | 5.8 | 2.6 | 0.7 |
| China | 7.7 | 6.8 | -0.9 | 9.9 | 3.9 | -2.2 |
| Eastern Asia | 6.7 | 4.9 | -0.5 | 8.9 | 2.8 | -1.6 |
| India | 8.5 | 3.5 | -2.1 | -0.3 | 3.2 | 10.1 |
| Transition economies | 2.3 | 0.5 | 0.9 | -0.5 | -7.6 | -19.4 |

Πίνακας II-1.3.1.2 Ανάπτυξη του όγκου του εμπορίου εμπορευμάτων από επιλεγμένες ομάδες χωρών, 2013-2015 (Ποσοστιαία αλλαγή) (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)



Διάγραμμα II-1.3.1.2 Ανάπτυξη του όγκου του εμπορίου εμπορευμάτων από επιλεγμένες ομάδες χωρών, 2013-2015 (Ποσοστιαία αλλαγή) (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)

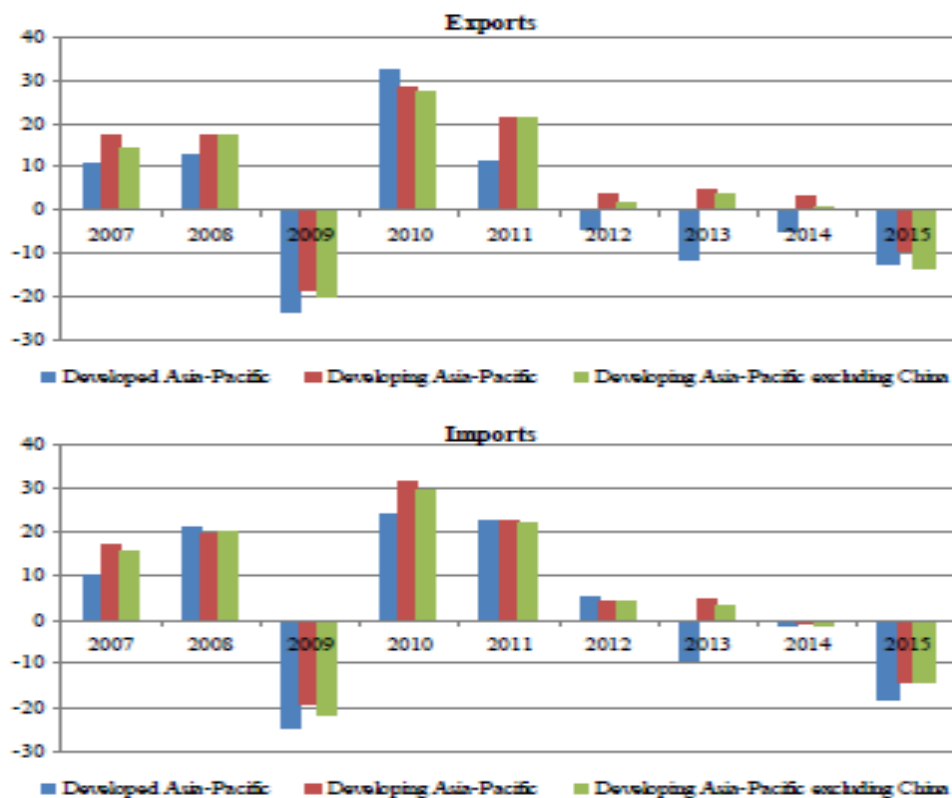
Εν κατακλείδι, η παγκόσμια ανάκαμψη συνεχίζεται, ωστόσο, με αργό ρυθμό, με ώθηση που δημιούργησε η μείωση ρυθμού ανάπτυξης στην Κίνα και σε άλλες ασιατικές αναπτυσσόμενες οικονομίες (UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016).

II-1.3.2 Ασία και Ειρηνικός

Οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ της περιοχής Ασίας-Ειρηνικού και της Ευρώπης συρρικνώθηκαν αισθητά το 2015-2016. Η συρρίκνωση σημειώθηκε παρά την αύξηση του ΑΕΠ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια τέτοια μεγάλη και συνεχή επιβράδυνση του εμπορίου είναι άνευ προηγουμένου, και είναι αιτία για ανησυχία ότι μια «νέα τάση» μιας ασθενέστερης ανάπτυξης καταβάλει το εμπόριο.

Ειδικότερα, η μετάβασης της Κίνας σε μια «νέα τάση της οικονομικής ανάπτυξης» συνδέθηκε με την επιβράδυνση της αύξησης του ΑΕΠ σε 6,9% το 2015, από 7,3% το 2014 και 7,7% το 2013. Ορισμένες οικονομίες της περιοχής που βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στις εξαγωγές βασικών προϊόντων πλήττονται ιδιαίτερα, από τη συνεχιζόμενη επιβράδυνση της Κίνας και τις αλληπάλληλες μειώσεις των τιμών των βασικών εμπορευμάτων μέχρι το 2015. Η σχετική επιτυχία στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού «ξεπερνώντας» την παγκόσμια οικονομία το 2015, με μείωση των εξαγωγών της μόνο 9,7% σε σύγκριση με την παγκόσμια ύφεση 13,1%, εξηγείται σε μεγάλο βαθμό από τη σχετικά καλή επίδοση της Κίνας, της οποίας οι εξαγωγές μειώθηκαν μόνο κατά 2,9%. Με εξαίρεση την Κίνα, η οποία αντιπροσώπευε το 34% των εξαγωγών εμπορευμάτων της περιοχής, η AsiaPacific περιοχές σημείωσαν μείωση 13% των εξαγωγών, η οποία ήταν παρόμοια με τον παγκόσμιο μέσο όρο (γράφημα II-1.3.2.1).

Η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, διατήρησε τη θέση της ως η μεγαλύτερη περιοχή εμπορικών συναλλαγών στον κόσμο το 2015, παρά τη μεγάλη συρρίκνωση του εμπορίου. Η περιοχή αύξησε το μερίδιό της στις παγκόσμιες εξαγωγές σε 40% το 2015 από 38,6% το 2014, ενώ το μερίδιο των παγκόσμιων εισαγωγών μειώθηκε ελαφρά στο 35,6% από 36,9% το προηγούμενο έτος. Αυτή η κυριαρχία και πάλι προήλθε κυρίως από τις εμπορικές επιδόσεις των οικονομιών των περιοχών της Ανατολής και τη Βόρειας Ασίας, οι οποίες αντιπροσώπευαν πάνω από το 64% του συνολικού εμπορίου της Ασίας-Ειρηνικού παγκοσμίως (πίνακας II-1.3.2.1).



Γράφημα II-1.3.2.1 κλίσης της ανάπτυξης εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των οικονομιών της Ασίας και του Ειρηνικού, 2007-2015(Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)

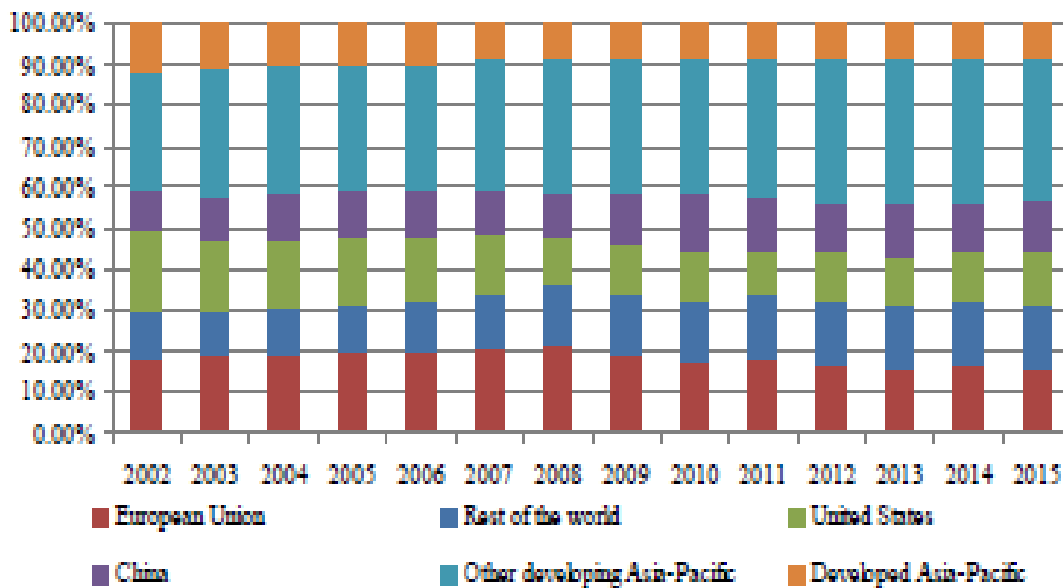
Το 2015, η Κίνα ήταν η κύρια δύναμη πίσω από τη δεσπόζουσα θέση της Ανατολής και της Βόρειας-Ανατολικής Ασίας στο περιφερειακό εμπόριο, με τις παγκόσμιες εξαγωγές της και το μερίδιο των εισαγωγών κατά 13,8% και 10%, αντίστοιχα. Η Ανατολική και Βορειοανατολική Ασία αύξησαν το περιφερειακό μερίδιο των εξαγωγών τους κατά 3,3 ποσοστιαίες μονάδες το 2015, η ουσιαστική αλλαγή αντανάκλα δυσανάλογα τη μικρή συρρίκνωση των εξαγωγών αυτής της υποπεριοχής κατά 4,8% (με τη σειρά της, αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό από τη μικρή πτώση των εξαγωγών της Κίνας σε 2,9%, όπως δηλώθηκε παραπάνω). Αυτή η αύξηση προήλθε κυρίως σε βάρος του Βορά και των οικονομιών της Κεντρικής Ασίας, των οποίων το μερίδιο εξαγωγών μειώθηκε απότομα από το 8,8% στο 6,6%. Αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στη μαζική πτώση των τιμών των εξαγωγών και των εισαγωγών από τη Ρωσική Ομοσπονδία το 2015 (31% και 37%, αντίστοιχα), ως αποτέλεσμα της μείωσης των τιμών του πετρελαίου και των πολιτικών κυρώσεων. Η Ρωσική Ομοσπονδία είναι η κυρίαρχη οικονομία στην υποπεριοχή (αντιπροσωπεύοντας το 78% των εξαγωγών της Βόρειας και της Κεντρικής Ασίας και το

71% των εισαγωγών της), αυτό μεταφράζεται σε μια μεγάλη πτώση του ποσοστού του παγκόσμιου εμπορίου για την υποπεριοχή.

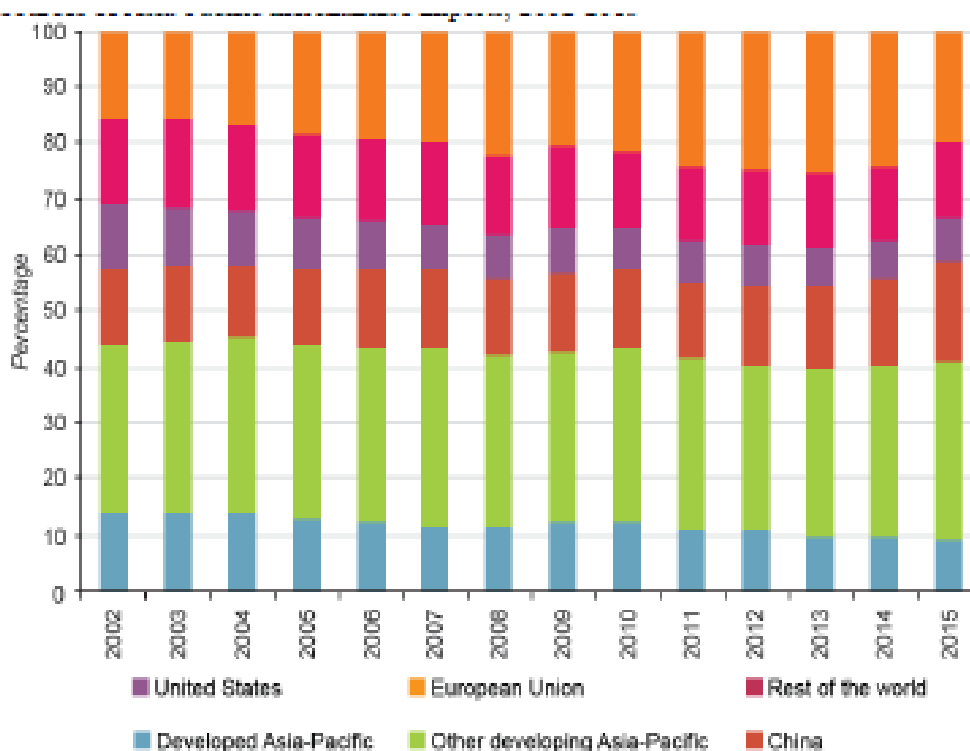
| Subregion | Exports | | | Imports | | |
|---------------------------|---------|------|------|---------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| East and North-East Asia | 60.2 | 60.8 | 64.1 | 59.4 | 59.8 | 60.1 |
| South-East Asia | 17.7 | 17.7 | 17.6 | 17.6 | 17.6 | 18.3 |
| South and South-West Asia | 8.6 | 8.7 | 8.2 | 12.5 | 12.6 | 12.7 |
| North and Central Asia | 9.4 | 8.8 | 6.6 | 6.3 | 5.8 | 4.6 |
| Pacific | 4.2 | 4.0 | 3.5 | 4.2 | 4.2 | 4.3 |

Πίνακας II-1.3.2.1Μερίδια της Ασίας-Ειρηνικού συνολικών εμπορικών συναλλαγών, ανά υποπεριοχή, 2013-2015 (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)

Το εμπόριο από τη Νότια και Νοτιοδυτική Ασία παρέμεινε να κυριαρχείται από την Ινδία, η οποία κατέλαβε το 50% των εξαγωγών και των εισαγωγών. Από την βουτιά των τιμών των βασικών προϊόντων, οι δύο αυτές περιοχές παρουσίασαν 17% και 10% μείωση, αντίστοιχα, στην αξία των εξαγωγών εμπορευμάτων το 2015. Αντίστοιχα, οι εξαγωγές από την υποπεριοχή του Ειρηνικού, κυριαρχείται από την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, έχουν επίσης δείξει μια στασιμότητα, και μία μικρή μείωση, στο μερίδιο του παγκόσμιου εμπορίου. Ενώ στο διαπεριφερειακό εμπόριο συνεχίζει να κυριαρχεί, το εμπόριο σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών παραμένει σημαντικό, δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει το 29% των περιφερειακών εξαγωγών και το 21% των περιφερειακών εισαγωγών το 2015 (γραφήματα II-1.3.2.2 και II-1.3.2.3). Κυρίως λόγω της επιβράδυνσης των εξαγωγών σε προηγμένες αγορές από την παγκόσμια οικονομική κρίση 2008-2009, το μερίδιο των εξαγωγών προς τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ασίας-Ειρηνικού, ιδιαίτερα στην Κίνα, αυξήθηκε σταθερά από 43% το 2008 σε ένα μέγιστο των 48,2% το 2013, προτού πέσουν ελαφρά σε 47,6% το 2015.



Γράφημα II-1.3.2.2 κλίσης της ανάπτυξης εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των οικονομιών της Ασίας και του Ειρηνικού, 2007-2015 (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)



Γράφημα II-1.3.2.3 κλίση της ανάπτυξης εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των οικονομιών της Ασίας και του Ειρηνικού, 2007-2015 (Πηγή: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016)

Το ενδοπεριφερειακό μερίδιο των εισαγωγών αυξήθηκε το 2015 στο 59% των συνολικών εισαγωγών στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, ένα ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο από εκείνο

που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του 2002-2015.Ενώ το μερίδιο των εισαγωγών από τις ανεπτυγμένες χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού υποχώρησε ελαφρά (συνεχίζοντας μια μακρά καθοδική τάση), η Κίνα και άλλες αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού αύξησαν το μερίδιό τους κατά 2,4 και 1,3 ποσοστιαίες μονάδες, αντίστοιχα. Αυτό ήταν κυρίως εις βάρος του μεριδίου των εισαγωγών από τον υπόλοιπο κόσμο, η οποία συρρικνώθηκε από 24,1% το 2014 έως 20,1% το 2015 (γράφημα II-1.3.2.2). Καθώς η διαπεριφερειακή συνεργασία Νότου-Νότου είναι σε καλύτερη θέση θα φέρει μεγαλύτερες δυνατότητες από τη συνεργασία με χώρες εκτός της περιοχής. Η αύξηση του ενδοπεριφερειακού μεριδίου των εισαγωγών αντανakλά το γεγονός ότι ενώ η απόλυτη τιμή των ενδοπεριφερειακών εισαγωγών μειώθηκαν το 2015, το έπραξε λιγότερο από τη συνολική συρρίκνωση των εισαγωγών στην περιοχή. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις εισαγωγές από την Κίνα, οι οποίες μειώθηκαν μόνο ελαφρά το 2015. Ως εκ τούτου, η σοβαρή συρρίκνωση του παγκόσμιου εμπορίου το 2015 και η μείωση της παραγωγής μεταξύ πολλών αναπτυσσόμενων χωρών έχει δημιουργήσει την ευκαιρία στο διαπεριφερειακό εμπόριο. Ωστόσο, ο κίνδυνος ότι η ζήτηση της Κίνας για τις εισαγωγές από την περιοχή θα μειωθεί περαιτέρω, έχει αρχίσει να διαγράφεται με την κίνησή της σε χαμηλότερο μοντέλο ανάπτυξης που έχει μια αυξημένη εστίαση στις υπηρεσίες και την εγχώρια παραγωγή, παρά την κατασκευή και συναρμολόγηση των προϊόντων για εξαγωγή.

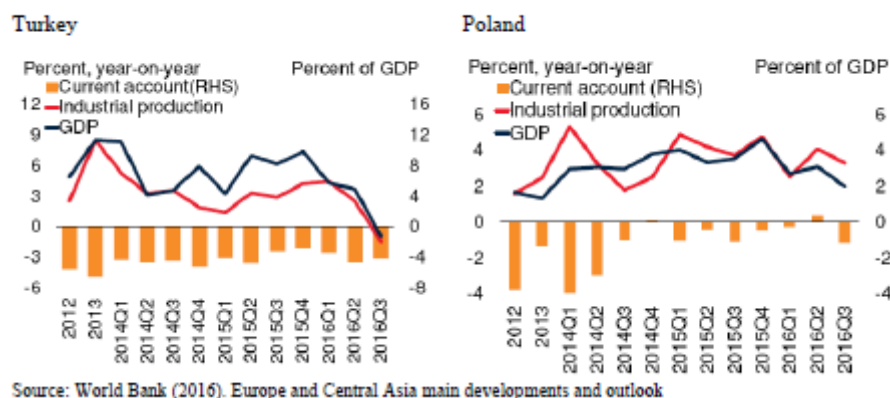
II-1.3.3 Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη

Η οικονομική ανάπτυξη στην περιοχή της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης που καλύπτονται από βαλκανικά κράτη, και της Ανατολικής ΕΕ (Βουλγαρία, Τσέχικη Δημοκρατία, την Κροατία, την Ουγγαρία, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, Σερβία) και την Τουρκία. Η ανάπτυξη από 0,5 % το 2015 αυξήθηκε σε 1,2 % το 2016, σύμφωνα με τις προσδοκίες, οφείλεται κυρίως στη χαλάρωση της ύφεσης στη Ρωσική Ομοσπονδία, καθώς και στη σταθεροποίηση της τιμής του πετρελαίου.

Η ανάπτυξη επιταχύνθηκε στην Αλβανία, την Κροατία, τη Ρουμανία και τη Σερβία λόγω της ισχυρής εγχώριας ζήτησης που υποστηρίζεται από τις χαμηλές τιμές της ενέργειας, η ταχύτερη αύξηση των επενδύσεων συνέβαλε κατά την εκταμίευση των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ, οι βελτιώσεις στην αγορά εργασίας, ιδιαίτερα στην Αλβανία, και η μείωση

του ΦΠΑ των τροφίμων στη Ρουμανία. Ισχυρές οι εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών στη ζώνη του ευρώ ήταν επιπλέον υποστηρικτικοί παράγοντες στην Κροατία και τη Ρουμανία. Σε αντίθεση, με τις Ουγγαρία, Πολωνία, και την Τουρκία (Γράφημα II-1.3.3.1) όπου παρατηρείτε χαλάρωση της εγχώριας ζήτησης. Η ανάπτυξη στην περιοχή αναμενόταν να επιταχυνθεί σε 2,7 % το 2017-2019 λόγω της βελτιωμένης εμπιστοσύνης. Οι προοπτικές για τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης είναι ανάμεικτες. Κατά μέσο όρο, η ανάπτυξη αναμένεται να παραμείνει σταθερή στην Κεντρική Ευρώπη. Οι διαφορές στις προοπτικές μεταξύ των χωρών προέρχονται από εγχώριους παράγοντες.

Main economic trends in selected Central and Eastern European countries, 2012-2016



Γράφημα II-1.3.3.1

Η ισχυρή ανάπτυξη της Ρουμανίας το 2016, που προήλθε από τη μείωση του ΦΠΑ, θα σταθεροποιούνται το 2017. Στην Ουγγαρία, η ανάπτυξη αναμένεται να επιταχυνθεί στο 2,7 % από την ανάκαμψη των δημοσίων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων των έργων υποδομής που χρηματοδοτούνται από κονδύλια της ΕΕ. Στην Τουρκία, η ανάπτυξη αναμένεται να ανακάμψει στο 3% το 2017 και 3,6 %, το 2018-19. Η ανάπτυξη στην Πολωνία αναμένεται να παραμείνει περίπου στο 3,3 % το 2017-19, που υποστηρίζεται από την ισχυρή εγχώρια ζήτηση, κυρίως την ιδιωτική κατανάλωση. Η αδύναμη ζήτηση από τους κύριους εμπορικούς εταίρους, συμπεριλαμβανομένου του Ηνωμένου Βασιλείου και της ζώνης του ευρώ, θα μπορούσε να περιορίσει τις προοπτικές σε περαιτέρω επιτάχυνση.

II-1.3.4 Ανάπτυξη του Παγκόσμιου Εμπορίου

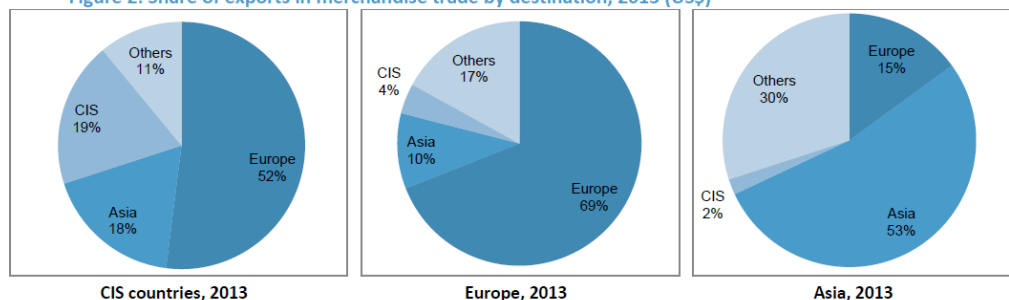
Στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης οικονομικής επιβράδυνσης στις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την Ευρώπη η παγκόσμια οικονομική παραγωγή αυξήθηκε μόλις 2,0 % το 2013⁶. Η αύξηση των

⁶ IMF, *World Economic Outlook 2014 Recovery Strengthens, remains uneven*, (Washington D.C. 2014).

εμπορικών συναλλαγών έχει επίσης επιβραδυνθεί καθώς οι εξαγωγές εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της κρίσης σε ολόκληρο τον κόσμο αυξήθηκαν μόνο κατά 2,2 % το 2013 συνολικού ύψους 18.300.640 δις US \$⁷. Οι προοπτικές ανάπτυξης της Ασίας συνεχίζει να είναι ισχυρή, ενώ στις χώρες CIS η ανάπτυξη ήταν συγκρατημένη το 2015, λόγω της υποχώρησης των τιμών του πετρελαίου και του φυσικού αερίου, και της ύφεσης στη Ρωσία. Το 2013, η Ασία κατέγραψε την ταχύτερη περιφερειακή αύξηση του ΑΕΠ και ο όγκος των εξαγωγών της αυξήθηκε ταχύτερα από οποιαδήποτε άλλη περιοχή της Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένων και της Νορβηγίας, Ελβετίας, Τουρκίας και Γιουγκοσλαβίας). Η Ασία παρέμεινε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας των εμπορικών συναλλαγών σε αξία (36 % των εξαγωγών παγκοσμίως προέρχεται από την Ευρώπη). Το μερίδιο της Ασίας στις παγκόσμιες εξαγωγές αυξήθηκε κατά 30 %, και 38,5 % του συνόλου των βιομηχανικών προϊόντων προέρχεται από το 2013 στην Ασία. Η Κίνα έγινε ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος εμπορευμάτων του κόσμου σε αξία, με τις εισαγωγές και εξαγωγές ύψους 4,159 δις US \$. Οι χώρες της CIS στο μερίδιο των παγκόσμιων εξαγωγών αντιπροσώπευε μόνο το 3 % του παγκόσμιου εμπορίου το 2013 με το 68 % των προϊόντων εξαγωγής ήταν καύσιμα και προϊόντα εξόρυξης. Το μερίδιο των βιομηχανοποιημένων εξαγωγών από την CIS είναι 22,1 %, και 8,2 % των εξαγωγών των χωρών της CIS ήταν γεωργικά αγαθά⁸

3.2 Regional trade and transport flows

Figure 2: Share of exports in merchandise trade by destination, 2013 (US\$)



Source: WTO, *World Trade Report 2014*. Available at http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf. Accessed December 2015

Γράφημα II-1.3.4.1

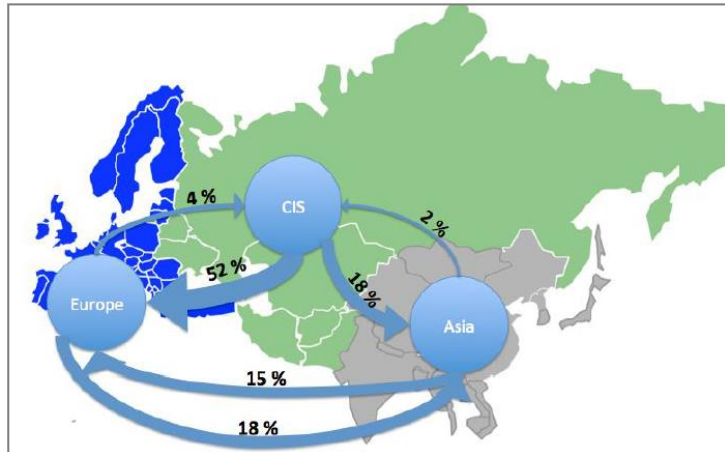
Όπως μπορεί να δει κανείς στο γράφημα II-1.3.4.1 και στην εικόνα II-1.3.4.1 αντίστοιχα, η Ευρώπη ήταν ο κύριος προορισμός των εξαγωγών για τις χώρες της CIS με 52 % των

⁷ WTO, *World Trade Report 2014*. http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf

⁸ WTO, *World Trade Report 2014*. http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf

συνολικών εξαγωγών σε αξία να πηγαίνουν στην Ευρώπη, ενώ μόνο το 4 % των συνολικών εξαγωγών της Ευρώπης πηγαίνουν σε χώρες της Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών (CIS). Το 18 % των εξαγωγών της CIS πάει στην Ασία, αλλά μόνο το 2 % του συνόλου των εξαγωγών της Ασίας πηγαίνουν σε χώρες της CIS. Το Ενδο-περιφερειακό εμπόριο μεταξύ των χωρών της CIS είναι πολύ χαμηλό. Το μερίδιο του ενδοκοινοτικού εμπορίου CIS είναι 18 %, σε σύγκριση με 52 % στην Ευρώπη και 18 % στην Ασία.

Figure 3: Export flows between EATL countries, 2013



Source: Author, compiled on the basis of Comtrade data for 2013.

Εικόνα II-1.3.4.1

II-1.3.5 CIS κράτη-μέλη

Από την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, τα διάδοχα κράτη που σχηματίζουν την Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών (CIS) έχουν υποφέρει από διάφορες κυκλικές κρίσεις. Παρά το γεγονός ότι η τελευταία ύφεση που ξεκίνησε το 2015 δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, η οικονομική κατάσταση βελτιώνεται (ΔΝΤ, 2016). Οι οικονομίες των χωρών αυτών διαφέρουν ως προς το μέγεθος και τη σύνθεση της βιομηχανίας. Η Λευκορωσία, το Καζακστάν και η Ρωσική Ομοσπονδία σχηματίζουν μία Τελωνειακή Ένωση που είναι ο κεντρικός πυλώνας του ενιαίου οικονομικού χώρου της Ευρασιατικής Οικονομικής Ένωσης (EEU ή EAEU), ενώ η Κιργιζία και η Αρμενία υπέγραψαν συμφωνίες προσχώρησης στην παρούσα Τελωνειακή Ένωση. Οι χώρες της CIS έχουν επίσης υπογράψει πολλαπλές διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες, μεταξύ των οποίων και η Συμφωνία Εμπορίου της CIS Δωρεάν (CISFTA) (Πίνακας II-3.1.1.1:).

Αρκετές από τις 12 χώρες της CIS EATL είναι «εξαγωγείς πετρελαίου», που σημαίνει ότι τα προϊόντα της ενέργειας, όπως το πετρέλαιο ή το φυσικό αέριο, αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο μερίδιο των συνολικών εξαγωγών τους. Χώρες της CIS έχουν δει μια συνεχή ανάπτυξη της οικονομικής παραγωγής τους τα τελευταία χρόνια. Όπως μπορεί να δει κανείς από τον πίνακα Πίνακας II-1.3.5.1, η Ρωσική Ομοσπονδία δεν είναι μόνο η μεγαλύτερη οικονομία ως ποσοστό του ΑΕΠ, αλλά και από την άποψη των εμπορικών συναλλαγών. Οι εξαγωγές της Ρωσίας αντιπροσωπεύουν 523'294 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ το 2013, ενώ το Τατζικιστάν εξήγαγε μόνο προϊόντα αξίας 1.163 εκατ \$ ΗΠΑ. Η Αρμενία και το Τατζικιστάν έχουν το χαμηλότερο όγκο εξαγωγών εισαγωγών, και στο κάτω μέρος των εξαγωγών (117 και 123 βαθμοί, αντίστοιχα) με την κατάταξη των εισαγωγών (106 και 108 βαθμού, αντίστοιχα) που ιδρύθηκε από τον ΠΟΕ

| | Population | GDP | Trade to GDP ratio | Growth rate 2010-2014 | Export (FOB) value | Import (CIF) value | Exports Ranking (excl. intra EU Trade) | imports Ranking (excl. intra EU Trade) |
|--------------------|------------|----------------|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|--|--|
| Unit | Thousand | US\$ (million) | US\$ (million) | | US\$ (million) | US\$ (million) | | |
| China | 1357380 | 9240270 | 51.9 | 7.70% | 2209007 | 1949992 | 2 | 3 |
| Russian Federation | 143500 | 2096777 | 51.5 | 1.30% | 523294 | 342980 | 7 | 11 |
| Iran | 77447 | 368904 | 44.5 | -5.80% | 82000 | 49000 | 31 | 36 |
| Turkey | 74933 | 820207 | 57.3 | 4.10% | 151787 | 251650 | 22 | 13 |
| Ukraine | 45490 | 177431 | 108.9 | 1.90% | 63312 | 76962 | 37 | 26 |
| Uzbekistan | 30241 | 56796 | 49.5 | 8.00% | 12643 | 12998 | 60 | 64 |
| Kazakhstan | 17038 | 224415 | 72 | 6.00% | 82512 | 48873 | 30 | 37 |
| Belarus | 9466 | 7170 | 147.7 | 0.90% | 37232 | 42999 | 44 | 41 |
| Azerbaijan | 9417 | 73560 | 78 | 5.80% | 31776 | 11156 | 45 | 76 |
| Tajikistan | 8208 | 8508 | 85.5 | 7.40% | 1163 | 4139 | 123 | 108 |
| Kyrgyzstan | 5720 | 7226 | 140.6 | 10.50% | 1791 | 6070 | 113 | 95 |
| Turkmenistan | 5240 | 41851 | n.a. | 10.20% | 18000 | 10000 | 52 | 78 |
| Georgia | 4477 | 16127 | 95.9 | 3.30% | 2909 | 7874 | 96 | 84 |
| Moldova | 3559 | 7935 | 126.8 | 8.90% | 2399 | 5493 | 103 | 100 |
| Armenia | 2977 | 10432 | 74.9 | 3.50% | 1480 | 4477 | 117 | 106 |

Πίνακας II-1.3.5.1 Οικονομικοί παράμετροι για τις χώρες EATL (Πηγή: UNECE)

Η οικονομική ύφεση μεταξύ 2015-2016 προκλήθηκε από έναν συνδυασμό παραγόντων εξωτερικών και εσωτερικών. Η ταχεία υποτίμηση του ρωσικού ρουβλίου και των νομισμάτων των άλλων χωρών της CIS το 2015 και το 2016 αναβίωσε τις ανησυχίες της μακροοικονομικής αστάθειας στην περιοχή, ένα φόβο που έχει προκύψει αρκετές φορές από την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991.

Εν τω μεταξύ, στην Κεντρική Ασία, μια περιοχή στενά συνδεδεμένη με τη Ρωσική Ομοσπονδία αναμένεται οικονομική ανάπτυξη. Στην περιοχή του Καυκάσου, η οικονομική δραστηριότητα αναμένεται να ανακάμψει σε μεγάλο βαθμό, κυρίως λόγω της επιστροφής του Αζερμπαϊτζάν για ανάπτυξη.

Η Λευκορωσία υπέστη μείωση από τη συνεχιζόμενη ύφεση στη Ρωσική Ομοσπονδία, τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της, καθώς και από την άρνηση χρηματοδότησης των ιδιωτών από την εγχώρια τράπεζα ενώ η οικονομική της πρόοδο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την υλοποίηση του σχεδίου δράσης της κυβέρνησης 2016-2020, η οποία έχει ως στόχο τη διάλυση των μονοπωλίων, τη βελτίωση της διακυβέρνησης και να προετοιμάσει τη χώρα για την ένταξη της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου.

Η οικονομία του Καζακστάν παρουσιάζει βελτίωση λόγω των υψηλότερων τιμών του πετρελαίου το 2016. Οι προοπτικές για το Καζακστάν είναι αισιόδοξες καθώς έχει τη μεγαλύτερη παραγωγή πετρελαίου.

Μετά από δύο χρόνια σε ύφεση, η ρωσική επιστροφή της οικονομίας στην ανάπτυξη είναι στον ορίζοντα. Το ΑΕΠ συρρικνώθηκε με τον χαμηλότερο ρυθμό κατά το τρίτο τρίμηνο του 2016, δεδομένου ότι η ύφεση ξεκίνησε σχεδόν δύο χρόνια νωρίτερα. Τα δεδομένα από τα αποτελέσματα της βιομηχανικής παραγωγής και της έρευνας των επιχειρήσεων σηματοδότησε την περαιτέρω ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας το τελευταίο τρίμηνο του 2016. Ωστόσο, η επιστροφή της Ρωσίας στην ανάπτυξη αναμένεται να είναι σταδιακή και άνιση, με δεδομένη την απουσία υποστήριξης της δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής. Επιπλέον, το σοκ για την ρωσική βιομηχανία από τις χαμηλές τιμές του πετρελαίου και των διεθνών κυρώσεων ήταν σημαντική το 2016.

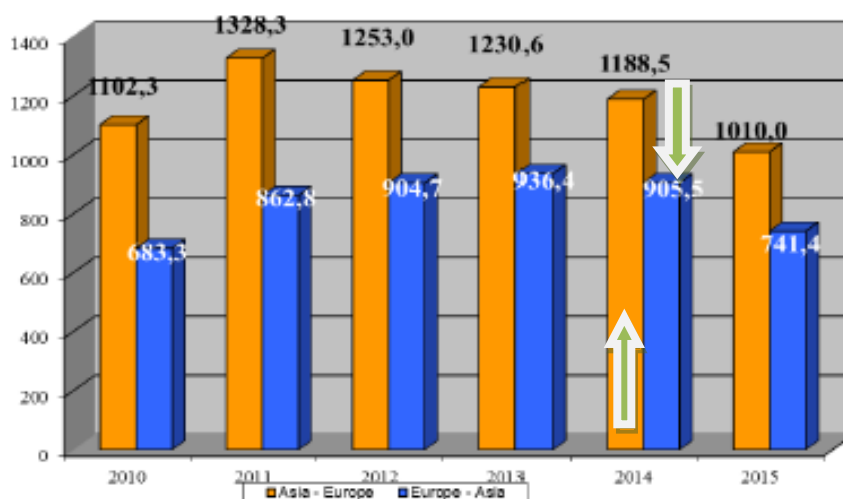
II-2 Ευρω-ασιατικές εμπορικές ροές

II-2.1 Κύριοι εμπορικοί εταίροι

Με σκοπό την καλύτερη παρουσίαση του προγράμματος EATL, αναπτύχθηκε η μήτρα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών και ασιατικών χωρών. Όλες οι χώρες που συμμετέχουν στο Πρόγραμμα EATL, χωρίστηκαν σε 2 ομάδες: 1) Οι χώρες που συμμετέχουν στις ευρω-ασιατικές συναλλαγές από την πλευρά της ασιατικής ηπείρου (Αφγανιστάν, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Κίνα, Ιράν, Καζακστάν, Κιργιζιστάν, Μογγολία, Πακιστάν, Ρωσική Ομοσπονδία, Τατζικιστάν, Τουρκία, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Ινδία, Ιαπωνία και τη Δημοκρατία της Κορέας) 2) Οι χώρες που συμμετέχουν στις ευρω-ασιατικές συναλλαγές από την πλευρά της ευρωπαϊκής ηπείρου (κράτη μέλη της ΕΕ, τη Δημοκρατία της Λευκορωσίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Γεωργίας, της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της

Μακεδονίας, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Ρωσική Ομοσπονδία, Σερβία, Ελβετία, Τουρκία και Ουκρανία). Έτσι, οι ευρω-ασιατικές εμπορικές ροές που περιστρέφονται προς οδούς χερσαίων μεταφορών μπορούν να υπολογιστούν με τη μορφή της αλληλογραφίας των δύο πινάκων - μήτρες ασιατικές εξαγωγές προς την Ευρώπη και την Ασία κατά την εισαγωγή από την Ευρώπη. Οι ιδιαιτερότητες των εν λόγω ομάδων είναι οι εξής: 1) Οι εμπορικές ροές όλων των ευρωπαϊκών κρατών-μελών της ΕΕ που συμμετέχουν στο πρόγραμμα EATL, συγκεντρώνονται με το σύνολο των εμπορικών ροών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εκπροσωπούνται στη μήτρα, 2) τρεις χώρες που δεν συμμετέχουν στο έργο EATL, περιλαμβάνονται επίσης στη μήτρα λόγω της σοβαρότητάς τους στην Ευρω-ασιατική διέλευση γης: η Ινδία, η Ιαπωνία και η Δημοκρατία της Κορέας, 3) δύο χώρες - η Ρωσική Ομοσπονδία και η Τουρκία - περιλαμβάνονται δύο φορές, τόσο στο ευρωπαϊκό τμήμα της μήτρας, όσο και στην ασιατική πλευρά της. Αυτό γίνεται λόγω του γεγονότος ότι οι χώρες αυτές, όντας στο σταυροδρόμι των ηπείρων, η συμπεριφορά του εμπορίου από την Ευρώπη όσο και από την Ασία και τα δύο ρεύματα συναλλαγών προσανατολίζεται στην Ευρω-ασιατική διέλευση γης.

Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων Comtrade, ο συνολικός όγκος των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, η οποία μπορεί να εξυπηρετούνται μέσω χερσαίων οδών μεταφοράς, εκτιμάται 2 094 000 000 000 \$ ΗΠΑ το 2014. Οι ασιατικές εξαγωγές προς την Ευρώπη ανήλθε σε 1 188 500 000 000 \$ ΗΠΑ, οι εισαγωγές αγαθών από την Ευρώπη προς την Ασία ανήλθαν σε 905,5 δισεκατομμύρια \$ ΗΠΑ (Γράφημα II-2.1.1).

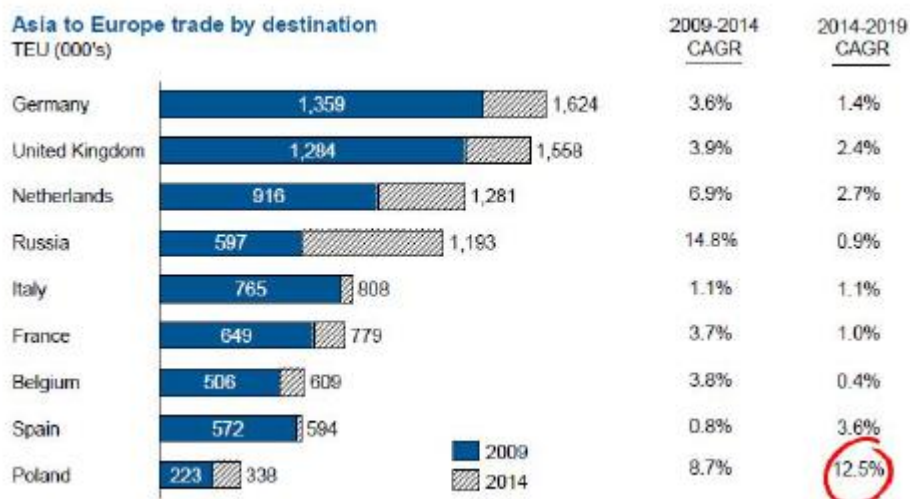


Γράφημα II-2.1.1 Δυναμική του εμπορίου μεταξύ Ασίας-Ευρώπης & Ευρώπης-Ασίας (2010-2015) \$ (Πηγή UN Comtrade database)

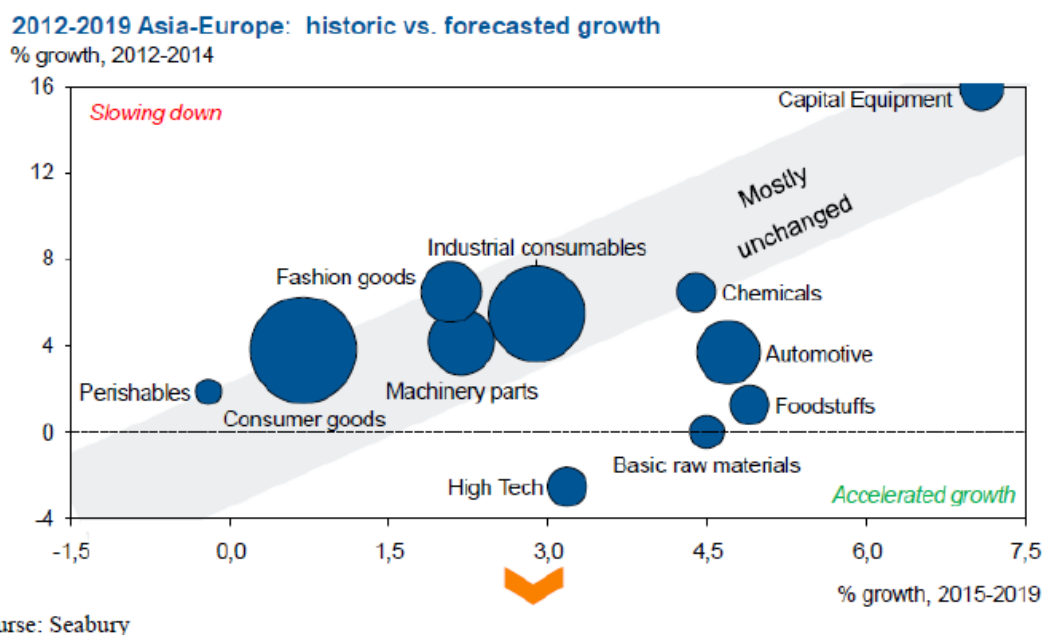
Σύμφωνα με την UNCTAD, παρά τη γενική οικονομική ύφεση, η ευρω-ασιατικές συναλλαγές ήταν ένα από τα βασικά βήματα του παγκόσμιου εμπορίου. Η παγκόσμια αύξηση των εξαγωγών προήλθε κυρίως από την Ασία και την Ευρώπη. Η Κινεζική ανάπτυξη των εξαγωγών και μόνο ήταν υπεύθυνη για περίπου το 50% του συνόλου της αύξησης της το 2014, ακολούθησαν σε απόσταση η ανάπτυξη της Νοτιοανατολική Ασία και της Ευρώπης. Η αύξηση των εξαγωγών στη Βορειοανατολική Ασία ήταν αρνητική αν η Κίνα είχε αποκλειστεί. Το εμπόριο από την Ασία προς τη Μέση Ανατολή και την ινδική υποήπειρο αυξάνονταν ταχύτερα από ό, τι AsiaEurope. Αυτό το εμπόριο επίσης κυριαρχείται από την Κίνα. Την ίδια στιγμή, από την Ασία προς την Ευρώπη το εμπόριο επιβραδύνεται. Με εξαίρεση την Ισπανία και την Πολωνία, αναμένεται όλοι οι μεγάλοι προορισμοί να παρουσιάσουν μια επιβράδυνση της ανάπτυξης κατά την περίοδο του 2017-22. Αν και το εμπόριο μεταξύ Ασίας-Ευρώπης αναμένεται να επιβραδυνθεί, μερικά εμπορεύματα θα εξακολουθούν να δείχνουν άνοδο στα ποσοστά αύξησης



Γράφημα 1 II-2.1.2 Δυναμική του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας (Πηγή UN Comtrade database)



Γράφημα II-2.1.3 Δυναμική του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας (Πηγή UN Comtrade database)



Γράφημα II-2.1.4 Δυναμική του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας (Πηγή UN Comtrade database)

II- 3 οι ροές των Ευρω-ασιατικών μεταφορών

II-3.1 Βασικά στοιχεία για τα δρομολόγια EATL και τις χώρες EATL

Από τις χώρες που συμμετέχουν σήμερα στο πρόγραμμα EATL, 11 ανήκουν στην Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών (CIS). Οι χώρες αυτές είναι τα τρία κράτη της Ανατολικής Ευρώπης: Λευκορωσία, Μολδαβία και Ουκρανία, τα πέντε κράτη της Κεντρικής Ασίας: Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν, Κιργιστάν, Τατζικιστάν και Καζακστάν και οι δύο δημοκρατίες του Καυκάσου: Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν και Ρωσία. Οι διαδρομές EATL διασχίζουν επίσης τέσσερις χώρες που δεν ανήκουν στην CIS και αυτές είναι: η Κίνα, η Γεωργία, το Ιράν και η Τουρκία, αλλά συνδέουν τις υπόλοιπες με το Αφγανιστάν, το Πακιστάν και τη Μογγολία.

II-3.1.1 Οικονομία της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (CIS)

Οι οικονομίες αυτών των 15 χωρών διαφέρουν ως προς το μέγεθος και τη σύνθεση της βιομηχανίας τους. Οι περισσότερες από τις χώρες της CIS έχουν περάσει στη μετάβαση από κεντρικά σχεδιαζόμενες οικονομίες της αγοράς, αλλά οι διαδικασίες μετασχηματισμού είναι άνισες, το Τουρκμενιστάν και το Ουζμπεκιστάν καθυστέρησαν για το άνοιγμα των αγορών τους. Με την ένταξη του Τατζικιστάν στον ΠΟΕ Μάρ 2013 οκτώ χώρες της CIS είναι τώρα μέλη του (CISFTA), και πέντε είναι μέλη (Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Ιράν, Ζουμπεκιστάν και Λευκορωσία) ως πίνακα II-3.1.1.1:

| Countries | WTO | EEU ¹⁵ | CISFTA | EAEC ¹⁶ | Bilateral trade Agreements with EATL countries |
|-------------------|----------|-------------------|--------|--------------------|--|
| Armenia (AM) | 2003 | | Yes | | KZ, MD, RU, TK, UK, GE, KZ |
| Azerbaijan (AZ) | Observer | | | | RU, GE; UK |
| Belarus (BY) | Observer | Yes | Yes | Yes | UK, RU |
| China (CH) | 2001 | | | | |
| Georgia (GE) | 2000 | | | | AM, AZ, KZ, TR, TM, RU, UZ |
| Iran (IR) | Observer | | | | |
| Kazakhstan (KZ) | Observer | Yes | Yes | Yes | AM, GE, UK, RU, KZ, |
| Kyrgyzstan (KY) | 1998 | | Yes | Yes | AM, KZ, MD, RU, UZ, UK |
| Moldova (MD) | 2001 | | Yes | | KY, AM, UK, RU |
| Russia (RU) | 2012 | Yes | Yes | Yes | AM, GE, BY, AZ, KZ, MD, TJ, TK, UK, UZ, |
| Tajikistan (TJ) | 2013 | | Yes | Yes | RU, UK |
| Turkey (TR) | 1995 | | | | GE |
| Turkmenistan (TK) | No | | | | AM, GE, UK, RU |
| Ukraine (UK) | 2008 | | | | AM, GE, KY, AZ, BY, KZ, MD, RU, TJ, KZ, TK, TR, UZ |
| Uzbekistan (UZ) | Observer | | Yes | | KY, RU, UK |

Πίνακας II-3.1.1.1: Λίστα κρατών με διμελής ή πολυμελής συμβάσεις 2014

Η Λευκορωσία, το Καζακστάν και η Ρωσία αποτελούν τελωνειακή ένωση που είναι ο κεντρικός πυλώνας του ενιαίου οικονομικού χώρου της Ευρασιατικής Οικονομικής Ένωσης (EEU ή EAEU), με την Κιργιζία και την Αρμενία οι οποίες υπέγραψαν συμφωνίες προσχώρησης στην εν λόγω Τελωνειακή Ένωση. Οι χώρες της CIS έχουν επίσης υπογράψει πολλαπλές διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες, όπως η συμφωνία εμπορίου CIS (CISFTA), σε κάθε άλλη παροχή προτιμησιακής μεταχείρισης για τα προϊόντα τους.

Με εξαίρεση την Τουρκία και την Κίνα, ο τομέας της βιομηχανίας των χωρών EATL εξακολουθεί να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εξόρυξη, την επεξεργασία των εθνικών πόρων και την παραγωγή των σχετικών μηχανημάτων και εξοπλισμού. Αρκετές από τις 12 χώρες της CIS EATL είναι «εξαγωγείς πετρελαίου», που σημαίνει ότι η ενέργεια εμπορευμάτων, όπως το πετρέλαιο ή το φυσικό αέριο, αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο μερίδιο των συνολικών εξαγωγών τους. Η Κίνα, η Ρωσία και η Τουρκία είναι οι μεγαλύτερες οικονομίες του δικτύου EATL. Το 2013, σε συνδυασμό με το ΑΕΠ τους 12'157'254 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ αντιπροσωπεύει το 92% της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας των χωρών EATL. Οι χώρες της CIS έχουν δει μια συνεχή ανάπτυξη της οικονομικής παραγωγής τους κατά τα τελευταία χρόνια. Η οικονομία της Κιργιζίας έχει αυξηθεί κατά 10,5 % 2010 - 2014, το Τουρκμενιστάν κατά 10,2 % και το Ουζμπεκιστάν κατά 8 % κατά την ίδια περίοδο. Οι προβλέψεις για το 2015 παραμένουν θετικές, παρά την αναμενόμενη αρνητική επίδραση των χαμηλών τιμών του πετρελαίου και του φυσικού αερίου και την ύφεση της ρωσικής οικονομίας. Οι χώρες του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας (CCA), που δεν είναι «εξαγωγείς πετρελαιοειδών» αναμένεται να έχουν τη μεγαλύτερη άνοδο. Σύμφωνα το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ αυξήθηκε το ΑΕΠ από 4,9 το 2014 σε 5,7 % το 2015 στις χώρες της CIS.

Όπως μπορεί να δει κανείς από τον πίνακα 1.1.1.2, η Ρωσία δεν είναι μόνο η μεγαλύτερη οικονομία της CIS σε όρους ΑΕΠ, αλλά και από άποψη των εμπορικών συναλλαγών. Οι εξαγωγές της Ρωσίας αντιπροσώπευαν τα 523'294 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ το 2013, ενώ στο Τατζικιστάν εξάγονταν προϊόντα με αξία 1.163 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ. Η Αρμενία και το Τατζικιστάν είχε το μικρότερο όγκο εξαγωγών και εισαγωγών, και στο κάτω μέρος των εξαγωγών (117 και 123 βαθμού, αντίστοιχα) και κατάταξη των εισαγωγών (106 και 108 αντίστοιχα) που ιδρύθηκε από τον ΠΟΕ.

Table 2: Main economic facts about the EATL countries, 2014

| | Population | GDP | Trade to GDP ratio | Growth rate 2010-2014 | Export (FOB) value | Import (CIF) value | Exports Ranking (excl. Intra EU Trade) | Imports Ranking (excl. Intra EU Trade) |
|--------------------|------------|----------------|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|--|--|
| Unit | Thousand | US\$ (million) | US\$ (million) | | US\$ (million) | US\$ (million) | | |
| China | 1357380 | 9240270 | 51.9 | 7.7% | 2209007 | 1949992 | 2 | 3 |
| Russian Federation | 143500 | 2096777 | 51.5 | 1.3% | 523294 | 342980 | 7 | 11 |
| Iran | 77447 | 368904 | 44.5 | -5.8% | 82000 | 49000 | 31 | 36 |
| Turkey | 74933 | 820207 | 57.3 | 4.1% | 151787 | 251650 | 22 | 13 |
| Ukraine | 45490 | 177431 | 108.9 | 1.9% | 63312 | 76962 | 37 | 26 |
| Uzbekistan | 30241 | 56796 | 49.5 | 8.0% | 12643 | 12998 | 60 | 64 |
| Kazakhstan | 17038 | 224415 | 72 | 6.0% | 82512 | 48873 | 30 | 37 |
| Belarus | 9466 | 7170 | 147.7 | 0.9% | 37232 | 42999 | 44 | 41 |
| Azerbaijan | 9417 | 73560 | 78 | 5.8% | 31776 | 11156 | 45 | 76 |
| Tajikistan | 8208 | 8508 | 85.5 | 7.4% | 1163 | 4139 | 123 | 108 |
| Kyrgyzstan | 5720 | 7226 | 140.6 | 10.5% | 1791 | 6070 | 113 | 95 |
| Turkmenistan | 5240 | 41851 | n.a. | 10.2% | 18000 | 10000 | 52 | 78 |
| Georgia | 4477 | 16127 | 95.9 | 3.3% | 2909 | 7874 | 96 | 84 |
| Moldova | 3559 | 7935 | 126.8 | 8.9% | 2399 | 5493 | 103 | 100 |
| Armenia | 2977 | 10432 | 74.9 | 3.5% | 1480 | 4477 | 117 | 106 |

Source: Author's compilation from WTO, *Trade Profiles 2013* (2013, Geneva). Available from http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles13_e.pdf. Accessed December 2015; except for GDP growth rate, collected from WB <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>

Πίνακας II-3.1.1.2:Κύρια Οικονομικά μεγέθη για τις EATL χώρες

II-3.2 Δίκτυο διαδρομών EATL

Το έργο EATL περιλαμβάνει δίκτυο διαδρομών μέσω σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και οδικών μεταφορών που είναι κεντρικής σημασίας για τη σύνδεση της Ευρώπης με την Ασία. Οι εννέα σιδηροδρομικές γραμμές και εννέα ακόμα οδικές διαδρομές αποτελούν το κύριο δίκτυο για τις συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ Ευρώπης και Ασίας σε ολόκληρη την Κεντρική Ασία και τον Καύκασο. Οι διαδρομές ξεπερνούν τα 10.000 χιλιόμετρα από Ανατολή προς Δύση, όπου διασταυρώνουν πάνω από 15 χώρες. Το δίκτυο μεταφορών EATL συγκεντρώνει μεγάλα θαλάσσια λιμάνια με περισσότερους από 2.529 εκατομμύρια τόνους ετήσιες μεταφορές και περισσότερο από 50 εσωτερικά λιμάνια και 17 ποτάμια. Οι στόχοι του EATL είναι να συνδεθούν καλύτερα οι περίκλειστες χώρες της Κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου και να αναπτύξουν εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Οι διαδρομές EATL ως εκ τούτου, όχι μόνο αποσκοπούν στη βελτίωση της διασύνδεσης μεταξύ των χωρών EATL, αλλά και να συνδέσουν το EATL με άλλα υπάρχοντα δίκτυα μεταφορών στην Ευρώπη και την Ασία, όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M) στην ΕΕ-28, το πανευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (PECT), η TRACECA και τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα της Ασίας. Συγκεκριμένα, οι σιδηροδρομικές EATL διαδρομές επεκτείνουν το δίκτυο των διευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (TER) προς ανατολή και συνδέονται με το δίκτυο Trans-Ασίας Σιδηροδρόμων (TAR). Οι EATL διαδρομές συνδέουν τα Trans-Ασίας Αυτοκινητοδρόμων

(TAH) με τις διαδρομές ΔΕΔ-Μ. Πολλές από τις οδούς EATL επίσης συμπίπτουν, είτε πλήρως είτε εν μέρει, με άλλα οδικά δίκτυα, όπως της ανιχνευσιμότητας, PECT, με έξι διαδρομές της Κεντρικής Ασίας μέσω του Προγράμματος Οικονομικής Συνεργασίας (CAREC), και τον Οργανισμό για την Οργάνωση Συνεργασίας των διεθνών Σιδηροδρόμων (OJSD).

Καθώς η ποιότητα των φυσικών υποδομών των οδών EATL είναι άνιση και υπάρχουν κενά στο δίκτυο, το έργο EATL για τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των επενδύσεων σε υποδομές θα πρέπει να καλυφθούν τα υφιστάμενα κενά, με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων κατά μήκος των διαδρομών (π.χ. ηλεκτροδότηση των σιδηροδρόμων, κτίρια και αποθήκες).

Η απελευθέρωση των περικλειστων χωρών της Κεντρικής Ασίας (CA) και τον Καύκασο είναι ένας από τους βασικούς στόχους των μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, αφού 9 από τις 15 χώρες EATL είναι περικλειστες (Αρμενία, Λευκορωσία, Καζακστάν, Δημοκρατία της Κιργιζίας, Μολδαβίας, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν. Αντιμετωπίζουν υψηλό κόστος μεταφοράς, μεγάλων αποστάσεων μεταφοράς φορτηγών από και προς τη θαλάσσια λιμάνια. Η απόσταση από το λιμάνι για μια περικλειστή χώρα, όπως το Ουζμπεκιστάν ή το Καζακστάν, μπορεί να είναι 5.370 χιλιόμετρα από την πόλη Αλμάτη στην Σαγκάη, ή 6.320 χιλιόμετρα από την Τασκένδη στη Σαγκάη. Επιλογή μίας εναλλακτικής διαδρομής μεταφοράς συχνά περιορίζεται από τη γεωγραφία, την έλλειψη φυσικών συνδέσεων και των περιορισμών χωρητικότητας υποδομών ή / και μη-φυσικά εμπόδια για τις διαδρομές που κάνουν τις μεταφορές μη-ανταγωνιστικές.

II-3.2.1 Θαλάσσιες μεταφορές

Η εμπορική ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στο παγκόσμιο εμπόριο με χαμηλό κόστος επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας ενώ παράλληλα προσφέρει υπηρεσίες υψηλής αξίας στις σύγχρονες αλυσίδες εφοδιασμού. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν μεγάλη ευελιξία στην αγορά που βοηθά τον κλάδο να επιβιώσει μέσα από την κρίση και να κρατήσει τους πελάτες πιστούς.

Στα πλαίσια ανάπτυξης του εμπορίου οι ναυτιλιακές εταιρίες δημιούργησαν συμμαχίες μεταξύ τους όπως, η COSCO επιτυγχάνοντας έτσι συχνότερα δρομολόγια σε ευέλικτες

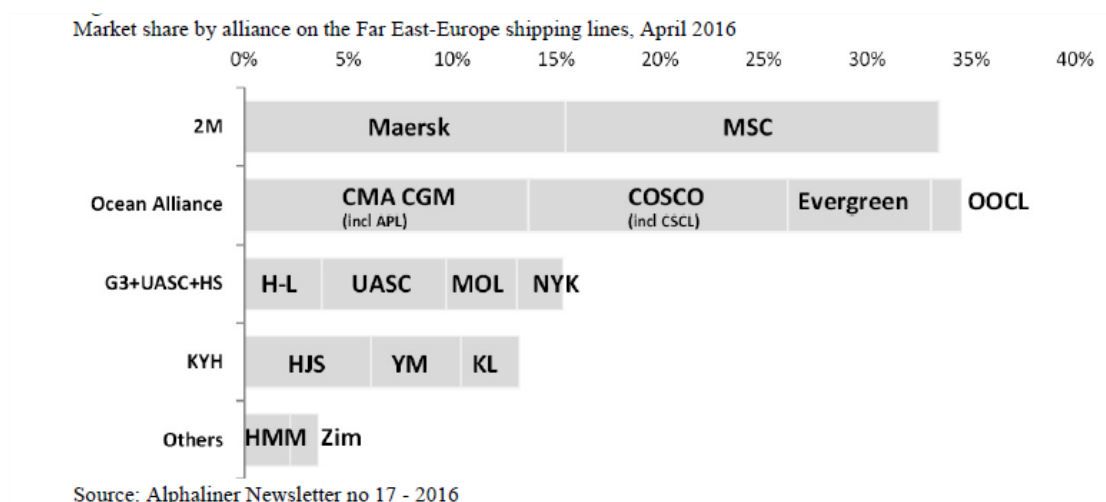
τιμές με εξοικονόμηση καυσίμων (έως και 50%) καθώς τα πλοία κινούνται με μικρότερες ταχύτητες και συμβάλουν παράλληλα στην μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Το 2016 υπήρξαν τέσσερις κύριες συμμαχίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οι οποίες εγκρίθηκαν από τις ρυθμιστικές αρχές της ΕΕ, των ΗΠΑ και της Κίνας: 2M, Ocean 3, KYH και G65. Οι δομές αυτές ελέγχουν περισσότερο από το 70% του όγκου των φορτίων που διακινούνται στις σημαντικότερες συναλλαγές μεταξύ Ανατολής-Δύσης και με τον διαμοιρασμό σκαφών κάθε συμμαχία βοηθά τους φορείς για την αύξηση της συχνότητας των υπηρεσιών χωρίς την εισαγωγή επιπλέον πλοίων.

Αν και η ακριβής επίπτωση αυτής της νέας ευθυγράμμισης των μεγάλων ναυτιλιακών συμμαχιών δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί πλήρως. Μια άμεση συνέπεια της ενοποίησης είναι η μείωση του χρόνου διέλευσης και η αύξηση της αξιοπιστίας για να προσελκύσουν τους φορτωτές (King, 2016). Σε κάθε περίπτωση, οι συμμαχίες φαίνεται να είναι το ευέλικτο όργανο για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ανατολής-Δύσης ώστε να ενισχύσουν τη θέση τους στην αγορά. Στο γράφημα II-3.2.1.1 απεικονίζεται το μερίδιο αγοράς των συμμαχιών με τις ναυτιλιακές εταιρείες της Άπω Ανατολής και της Ευρώπης.

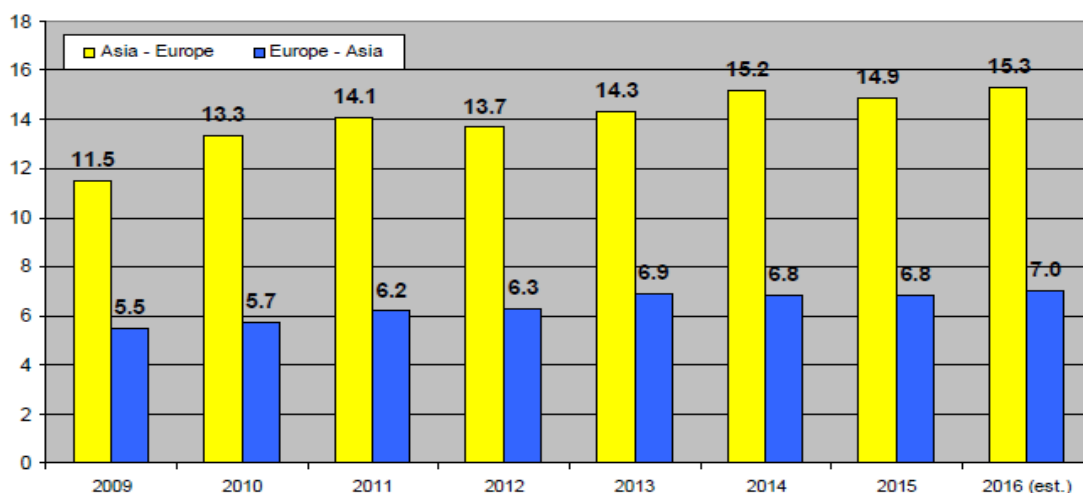
Οι συμμαχίες στη ναυτιλία παρουσιάζουν και κάποια μειονεκτήματα όπως: η μείωση της συχνότητας δρομολογίων, η μεγαλύτερη πίεση στις επιχειρήσεις των υπηρεσιών διακίνησης φορτίου, η αύξηση των λειτουργικών δαπανών, η μείωση των διαθέσιμων επιλογών για τους φορτωτές. Επίσης, παρουσιάζονται υψηλότεροι κίνδυνοι στην εφοδιαστική αλυσίδα με τη συγκέντρωση μεγάλου όγκου φορτίου σε λιγότερα πλοία, καθώς και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκύπτουν από βυθοκόρηση με τη διένεξη βαθύτερων καναλιών. (Davidson, 2016).

Η κύρια διαδρομή Ανατολής-Δύσης αυξήθηκε κατά περίπου 1,2 % το 2015, φθάνοντας 52,5 εκατομμύρια TEUs (γράφημα II-3.2.1.2). Η ανάπτυξη παρουσιάζει αρνητική απόδοση (-2,2 %) στο εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας και αυτό αντικατοπτρίζεται σε ασθενέστερη ζήτηση για εισαγωγές στην Ευρώπη, προσαρμογές στα αποθέματα λιανικής, ένα αδύναμο ευρώ και με αρνητικές επιπτώσεις των μονομερών μέτρων καταναγκασμού σε όγκο εισαγωγών στην Ρωσική Ομοσπονδία.



Γράφημα II-3.2.1.1 απεικονίζεται το μερίδιο αγοράς των συμμαχιών με τις ναυτιλιακές εταιρείες της Άπω Ανατολής και της Ευρώπης, Απρίλιος 2016 (Πηγή: Alphaliner Ενημερωτικό Δελτίο No 17 – 2016)

Η μείωση το 2015 του Ευρωπαϊκού εμπορίου φαίνεται ασυμβίβαστη αφού τα δεδομένα δείχνουν ότι, κατά τη διάρκεια του έτους, η ενδο-ευρωπαϊκή ανάπτυξη του εμπορίου ξεπέρασε την ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Ενώ οι ενδοπεριφερειακές εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 1,4 %, οι εισαγωγές από τον υπόλοιπο κόσμο παρέμειναν σταθερές. Το μερίδιο των ενδοπεριφερειακών εισαγωγών του συνόλου των ευρωπαϊκών εισαγωγών αυξήθηκε από 60 % το 2007 σε 65 % το 2015 (δανικό πλοίο Οικονομικών, 2016). Σε συνδυασμό με τα στατιστικά στοιχεία που δείχνουν μια σχετικά ισχυρή ζήτηση στην Ευρώπη για καταναλωτικά αγαθά. Το διαπεριφερειακό εμπόριο επεκτάθηκε με εκτιμώμενο ποσοστό 3,1 % το 2015. Intra-ασιατικές συναλλαγές - που αντιπροσωπεύουν πάνω από τα δύο τρίτα του συνόλου - αυξήθηκε κατά 2,9 %, κάτω από το 6 % που είχε αυξηθεί το 2014. Η επιβράδυνση αντανάκλα την κατάσταση στην Κίνα και τη μείωση των εισαγωγών σε άλλες οικονομίες της Ασίας, όπως η Ινδονησία και η Ιαπωνία. Το εμπόριο μεταξύ της Ασίας συνέχισε να υποστηρίζεται, ωστόσο, από τη μετεγκατάσταση των μονάδων παραγωγής από την Κίνα σε άλλες περιοχές της Ασίας και η αύξηση των εισαγωγών προς τις Φιλιππίνες, τη Δημοκρατία της Κορέας και Βιετνάμ, καθώς και από την ισχυρή ανάπτυξη στην Ασία- Νότια Ασία διαδρομή (Clarksons Research, 2016).



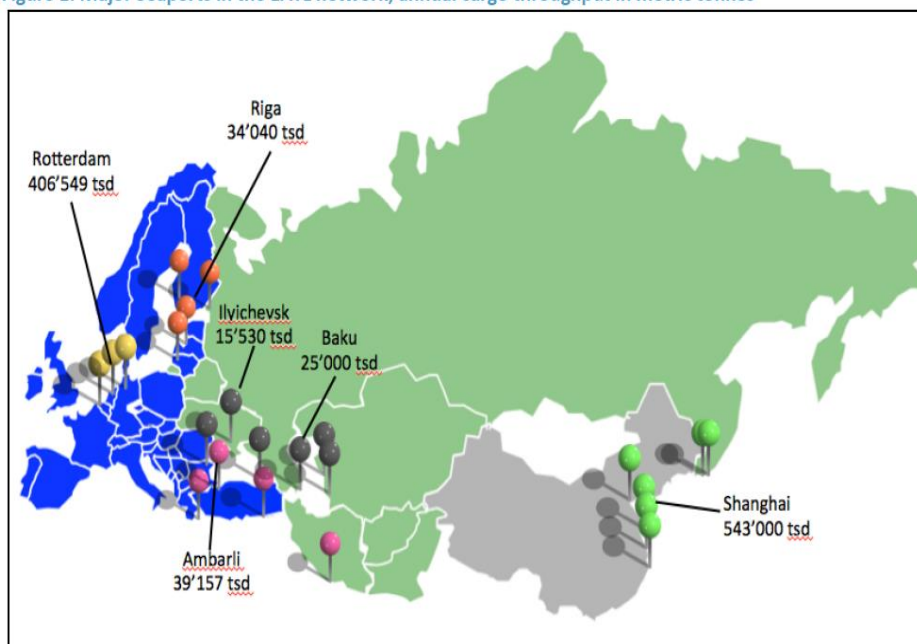
Γράφημα II-3.2.1.2 Ροή φορτίων Ασίας-Ευρώπης και Ευρώπης-Ασίας(2009-2016) (Πηγή: World Maritime Review,2016)

II-3.2.1.1 Ο ρόλος των λιμανιών

Μέσω Ναυτιλίας είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς στο διεθνές εμπόριο ενώ τα λιμάνια παραμένουν κρίσιμοι κόμβοι των διεθνών μεταφορών και του εμπορίου. Αυτοί οι κόμβοι στο παγκόσμιο δίκτυο ναυτιλίας είναι το σημείο σύγκλισης των χερσαίων μεταφορών μεταξύ των γειτονικών χωρών. Με την ισχυρή οικονομική ανάπτυξη της Ασίας, δηλαδή της Κίνας, η διακίνηση φορτίων στα ασιατικά λιμάνια έχει αυξηθεί σταθερά τα τελευταία 10 χρόνια. Το λιμάνι της Ningbo-Zhousan, για παράδειγμα, έχει δει μια αύξηση της χωρητικότητας φορτίου από 565 % το 2003 έως το 2012. Τα κύρια ευρωπαϊκά λιμάνια του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας και του Αμβούργου, έχουν αυξηθεί κατά 167 %, 159 % και 144 %, αντίστοιχα κατά την ίδια χρονική περίοδο. Το 2014, τα λιμάνια του Ningbo-Zhousan, Σαγκάη, Σιγκαπούρη, Tianjin έχουν γίνει τα μεγαλύτερα λιμάνια χωρητικότητας σε TEU, και τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο.

Το δίκτυο δρομολογίων EATL συνδέεται με πολλά από αυτά τα μεγάλα λιμάνια. Τα 20 σημαντικότερα λιμάνια των διαδρομών που βρίσκονται στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα, στη Μεσόγειο, στην ακτή του Ειρηνικού, και στον Κόλπο της Αραβικής Θάλασσας (Εικόνα II-3.2.1.1).

Figure 1: Major Seaports in the EATL network, annual cargo throughput in metric tonnes



Source: Author, based on data from table 6. No comparable data for Bandar Abbas available

Εικόνα II-3.2.1.1 Τα κυριότερα λιμάνια και ο ετήσιος όγκος ετήσιας διακίνησης

Το μεγαλύτερο λιμάνι στη Βαλτική Θάλασσα είναι η Ρίγα (Λετονία), με ετήσια διακίνηση φορτίου των 34.040.000 τόνους (2013). Στη Μεσόγειο το μεγαλύτερο λιμάνι διακίνησης είναι του Πειραιά (Ελλάδα) με 40.192.000 τόνους (2013), ενώ στο Ειρηνικό ωκεανό το λιμάνι της Σαγκάης είναι το μεγαλύτερο με ετήσια διακίνηση 543 εκατομμύρια τόνους (2013). Άλλα σημαντικά λιμάνια που δεν είναι άμεσα ακραία σημεία των διαδρομών EATL αλλά βρίσκονται σε κοντινή απόσταση βρίσκονται τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια στη Βόρεια Θάλασσα, όπως το λιμάνι του Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες) - (ετήσια διακίνηση των 406.549.000 τόνους (2013), καθώς και τα λιμάνια του Bandar Abbas (Ιράν) και Καράτσι (Πακιστάν) -41.350.000 τόνους (2013-2014) στην Αραβική Θάλασσα

Εκτός από τα θαλάσσια λιμάνια το δίκτυο EATL περιλαμβάνει επίσης μεγάλα λιμάνια στην Κασπία Θάλασσα, όπου τα λιμάνια του Μπακού (Αζερμπαϊτζάν) και Ακτάου (Καζακστάν) είχε μια ετήσια διακίνηση φορτίου των 25.000.000 τόνων και 12 εκατομμύρια τόνους αντίστοιχα (2011), και στη Μαύρη θάλασσα, με το λιμάνι του Ίλιτσεβσκ (Ουκρανία) και το λιμάνι της Βάρνας (Βουλγαρία) με ετήσια διακίνηση φορτίου των 15.530.000 τόνους και 12.950.000 τόνους αντίστοιχα.

Οι θαλάσσιοι λιμένες από την πλευρά του Ειρηνικού, της Σαγκάης (Κίνα), Lianyungan (Κίνα), το Βλαδιβοστόκ (Ρωσία) και Nakhodka / Vostochny (Ρωσία), διαδραματίζουν

σημαντικό ρόλο για την EATL που συνδέουν την Ευρασία με τη Δημοκρατία της Κορέας, της Ιαπωνίας και της Ταϊβάν επαρχία της Κίνας. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων όπως η Daewoo Motors, η Kia Motors και η Hyundai έχουν τη χρήση αυτών των λιμένων ως πύλες εισόδου προς τις ρωσικές και κινεζικές αγορές, και χρησιμοποιήσουν τις Σιβιριακές σιδηροδρομικές γραμμές για τη μεταφορά εξαρτημάτων αυτοκινήτων και των αυτοκινήτων από και προς τις εγκαταστάσεις παραγωγής τους στο εσωτερικό της Ρωσίας και το Ουζμπεκιστάν.

II-3.2.1.2 Οι θαλάσσιοι λιμένες και ο ρόλος συνδέσης τους με την ενδοχώρα

Ο ρόλος των λιμένων στην αλυσίδα εφοδιασμού εξελίσσεται με την πρόοδο των ιδίων των αλυσίδων εφοδιασμού. Η εξέλιξη αυτή είναι πιο εμφανής στο σύστημα μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η σχετική βελτίωση έχει μετρηθεί και στη συνέχεια σταθμίζεται με βάση το μέγεθος, για να επιτευχθεί πραγματική βελτίωση στην απόδοση από έτος σε έτος. Πίνακας II-3.2.1.2.1 κορυφαία λιμάνια στον κόσμο της Ασίας και της Ευρώπης (περιλαμβάνεται στο TOP-20 του κόσμου) με συνολικό όγκο, 2013-2015 (χιλιάδες τόνοι).

Όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα εμφανίζεται μια πτώση 85 % στην ανάπτυξη, από 6,3 % το 2014 έως 0,9 % το 2015. Από τις επτά θύρες που παρουσίασαν μειώσεις στην απόδοση το 2015, η Σιγκαπούρη ήταν ο μόνος που δεν βρίσκονται στην Κίνα.

Στην Κίνα το λιμάνι της Suzhou παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση στην απόδοση, 12,5 %. Το επόμενο μεγαλύτερο σε κερδοφορία λιμάνι καταγράφηκε από στο Ρότερνταμ, οι Κάτω Χώρες, η οποίες γνώρισαν μια αύξηση 4,9 %.

| Port | Country | 2013 | 2014 | 2015 | Percentage change 2014-2013 | Percentage change 2015-2014 |
|---------------------|-------------------|---------|---------|---------|-----------------------------|-----------------------------|
| Ningbo and Zhoushan | China | 809 800 | 873 000 | 889 000 | 7,80 | 1,83 |
| Shanghai | China | 776 000 | 755 300 | 717 400 | -2,67 | -5,02 |
| Singapore | Singapore | 560 800 | 581 300 | 574 900 | 3,66 | -1,10 |
| Tianjin | China | 500 600 | 540 000 | 541 000 | 7,87 | 0,19 |
| Suzhou | China | 454 000 | 480 000 | 540 000 | 5,73 | 12,50 |
| Guangzhou | China | 454 700 | 500 400 | 519 900 | 10,05 | 3,90 |
| Qingdao | China | 450 000 | 480 000 | 500 000 | 6,67 | 4,17 |
| Tangshan | China | 446 200 | 500 800 | 490 000 | 12,24 | -2,16 |
| Rotterdam | Netherlands | 440 500 | 444 700 | 466 400 | 0,95 | 4,88 |
| Dalian | China | 408 400 | 420 000 | 415 000 | 2,84 | -1,19 |
| Rizhao | China | 309 200 | 353 000 | 361 000 | 14,17 | 2,27 |
| Yingkou | China | 330 000 | 330 700 | 338 500 | 0,21 | 2,36 |
| Busan | Republic of Korea | 292 400 | 312 000 | 323 700 | 6,70 | 3,75 |
| Hong Kong | China | 276 100 | 297 700 | 256 600 | 7,82 | -13,81 |
| Qinhuangdao | China | 272 600 | 274 000 | 253 100 | 0,51 | -7,63 |
| Port Klang | Malaysia | 200 200 | 217 200 | 219 800 | 8,49 | 1,20 |
| Shenzhen | China | 234 000 | 223 300 | 217 100 | -4,57 | -2,78 |
| Xiamen | China | 191 000 | 205 000 | 210 000 | 7,33 | 2,44 |

Source: UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016

Πίνακας II-3.2.1.2.1 κορυφαία λιμάνια στον κόσμο της Ασίας και της Ευρώπης (περιλαμβάνεται στο TOP-20 του κόσμου) με συνολικό όγκο, 2013-2015 (χιλιάδες τόνοι)

II-3.2.1.3 Εμπόδια στις διατροφικές μεταφορές

Το κύριο πρόβλημα μεταφοράς στις γραμμές EATL ήταν τα δρομολόγια με πλοίο πάνω από την Κασπία και τη Μαύρη Θάλασσα. Παρά το γεγονός ότι η κατάσταση με τα δρομολόγια με πλοίο από τον Εύξεινο Πόντο ήταν σταθερά, η διαδρομή από την Κασπία Θάλασσα θεωρήθηκε ως περίπλοκη. Φορτηγά που ταξιδεύουν από Ασία προς Ευρώπη αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις λόγω έλλειψης πληροφοριών στα πορθμεία επειδή έχουν κύριο στόχο να μεταφέρουν τα εμπορεύματα από τις σιδηροδρομικές γραμμές στις οποίες έχει δοθεί προτεραιότητα. Το μικρό ποσοστό των πλοίων που διατίθενται για την αναμονή σε ουρές προκαλούν καθυστερήσεις στα λιμάνια. Συνεπώς, για την ανάπτυξη των διατροφικών συνδέσεων μεταφορών, για το συντονισμό οδικών και θαλάσσιων συνδέσεων πάνω από την Κασπία Θάλασσα, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στους καιρούς που έρχονται.

II-3.3 Σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης είναι αντικείμενο αυξανόμενου ενδιαφέροντος, δεδομένου ότι μπορούν να καταστούν ανταγωνιστικές στο τομέα των μεταφορών υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Το κύριο πλεονέκτημα των σιδηροδρομικών συνδέσεων είναι η ταχύτερη παράδοση εμπορευμάτων. Ο αριθμός και η

ποιότητα των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών μεταφορών κατά μήκος των διαδρόμων EATL αυξάνεται, ως αποτέλεσμα των συνδυασμένων προσπάθειών των χωρών EATL. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός δρομολογίων που εκτελούνται μεταξύ της Κίνας και της Δυτικής Ευρώπης αυξάνεται σταθερά, καθώς όλο και περισσότερο το ευρύ φάσμα των αποστολέων αντιλαμβάνονται τις σιδηροδρομικές μεταφορές ως μια συμφέρουσα εναλλακτική λύση για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν λιγότερες καθυστερήσεις από τις οδικές μεταφορές επειδή υπάρχουν λιγότερα σύνορα και λιγότερες στάσεις, δεν έχουν μεταφόρτωση σε πλοία αλλά παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις ιδίως στα σημεία διέλευσης των συνόρων. Οι κύριοι λόγοι για τις σιδηροδρομικές καθυστερήσεις περιλαμβάνουν: (i) σιδηροδρομική ασφάλεια όπου για την αλλαγή αμαξοστοιχίας σε κάθε σταθμό μεταφόρτωσης πρέπει να τηρούνται κάποιοι κανόνες ασφαλείας ώστε η μεταφόρτωση του φορτίου μεταξύ των διαφόρων τύπων αυτοκινηταμαξών να έχει ομαλή μετάβαση (ii) αναμονή στην ουρά λόγω έλλειψης βαγονιών ή επειδή απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις και εξοπλισμός, όπως περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα, γερανοί και (iii) στις σιδηροδρομικές μετρήσεις όπου για λόγους ασφαλείας επιβάλλονται από τις Κινεζικές υπηρεσίες.

Λειτουργίες που προκαλούνται από τις διαφορές αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν:

- ελέγχους εγγράφων για την αντιστοιχία μεταξύ των φορτωτικών, στους πίνακες των αμαξοστοιχιών, καθώς και τα έγγραφα του φορτίου.
- ταξινόμηση και εναλλαγή των βαγονιών, που σχηματίζουν τα τρένα για τη μεταφόρτωση των φορτίων στα σημεία διέλευσης των συνόρων.

Η έγκαιρη διαθεσιμότητα τροχαίου ελέγχου φαίνεται να είναι μια αιτία για μεγάλους χρόνους αναμονής, ιδίως όταν τα τρένα διασχίζουν στην Ευρώπη, όπου διαφορετικά φορτία απαιτούν το διαχωρισμό των τρένων. α) την ανταλλαγή των μηχανών και των πληρωμάτων β) τροχαίο υλικό τεχνικούς ελέγχους γ) προετοιμασία των εγγράφων μεταφοράς των σιδηροδρομικών. Καθυστερήσεις στα σύνορα ευρείας διέλευσης από 6,5 ώρες στην επαρχία της Σαριαγκάς (Καζακστάν) με 42,7 ώρες σε Alashankou (Κίνα). Ο χρόνος που απαιτείται για την διάσπαση του μετρητή εργασιών κυμαίνεται από 2,8 ώρες έως 2,5 ώρες, η ταξινόμηση των αμαξοστοιχιών από 1,7 ώρες έως 1,2 ώρες, και η εκτελωνισμού από 3,7 ώρες έως 15,1 ώρες.

Ο 21ος αιώνας ξεκίνησε με σιδηροδρομικές μεταρρυθμίσεις. Ο γενικός στόχος αυτών των μεταρρυθμίσεων είναι να κάνει τη σιδηροδρομική βιομηχανία ανταγωνιστική σε σχέση με τις οδικές μεταφορές υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες. «Παραδοσιακά» οι κρατικές σιδηροδρομικές μεταφορές με αδιαφανή δομή και στήριξη μονοπωλιακών επιχειρήσεων συνήθως αποτυγχάνουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς και παροχής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με την παροχή ασφάλειας, πρόληψη ατυχημάτων και περιστατικά έρευνας, πιστοποίησης και άλλων οδηγιών προβλέπονται από τις σιδηροδρομικές ΕΚ. Παρά το γεγονός ότι διαφορετικά κράτη-μέλη της ΕΕ εφαρμόζουν τις απαιτήσεις που προβλέπονται από τις σιδηροδρομικά πακέτα ΕΚ με το δικό τους τρόπο αλλά σε διαφορετικό ρυθμό, σημαντική γενική πρόοδος έχει επιτευχθεί σε αυτό το έργο και η κύρια κατεύθυνση της ανάπτυξης που είναι αρκετά σαφής. Για το λόγο αυτό, η εμπειρία του Βελγίου, της Βουλγαρίας, της Κροατίας, της Φινλανδίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, του Λουξεμβούργου, της Πολωνίας, της Πορτογαλίας, της Ρουμανίας, της Ισπανίας αποτελούν την πρώτη ομάδα.

Η δεύτερη ομάδα αποτελείται από τις χώρες ΕΑΤΛ που έχουν εκφράσει την πρόθεσή τους να ενταχθούν στην ΕΕ, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, το Μαυροβούνιο, τη Σερβία και την Τουρκία που είναι τώρα στο πλαίσιο της Διαδικασίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης που προηγείται της προσχώρησης της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η πολιτική επιλογή των χωρών αυτών προκαθορίζει την ανάπτυξη της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού συστήματος - πρέπει να σχεδιαστεί σύμφωνα με τις αρχές των σιδηροδρομικών κανονισμών ΕΚ που περιγράφεται παραπάνω. Οι εμπειρογνώμονες της ΕΕ αξιολογούν τακτικά την πρόοδο των υποψηφίων χωρών και κάνουν την προετοιμασία τους για την ένταξη στην ΕΕ, ιδίως - στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταρρυθμίσεων.

II-3.3.1 Ο ρόλος των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ευρω-ασιατική εφοδιαστική αλυσίδα

Αγαθά που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς συνήθως είναι προϊόντα πληροφορικής (κινητά τηλέφωνα, υπολογιστές, κλπ), ρούχα, παπούτσια, αυτοκίνητα και ανταλλακτικά, προϊόντα

αρτοποιίας, κρασί , κόκκους καφέ, κλπ. Λόγω της ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου ταχυδρομικών αντικειμένων μπορεί να αποτελέσει σημαντική βάση του φορτίου για την ανάπτυξη του όγκου μεταφορών μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης. Η CRCT πραγματοποιεί μία οργανωμένη πιλοτική μεταφορά από Chungking, Urumchi και Zhengzhou στο Καζακστάν, καθώς και από το Χαρμπίν στη Ρωσία. Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν.

Έργα του Transkontainer όπως η BMW για μεταφορές ανταλλακτικών αυτοκινήτων για αποστολές από Γερμανία στην Κίνα και υλοποιείται από κοινού από την TransContainer (Ρωσία) και την Άπω Ανατολή και άρχισε τον Σεπτέμβριο του 2010.



Εικόνα II-3.3.1.1 Διαδρομή Κίνα-Ευρώπη-Κίνα (Πηγή: Transcontainer, CCTP (Ετήσια έκθεση TSR 2015))

Αξίζει να σημειωθεί ότι η σιδηροδρομική γραμμή Κίνας Γερμανίας είναι η μεγαλύτερη σιδηροδρομική διαδρομή στον κόσμο. Εικόνα II-3.3.1.1, το σιδηροδρομικό δίκτυο Καλύπτεται από επιχειρήσεις DB Schenker

Ένα νέο προϊόν μεταφοράς RZD έχει αναπτυχθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων που κατασκευάζονται στην Ανατολική Ασία από τις χώρες (Ιαπωνία, Νότια Κορέα) που δεν έχουν άμεση σχέση με τους ρωσικούς σιδηροδρόμους, με κατεύθυνση προς τη Σιβηρία και το ευρωπαϊκό τμήμα της Ρωσίας, καθώς και τη μεταφορά διέλευσης στην Ανατολή και τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Αυτή η υπηρεσία θα παρέχει σε αποστολές της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας τη δυνατότητα να μεταφέρουν όγκους φορτίων σε τακτική βάση με αυστηρή τήρηση του χρονοδιαγράμματος για αποστολές από πόρτα σε πόρτα. Αν και ο χρόνος παράδοσης είναι 8 ημέρες 3 ώρες και 57 λεπτά προβλέπεται να μειωθεί σε 7 ημέρες.

Μια από τις καινοτόμες τεχνολογίες των σιδηροδρομικών μεταφορών που επιτρέπει στη διαδρομή FESCO την οργάνωση με ταχείες αμαξοστοιχίες που εκτελούνται στο έδαφος της Ρωσίας είναι η διαδρομή από τη Μόσχα στα σημαντικότερα λιμάνια της Κίνας, της Νότιας Κορέας, της Ιαπωνίας και των Νοτιοανατολικών χωρών της Ανατολικής Ασίας. Ο χρόνος

διέλευσης από την Κίνα μέσω της Βλαδιβοστόκ στη Μόσχα είναι 28-33 ημέρες, ο χρόνος κατά τη διαδρομή από το Βλαδιβοστόκ στη Μόσχα είναι μόλις 11 ημέρες. Εικόνα II-3.3.1.2.



Εικόνα II-3.3.1.2 Διατροπικές Υπηρεσίες FESCO(Πηγή: Transcontainer, CCTP (Ετήσια έκθεση TSR 2015))

II-3.3.2 EATL COSCO Logistics.

Η COSCO Logistics, η μεγαλύτερη αποθήκη 3PL στην Κίνα χρησιμοποιεί τις διαδρομές που φαίνονται στην εικόνα 3.2.3.1. Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται περιλαμβάνουν εξοπλισμό, εργαλεία και υλικά για την παραγωγή τσιμέντου, ηλεκτρολογικού εξοπλισμού σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων σειρά πυκνωτή, η τάση του πυκνωτή μετασχηματιστή υποσταθμού, και το σύστημα παρακολούθησης και, τέλος, γεώτρηση, υλοτομίας, και καλά συγκόλλησης για πετρελαιοπηγές του Καζακστάν.

Επί του παρόντος, η COSCO εξετάζει και άλλες επιλογές με συνδυασμό των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών για τη μεταφορά μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης. Μία από τις επιλογές είναι τα φορτία να εισέλθουν στην Ευρώπη μέσω του λιμανιού του Πειραιά στην Ελλάδα και στη συνέχεια να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς στην κεντρική και βόρεια Ευρώπη.



Εικόνα 3.2.3.1 Σιδηροδρομικές διαδρομές COSCO

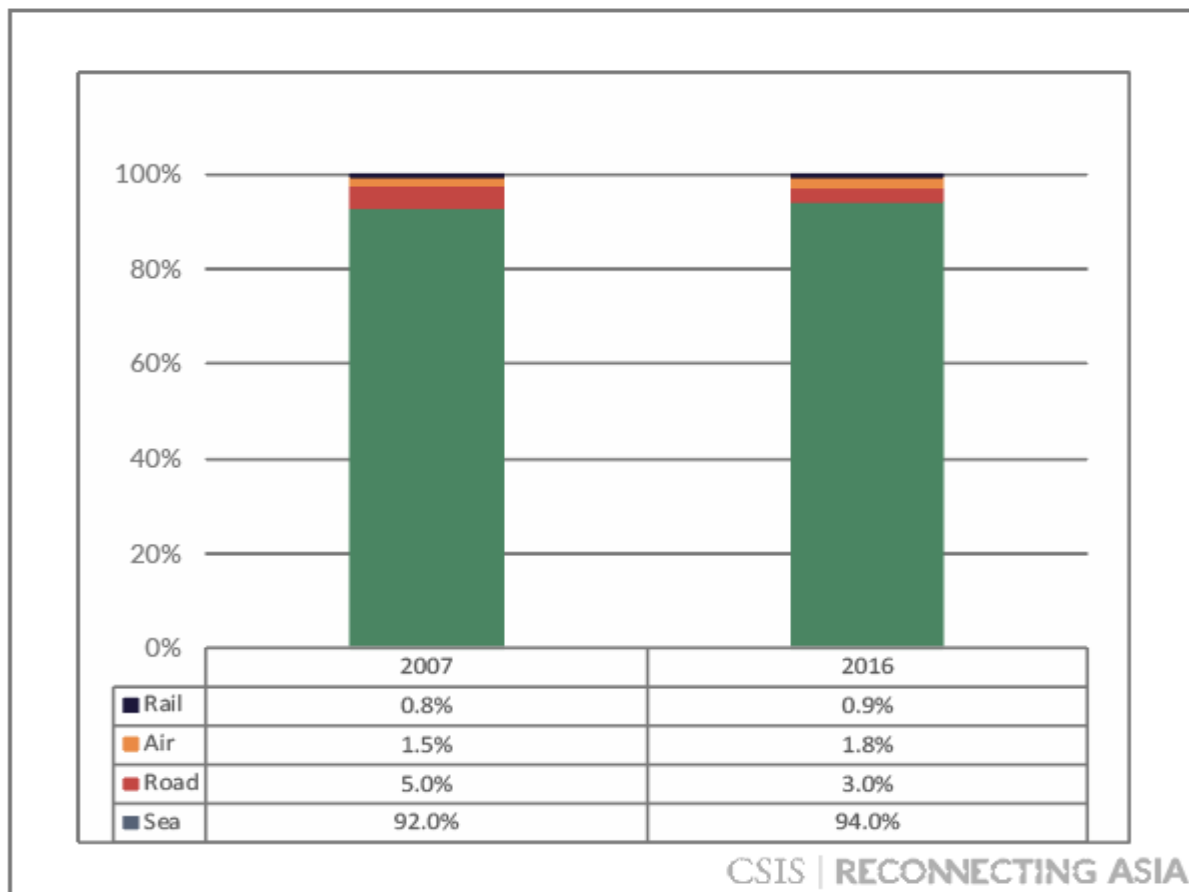
Η DHL χρησιμοποιεί διάφορες διαδρομές από την Ασία προς την Ευρώπη. Από το 2011, η DHL έχει καθημερινά υπηρεσίες διατροφικών συναλλαγών από Σανγκάη προς τη Μόσχα μέσω του υπερσιβηρικού σιδηρόδρομου. Τον Ιανουάριο του 2014, η εταιρεία πρόσθεσε πρώτη στις υπηρεσίες της την σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών με ελεγχόμενη θερμοκρασία μεταξύ Κίνας και Ευρώπης. Τον Μάρτιο του 2014, η DHL Global Forwarding ανακοίνωσε τη συνεργασία της με την εταιρία Ηνωμένων Μεταφορών και Logistics Company (UTLC) με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών για παραδόσεις από πόρτα σε πόρτα σε 21 ημέρες για την ίδια διαδρομή. DB Schenker. Ενώ τον Σεπτέμβριο του 2014, η διαδρομή Αμβούργο Τσεντσόου στην Βορειοανατολική Κίνα έγινε με τρένο σε 17 ημέρες και 20 ημέρες γρηγορότερα από ότι μέσω θαλάσσιας διαδρομής.

II-3.3.3 Η τρέχουσα κατάσταση προτίμησης των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα

Σήμερα με το σιδηροδρομικό δίκτυο συνδέονται περίπου 35 πόλεις της Κίνας με 34 ευρωπαϊκές πόλεις. Οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες είναι σημαντικά πιο οικονομικές από τις αεροπορικές και πιο γρήγορες από τις θαλάσσιες. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών βάσει αξίας ήδη αυξάνεται, με ποσοστό 144% κατά το πρώτο εξάμηνο του 2017, σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2016. Μια μελέτη που ανατέθηκε από τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων εκτιμά ότι η Κίνα-Ευρώπη στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα μπορούσε να διπλασιάσει το μερίδιό του εμπορίου σε όγκο κατά την επόμενη δεκαετία. Όταν ένα τρένο από το Υίβυ της Κίνας, έφτασε στο Λονδίνο, Ηνωμένο Βασίλειο, τον Ιανουάριο

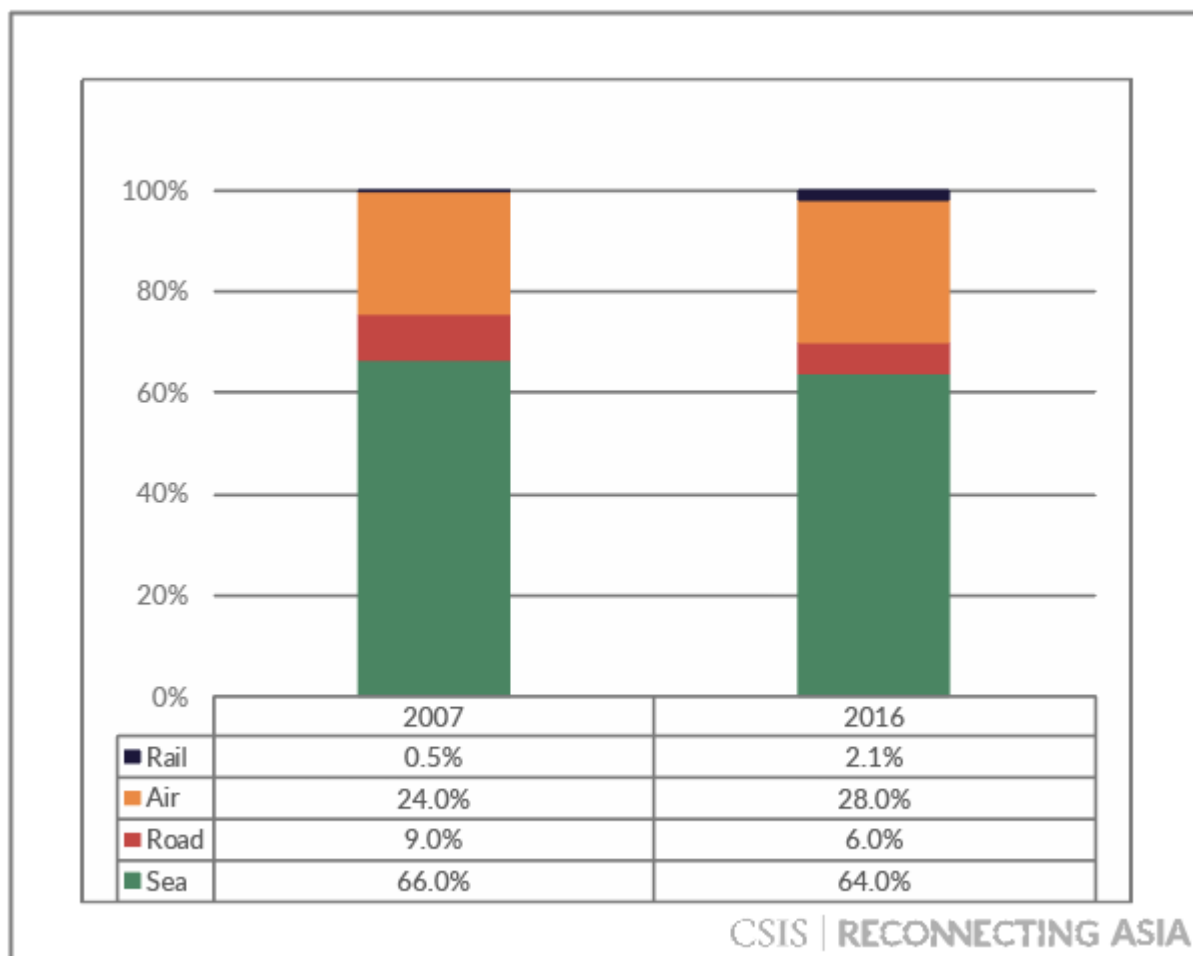
του 2017, η Telegraph αποκάλυψε «ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της διαπραγμάτευσης διαδρομή αιώνων», και η Guardian είπε ότι «προαναγγέλλει την αυγή μιας νέας εμπορικής εποχής». Τα τελευταία χρόνια, οι ιστορικές πρωτιές γιορτάζονται για τα τρένα που φθάνουν στη Γαλλία, τη Λετονία και τη Φινλανδία, μεταξύ άλλων χωρών.

Το 2016, οι σιδηροδρομικές μεταφορές πραγματοποίησαν ακριβώς κάτω από το 1% του εμπορίου μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης κατ' όγκο και μόλις πάνω από 2% σε αξία. Όπως απεικονίζεται στο γράφημα II-3.3.3.1, το ποσοστό της ναυτιλίας παραμένει κυρίαρχο αφού μετέφερε το 94% του εμπορίου κατά βάρος και το 64% κατ' αξία το 2016. Σε σύγκριση με τις σιδηροδρομικές, αεροπορικές μεταφορές που διπλασίασαν τα φορτία τους κατά βάρος (2%) και περισσότερο από 13 φορές από την αξία (26%) το 2016. Οι τάσεις αυτές υπογραμμίζουν την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών για τα εμπορεύματα χαμηλής αξίας και της ανταγωνιστικότητας των αεροπορικών αποστολών για αγαθά μεγάλης αξίας.⁹



Γράφημα 3.3.3.1 Σιδηροδρομικές Μεταφορές Κίνας-Ευρώπης σε κιλά (2007-2016) (Πηγή: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>)

⁹ <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>(01-05-2018)



Γράφημα 2.3.3.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές Κίνας-Ευρώπης σε αξία (2007-2016) (Πηγή: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>)

Μειονεκτήματα φορτίων τραίνου:

- Η νεότητα αυτών των διαδρομών
- Η πολυπλοκότητα που συνδέονται με τη μεταφορά εμπορευμάτων σε πολλά σύνορα,
- Η προκύπτουσα ανάλυση στοιχείων
- Η συχνότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών Κίνας-Ευρώπης, ο όγκος των φορτίων, τα ποσοστά φορτίων, καθώς και άλλες βασικές πληροφορίες είναι δύσκολο να βρεθούν, ιδιαίτερα σε σχέση με τις θαλάσσια και αεροπορικές μεταφορές.
- Το μέλλον των κινεζικών επιδοτήσεων είναι αβέβαιο

II-3.3.4 Το τρένο του μέλλοντος

Ο Elon Musk εντυπωσίασε όλο τον κόσμο με την πρώτη δοκιμή του Hyperloop στη Νεβάδα πρόκειται για την εγκατάσταση ενός φουτουριστικού τρένου που προβλέπεται να αλλάξει ριζικά τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ Ευρώπης και Κίνας, και πιθανότατα την παγκόσμια οικονομία.

Η Hyperloop One ανακοίνωσε τη συνεργασία της με τη ρωσική Summa Group και έκανε γνωστό το σχέδιο των δύο εταιρειών για εφαρμογή του Hyperloop στο υπάρχον δίκτυο της Μόσχας με μακροπρόθεσμο στόχο τη δημιουργία ενός Hyperloop για τη μεταφορά εμπορικών αγαθών (containers) από την Κίνα στην Ευρώπη μέσα σε μόλις μία ημέρα!

Ο συνιδρυτής και πρόεδρος της Hyperloop One, Shervin Pishevar, δήλωσε: “Είμαστε ενθουσιασμένοι για τη συνεργασία της Hyperloop One με τη Summa Group και τη Ρωσική Κυβέρνηση, έτσι ώστε να κατασκευάσουμε ένα Hyperloop στη Μόσχα. Οι ζωές των 16 εκατ. κατοίκων της ευρύτερης περιοχής θα βελτιωθούν δραματικά χάριν στην ταχύτητα των μεταβιβάσεων. Το μακροπρόθεσμο σχέδιο είναι να συνεργαστούμε με τη Ρωσία για την δημιουργία ενός νέου «**δρόμου του μεταξιού**»: ένα Hyperloop που θα μεταφέρει containers από την Κίνα στην Ευρώπη μέσα σε μία ημέρα”

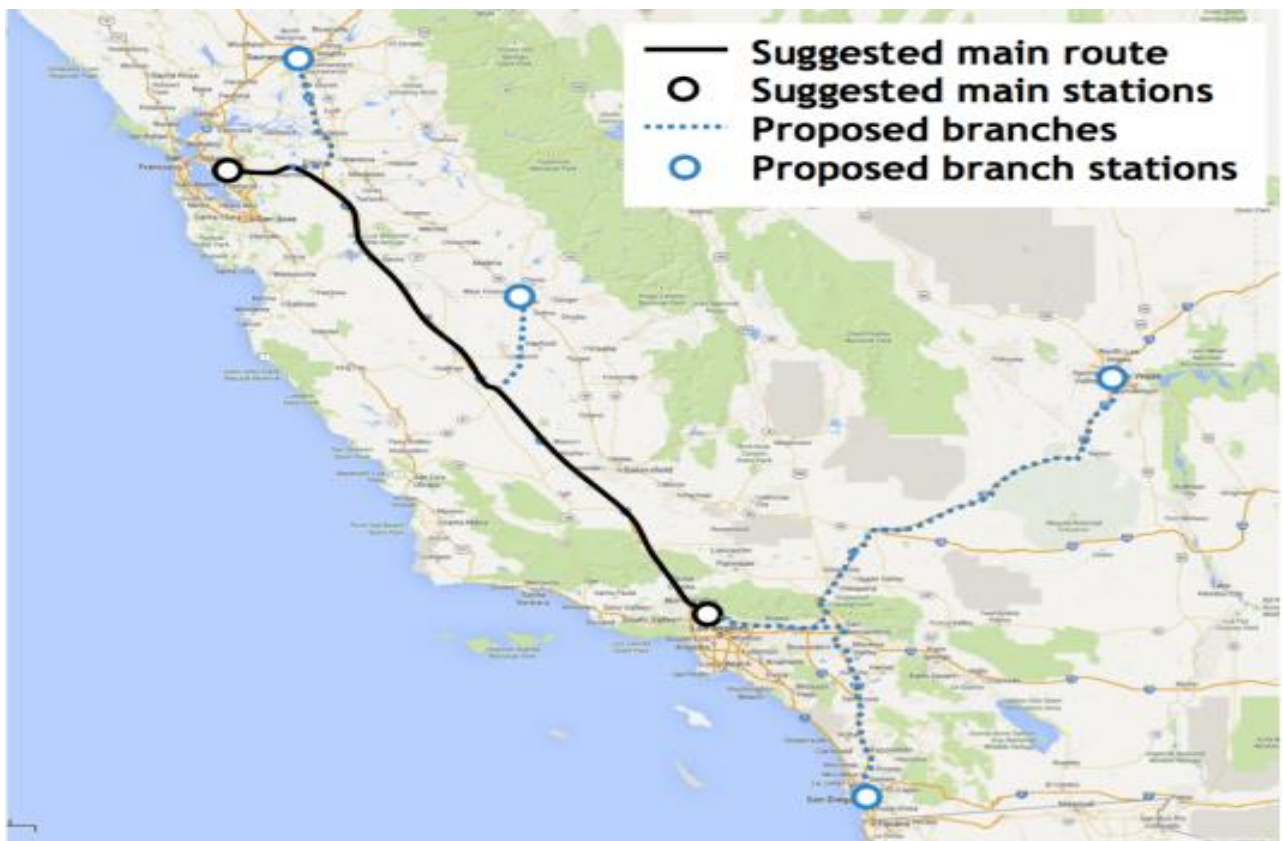
Να σημειωθεί ότι η Hyperloop One διεξάγει έρευνες για εφαρμογή της τεχνολογίας της σε Ολλανδία, Ελβετία, Ντουμπάι, Λος Άντζελες, Ηνωμένο Βασίλειο, Φινλανδία και Σουηδία ενώ η πρώτη πραγματική εφαρμογή για το τραίνο του μέλλοντος θα γίνει στο Dubai.

Η Hyperloop One υπέγραψε τη συμφωνία για την κατασκευή γραμμής που θα ενώνει το Dubai με το Abu Dhabi (οι υπογραφές έπεσαν στο ψηλότερο κτίριο του κόσμου, το Burj Khalifa), μια διαδρομή 2 ωρών με το αυτοκίνητο που όταν ολοκληρωθεί το έργο θα γίνεται μέσα σε μόλις 12 λεπτά! Παρόλα αυτά, δεν θα χρησιμοποιηθεί κανονικά από το επιβατικό κοινό. Ουσιαστικά, αποτελεί το πρώτο βήμα της εταιρείας για να αποδείξει ότι μπορεί να υλοποιηθεί το σχέδιο της σε πραγματικές συνθήκες, θέλοντας προφανώς να παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα (τρένο, σταθμούς κλπ.). Η κατασκευή αυτής της πρώτης γραμμής αναμένεται ότι θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2020.¹⁰

¹⁰ <http://www.techgear.gr/hyperloop-dubai-114566/>(03-01-2017)

Τα σχέδια του δισεκατομμυριούχου επιχειρηματία και οραματιστή Elon Musk για το [Hyperloop](#), είναι ένα φουτουριστικό τρένο που -αν κατασκευαστεί- θα κινείται όχι σε ράγες ή δρόμους αλλά στο εσωτερικό αγωγών μέσα σε κενό αέρος καλύπτοντας αποστάσεις εκατοντάδων χιλιομέτρων σε λίγα μόλις λεπτά!

Όπως αναφέρει ο επιχειρηματίας, το τρένο αρχικά θα συνδέει το Λος Άντζελες με το Σαν Φρανσίσκο και θα ταξιδεύει με ταχύτητα 760 μιλίων (1223km) την ώρα, δηλαδή ακόμα γρηγορότερα και από τα περισσότερα αεροπλάνα που πετούν με ταχύτητα 550 μιλίων/ώρα. Την παραπάνω απόσταση θα διανύει σε περίπου μισή ώρα και στις ώρες αιχμής θα λειτουργούν 40 περίπου κάψουλες.



Εικόνα 3.3.4.1 Σχέδιο διαδρομών και σταθμών του Hyperloop

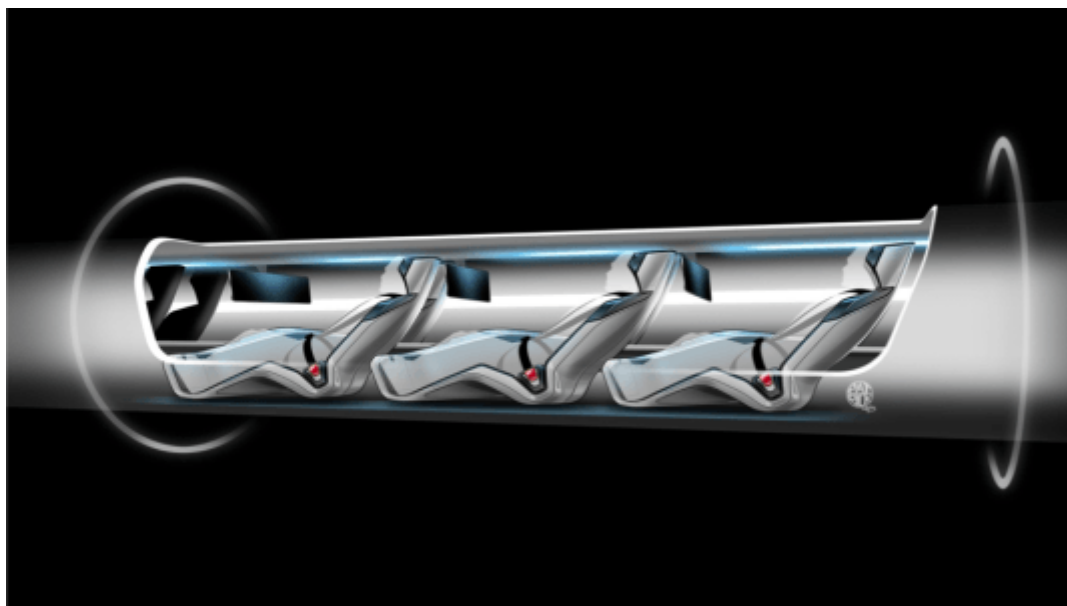


Figure 9. Hyperloop passenger capsule version cutaway with passengers onboard.

Εικόνα 3.3.4.2 Η κάψουλα επιβατών του Hyperloop

Η κάθε κάψουλα θα χωρά 28 επιβάτες και το κόστος της θα ανέρχεται στο \$1.3 εκατ., ενώ θα υπάρχουν και άλλες μεγαλύτερες που θα χωρούν και οχήματα (κόστος \$1.5 εκατ.). Το κόστος του κάθε σταθμού υπολογίζεται στα \$125 εκατ. ενώ όλοι οι σταθμοί και οι αγωγοί θα στοιχίσουν συνολικά μεταξύ \$4-\$5.31 δισ. Το όλο project -τουλάχιστον στην αρχική φάση του- εκτιμάται από τον Elon Musk ότι θα στοιχίσει περί τα \$6.1 δισ., κάτι που αμφισβητείται εντόνως από πολλούς αναλυτές.

Η ατμοσφαιρική πίεση εντός των αγωγών θα είναι περίπου στο 17% αυτής του πλανήτη Άρη ή αλλιώς ίση περίπου με την πίεση του αέρα στα 150.000 πόδια (4 φορές το ύψος που πετούν τα περισσότερα αεροπλάνα). Όλη η ενέργεια θα παρέχεται από ηλιακά πάνελ με κάθε επιβάτη να απαιτεί 100 megawatt-hours ενέργειας τη στιγμή που σε ένα αυτοκίνητο ο κάθε επιβάτης καταναλώνει 800MJ, σε μια μηχανή 900MJ και σε ένα αεροπλάνο 1100MJ.

Εξίσου σημαντικό είναι και το χαμηλό κόστος των εισιτηρίων που για ένα ταξίδι μετ' επιστροφής θα κοστίζουν \$40 (1 ώρα και 10 λεπτά), τη στιγμή που η ίδια απόσταση με αεροπλάνο κοστίζει \$158 (2,5 ώρες) και με αμάξι \$115 (11 ώρες).

Τέλος, ο Elon Musk διαβεβαιώνει ότι το Hyperloop θα είναι απόλυτα ασφαλές, με τις κάψουλες να βρίσκονται σε συνεχή επικοινωνία με τους χειριστές των σταθμών, ειδικούς

μηχανισμούς μηχανικών φρένων για περιπτώσεις βλαβών, ανθεκτικούς σε σεισμούς αεραγωγούς και μάσκες οξυγόνου για επείγουσες καταστάσεις.¹¹

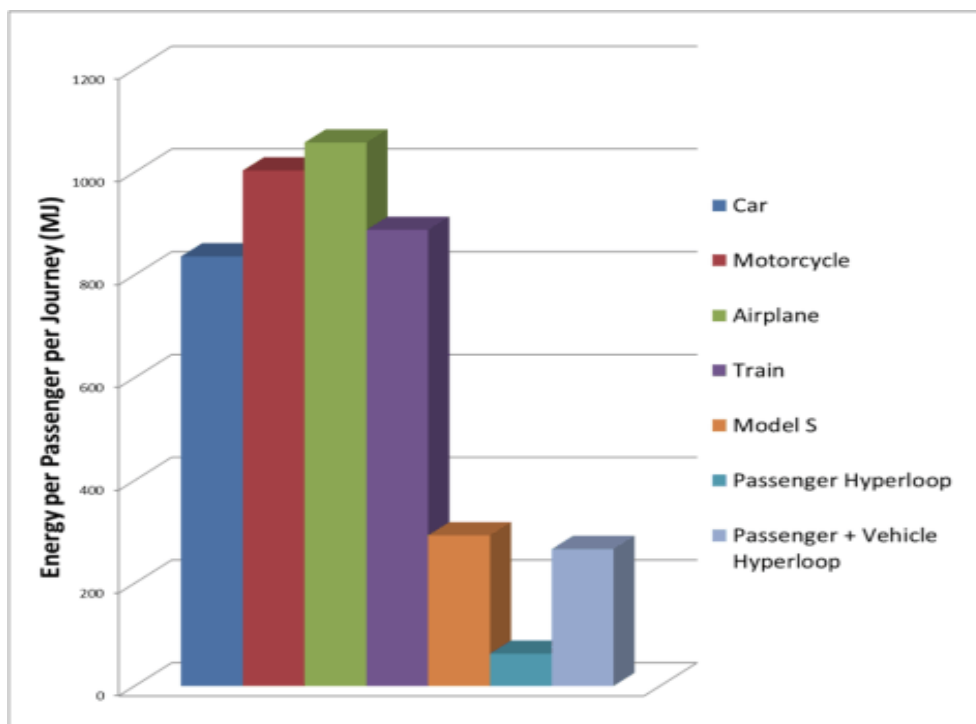


Figure 1. Energy cost per passenger for a journey between Los Angeles and San Francisco for



¹¹ [http://www.techgear.gr/hyperloop-futuristic-train-74362/\(03-01-2017\)](http://www.techgear.gr/hyperloop-futuristic-train-74362/(03-01-2017))

II-3.4 Οδικές μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές παίζουν άδικα μικρό ρόλο στις ευρω-ασιατικές συναλλαγές, που εξυπηρετούν κυρίως την ενδοπεριφερειακή σύνδεση. Εν τω μεταξύ, τα αποτελέσματα της ADB CAREC Προγράμματος, του έργου NELTI και άλλες σημαντικές διεθνείς και περιφερειακές πρωτοβουλίες έχουν δείξει ότι υπάρχουν ασφαλείς και αποτελεσματικές επιλογές για τη μετακίνηση φορτίων μεταξύ της Ευρώπης και ορισμένων ασιατικών χωρών (όπως στην Κεντρική Ασία, τη Μογγολία και το Αφγανιστάν) όπου οι υποδομές είναι κατάλληλες για οδικές μεταφορές. Η μεταφορά φορτίων μπορεί να γίνει μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας από τις οδικές μεταφορές, των οποίων τα πλεονεκτήματα είναι: Προσιτοί δασμολογικοί συντελεστές, υψηλή ποιότητα και ασφάλεια καθώς δεν υπάρχουν μεταφορτώσεις, απουσία συσσώρευσης αποστολής φορτίων (σε αντίθεση με τις σιδηροδρομικές ή τις θαλάσσιες μεταφορές). Οφέλη για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, που εμπλέκονται στην εξαγωγή και εισαγωγή των προϊόντων, καθώς και για τους καταναλωτές.

Υπάρχουν συστήματα που επιτρέπουν την πρόσβαση στην αγορά για τις επιχειρήσεις διεθνών οδικών μεταφορών. Υπάρχουν 286 διμερείς συμφωνίες οδικών μεταφορών οι οποίες εφαρμόζονται μόνο σε 12 χώρες οι οποίες είναι: Ευρασία - Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Γεωργία, Καζακστάν, Δημοκρατία της Κιργιζίας, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Ρωσική Ομοσπονδία, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν – οι οποίες συμμετέχουν στο πρόγραμμα EATL (με περισσότερες από 10 εκατομμύρια άδειες που εκδίδονται σε ετήσια βάση). Αν δύο χώρες της Ευρώπης και της Ασίας δεν έχουν συνάψει διακυβερνητική συμφωνία οδικών μεταφορών (όπως η Κίνα και η Γερμανία, για παράδειγμα), τότε δεν είναι δυνατή μεταξύ τους οποιαδήποτε διμερή διέλευση. Ο πίνακας II-3.4.1 δείχνει τις εναλλακτικές οδικών μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Ασίας σε μορφή πίνακα των αντίστοιχων χωρών μελών EATL.

Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας έχει ασθενώς ενσωματωθεί στην ευρω-ασιατικό σύστημα των διεθνών οδικών μεταφορών. Διακυβερνητικές διμερείς συμφωνίες για τις διεθνείς οδικές μεταφορές έχουν συναφθεί μόνο με 4 χώρες (Καζακστάν, Δημοκρατία της Κιργιζίας, του Τατζικιστάν, και η Ρωσία). Τριμερείς συμφωνίες μεταξύ Κίνας - Μογγολίας - Ρωσίας (Διακυβερνητικής Συμφωνίας για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές Μαζί Ασίας οδικό δίκτυο) που υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 2016, αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ. Επιπλέον, υπάρχει μια

έγκυρη τετραπλή συμφωνία μεταξύ της Κίνας, του Καζακστάν, τη Δημοκρατία της Κιργιζίας, και του Πακιστάν που προβλέπει τη διαμετακόμιση, μεταφορές εμπορευμάτων που σχετίζονται με την κινεζική και την πακιστανική εμπορία σε όλη την Κεντρική Ασία. Αρκετά περιοριστικά χαρακτηριστικά των συστημάτων αδειών στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από και προς την Κίνα περιλαμβάνουν: Την έλλειψη της δυνατότητας μεταφοράς σε όλη την κινεζική επικράτεια για τους μεταφορείς των ευρασιατικών χωρών, έλλειψη δυνατότητας διέλευσης για τις κινεζικές επιχειρήσεις μεταφορών σε όλη την επικράτεια ορισμένων χωρών της Ευρασίας (ιδίως, τη Ρωσία, το Ουζμπεκιστάν, κλπ), αυστηρά προβλέπονται διαδρομές και τα σημεία διέλευσης των συνόρων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, έλλειψη δυνατότητας εισόδου της Κίνας από το έδαφος τρίτης χώρας για τους μεταφορείς μιας χώρας που είναι ο εταίρος της Κίνας στο πλαίσιο της διμερούς συμφωνίας (π.χ., οι ρωσικές αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να εισαχθούν στην Κίνα από το έδαφος του Κιργιστάν), περιορισμοί που σχετίζονται με την απόσταση από την είσοδο στο έδαφος της Κίνας για τους μεταφορείς των ευρασιατικών χωρών, και παρόμοιους περιορισμούς για τις κινεζικές αεροπορικές εταιρείες, η έλλειψη δυνατότητας μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της Κίνας και άλλων χωρών από τους μεταφορείς.

Συνεπώς, ο όγκος των διεθνών οδικών μεταφορών μεταξύ της Κίνας και των εμπορικών εταίρων της είναι πολύ μικρό σε σύγκριση με το κινεζικό εμπορικό δυναμικό. Επιπλέον, μέχρι τώρα οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ της Κίνας και της Ευρώπης ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθούν. Έτσι, η ένταξη της Κίνας στον τομέα της περιφερειακής και της Ευρω-Ασιατικής αγοράς μεταφορών απαιτεί αναθεώρηση των διατάξεων των υφιστάμενων διμερών συμφωνιών.

Μια προσδοκία για την ανάπτυξη των διεθνών οδικών μεταφορών μεταξύ της Κίνας και των χωρών της Κεντρικής Ασίας (στο βαθμό διέλευσης, οι διμερείς μεταφορές και οι μεταφορές προς / από τρίτες χώρες) δίνεται από την πολυμερή συμφωνία SCO που επεγράφη τον Σεπτέμβριο του 2014 και τέθηκε σε ισχύ στις αρχές του 2017. Η πιο σημαντική αγορά των οδικών μεταφορών μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας είναι οδικές μεταφορές μεταξύ του Καζακστάν και των ευρωπαϊκών χωρών. Το 2016, η αγορά εκτιμάται σε 780.000 τόνους. Αναμένεται ότι θα μειωθεί κατά 9,4% σε σύγκριση με το επίπεδο του 2015, κυρίως λόγω της συνεχιζόμενης μείωσης της προσφοράς των εισαγόμενων προϊόντων από την

Ευρώπη από τις οδικές μεταφορές (Πίνακας II-3.4.1.1). Οδικές μεταφορές φορτίων εξαγωγής, αντίθετα, αυξάνεται. Το 2015, ο όγκος τους ανήλθε σε 177 χιλιάδες τόνους (22,3% περισσότερο από ό, τι το 2011).

Table 1.22 – Existing (possible) cargo flows by road transport between Europe and Asia in accordance with concluded bilateral/multilateral agreements on international road transport

| Countries of Asia | Countries of Europe | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|------------------------|---------|-------|---------------|---------|--------------------|--------|-------------|--------|---------|
| | Belarus | Bosnia and Herzegovina | Georgia | EU-28 | FYR Macedonia | Moldova | Russian Federation | Serbia | Switzerland | Turkey | Ukraine |
| Afghanistan | - | - | + | +/- | - | - | - | - | - | + | - |
| Armenia | + | + | + | +/- | + | + | + | + | + | - | + |
| Azerbaijan | + | + | + | +/- | + | + | + | + | + | + | + |
| China | - | - | - | - | - | - | + | - | - | - | - |
| Iran | + | - | + | - | - | - | + | - | - | + | + |
| Kazakhstan | + | - | + | +/- | - | + | + | - | + | + | + |
| Kyrgyzstan | + | - | + | +/- | - | + | + | - | - | + | + |
| Mongolia | + | - | - | - | - | - | + | - | - | - | + |
| Pakistan | - | - | - | - | - | - | - | - | - | + | - |
| Russian Federation | + | + | + | +/- | + | + | | + | + | + | + |
| Tajikistan | + | - | - | +/- | - | - | + | - | - | + | + |
| Turkey | + | + | + | +/- | + | + | + | + | + | | + |
| Turkmenistan | + | - | + | +/- | - | - | + | - | - | + | + |
| Uzbekistan | + | - | + | +/- | - | + | + | - | + | + | + |
| India *) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Japan *) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Republic of Korea*) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

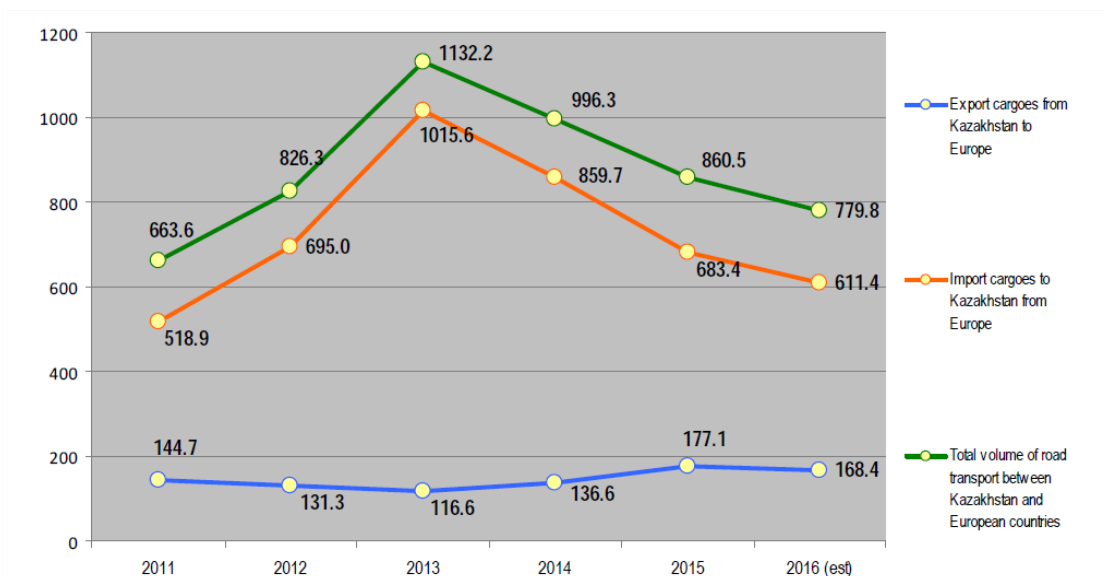
Source: IRU, World Bank

*) India, Japan and Republic of Korea are non EATL Project countries

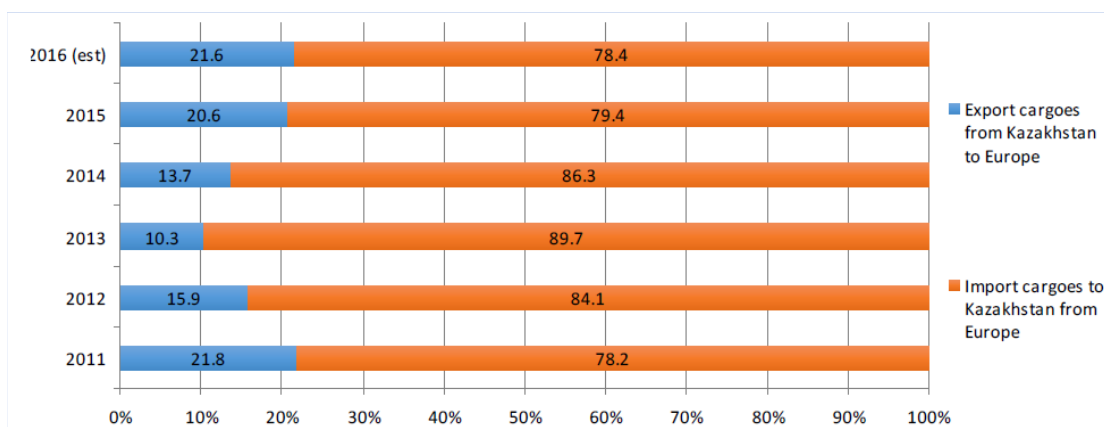
Legend:

| | |
|-----|---|
| + | Existing cargo flows |
| + | Road transport operations under ECMT multilateral quota |
| +/- | Concluded agreements and road transport operations with some EU member states |
| - | No agreements, no road transport operations (bilateral, transit, to/from third countries) |

Πίνακας II-3.4.1.1: Υφιστάμενες (πιθανές) ροές φορτίου από τις οδικές μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, σύμφωνα με όσες έχουν συνάψει διμερείς / πολυμερείς συμφωνίες για τις διεθνείς οδικές μεταφορές



Γράφημα II-3.4.1.1 Όγκος των διεθνών οδικών μεταφορών μεταξύ του Καζακστάν και των ευρωπαϊκών χωρών 2011-2016, χιλιάδες τόνοι.



Γράφημα II-3.4.1.2 Το μερίδιο της Ευρώπης - Ασίας και της Ασίας στην Ευρώπη σε συνολικού όγκο των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ του Καζακστάν και των ευρωπαϊκών χωρών στο 2011-2016,%

Το μερίδιο της Ευρώπης - Ασίας του συνολικού όγκου των οδικών μεταφορών μεταξύ του Καζακστάν και των ευρωπαϊκών χωρών εκτιμάται για το 2016 περίπου στο 78% (Γράφημα II-3.4.1.2).

II-3.4.1 Οδικές μεταφορές συγκεκριμένα εμπόδια διμερείς και περιφερειακές συμφωνίες οδικών μεταφορών

Οι χώρες διέλευσης, μέσω των οποίων διέρχονται οι Ευρω-ασιατικές διαδρομές, έχουν περισσότερες από 140 διμερείς συμφωνίες με χώρες της Ευρώπης και της Ασίας. Αν και αυτές οι διμερείς συμφωνίες αποσκοπούν στη «διευκόλυνση του εμπορίου» και στην «εξισορρόπηση των αγορών διμερών οδικών μεταφορών» ο διμερής χαρακτήρας των προϋποθέσεων περιπλέκει το ταξίδι μεταφοράς, όταν τα οχήματα και οι οδηγοί έρχονται από άλλες χώρες. Τα σημαντικότερα θέματα που σχετίζονται με τα παραπάνω είναι τα ακόλουθα:

- Διεθνείς διμερείς συμφωνίες για τις οδικές μεταφορές μπορούν να καθορίζουν διαφορετικές νομικές προϋποθέσεις για την ανάληψη αποστολών φορτίων μεταξύ των ζευγαριών των επιμέρους χωρών. Αυτά μπορεί να αφορούν τόσο προνομιακούς όρους σε σχέση με τους φόρους και εισφορές, καθώς και τις υφιστάμενες διαδικασίες για την έκδοση αδειών
- Ειδικές διαδρομές και σημεία διέλευσης των συνόρων σε περίπτωση που καθορίζεται από κάποια από τις διμερείς συμφωνίες μπορεί να περιορίσει την πραγματική επιλογή των οδών μεταφοράς για τις επιχειρήσεις από χώρες του εξωτερικού.
- Το γεγονός ότι οι ποσοτώσεις των αδειών που εκδίδονται πρέπει να συνδυάζονται εξίσου μπορεί να απαιτήσει πολλούς γύρους διαπραγματεύσεων, ενώ η έλλειψη των αδειών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές καθυστερήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τους μεταφορείς πριν αναχωρήσουν για ένα δρομολόγιο ή / και στα σημεία διέλευσης των συνόρων
- Η κατανομή των αδειών μεταξύ των μεταφορέων μπορεί να συνδεθεί σε ορισμένες περιπτώσεις, με διαφθορά και διάκριση έναντι μεμονωμένων μεταφορέων
- Οι διαδικασίες για την έγκριση και έκδοση αδειών μπορεί συχνά να απαιτεί γραφειοκρατία και αδιαφάνεια. Τα συστήματα επιτρέπουν μερικές φορές τη δημιουργία πολύπλοκων διατυπώσεων που οδηγούν σε καθυστερήσεις των διαδικασιών. Για παράδειγμα, οι κινεζικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης φορτηγών που φτάνουν στο συνοριακό πέρασμα Khorgos χρειάζεται να πάνε στο Αλμάτι για την απόκτηση της άδειας.

- Διμερείς ποσοτώσεις μπορεί να είναι δυσανάλογες με την αξία του φορτίου. Πολλές φορές οι διατυπώσεις θεώρησης που σχετίζονται με την έκδοση θεωρήσεων που πρέπει να κάνει ο οδηγός μπορεί να έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για τη μεταφορά των φορτίων κατά μήκος των οδών EATL, λόγω των ακόλουθων θεμάτων: α) οι οδηγοί μπορούν να ζητήσουν βίζα για αρκετές χώρες διέλευσης, λόγω των πολλών συνοριακών διαβάσεων κατά μήκος σε κάθε προτεινόμενη διαδρομή β) σε ορισμένες χώρες, οι θεωρήσεις των οδηγών δεν μπορεί να χορηγείται στα σύνορα, αλλά μόνο στα Προξενία των πρεσβειών στη χώρα διαμονής του οδηγού. Αυτό σημαίνει ότι οι οδηγοί αναγκάζονται να εγκαταλείψουν προσωρινά το διαβατήριό τους, που συνεπάγεται σε απώλεια ωρών εργασίας. Επιπλέον, εάν η θεώρηση απαιτείται να υποβάλλεται σε επεξεργασία καθ' οδών σε άλλο κράτος διέλευσης, περαιτέρω καθυστερήσεις αναμένεται να συμβούν.
- Οι διαδικασίες θεώρησης στις χώρες διέλευσης δεν μπορούν να συγχρονιστούν (ούτε στον κατάλογο των εγγράφων που απαιτούνται, στα έξοδα ούτε στο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επεξεργασία).
- Ορισμένες χώρες δεν προσφέρουν μακροπρόθεσμες θεωρήσεις πολλαπλών εισόδων.
- Οι μεγάλοι χρόνοι επεξεργασίας και τα υψηλά τέλη στα προξενία είναι ένα σοβαρό αντικίνητρο (π.χ. η θεώρηση εισόδου για το Ιράν πήρε μέχρι και δύο εβδομάδες για την επεξεργασία και θεώρηση διέλευσης που εκδόθηκε για μέγιστο διάστημα 10 ημερών). Έχει αναφερθεί από τους παράγοντες της αγοράς ότι για τις διατυπώσεις θεώρησης των οδηγών μερικές φορές χρησιμοποιούνται από τις εθνικές αρχές μεταφορών ως μέτρα προστατευτισμού. Αυθαίρετη διέλευση υψηλών χρεώσεων τελών διέλευσης και περιοριστικές άδειες για τις διεθνείς οδικές μεταφορές.
- Τα τέλη οδικής διαμετακόμισης σε ορισμένες χώρες στην πραγματικότητα ήταν χρεώσεις για την πρόσβαση στην αγορά και όχι από τα τέλη χρήσης των υποδομών. Συνήθως διακρίσεις μεταξύ φορέων από διαφορετικές χώρες, μεταξύ των κατόχων αδείας και μη, καθώς και μεταξύ των εγχώριων και ξένων επιχειρηματιών. Οι αμοιβές είναι συχνά ασαφείς και αλλάζουν χωρίς προειδοποίηση.

II-3.5 Αεροπορικές μεταφορές

Ως αποτέλεσμα της βελτίωσης της αποδοτικότητας των καυσίμων, η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου και των αεροπορικών μεταφορών logistics, η πολιτική αεροπορία διαδραματίζει ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στην εξυπηρέτηση του εμπορίου μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, που ανταγωνίζονται με τις δύο θαλάσσιες και εσωτερικές λειτουργίες των αερομεταφορών.

Το παγκόσμιο ηλεκτρονικό εμπόριο προβλέπεται να υπερδιπλασιαστεί μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια, αναμένεται μία αύξηση από \$ 1.7 τρισεκατομμύρια σε \$ 3.6 τρις μέχρι το 2020. Στις περιοχές Ασίας-Ειρηνικού παρατηρείται το ταχύτερα αναπτυσσόμενο ηλεκτρονικό εμπόριο, με την Κίνα στην πρώτη γραμμή. Η Κίνα είναι η μεγαλύτερη αγορά ηλεκτρονικού εμπορίου στον κόσμο, το 2015 το ύψος των πωλήσεων ανήλθε στα \$ 590 δισεκατομμύρια. Οι απευθείας λιανικές πωλήσεις στην Κίνα ήταν το μισό των ΗΠΑ το 2010 και το 2013 ξεπέρασε τις ΗΠΑ, υπολογίζεται ότι το ποσοστό που αυξάνεται κατά μέσο όρο ετησίως είναι 56 %. Προβλέπεται ότι μέχρι το 2020, η αγορά του ηλεκτρονικού εμπορίου της Κίνας θα είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα των υφιστάμενων αγορών των ΗΠΑ, της Βρετανίας, της Ιαπωνίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας. Η εκρηκτική ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου απευθείας προς τους καταναλωτές (B2C) μπορεί, να εγκαινιάσει την επόμενη επανάσταση εμπορευματικών μεταφορών. Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των UPS, DHL και FedEx, καθώς και των νεοεισερχόμενων όπως SF Express στην Κίνα, εξυπηρετούν ροές του ηλεκτρονικού εμπορίου.

Τα φορτία των αεροπορικών μεταφορών ετησίως καταλαμβάνουν το 35 % της αξίας των μεταφορών καθώς εξασφαλίζουν ταχύτητα και αξιοπιστία. Η υψηλότερη τιμή βασικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού πληροφορικής, μηχανήματα και ηλεκτρικές συσκευές, αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό των αερομεταφερόμενων εμπορευμάτων. Για τα επόμενα 15 χρόνια, καθώς το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξάνεται και ο παγκόσμιος πληθυσμός απαιτεί υψηλότερης αξίας αγαθά, η αξία ανά τόνο των αγαθών που ανταλλάσσονται μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας αναμένεται να αυξηθεί. Καθώς η μέση τιμή ανά τόνο των εμπορεύσιμων αγαθών αυξάνεται, το μεγαλύτερο ποσοστό των συναλλαγών θα γίνεται με αεροπορικές μεταφορές. Η αεροπορική μεταφορά φορτίων θα

παραμένει προτιμώμενη λύση για τη μεταφορά ακριβών αγαθών που είναι ευπαθή και απαιτούν γρήγορη παράδοση.

Τα σημαντικά πλεονεκτήματα των αερομεταφορών επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης να προσφέρουν σε υψηλότερη τιμή τις υπηρεσίες τους. Φορτηγά παράγουν το 90 % των εσόδων του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών φορτίου, ένα ποσοστό που έχει παραμείνει σχετικά σταθερό με την πάροδο του χρόνου. Επιπλέον, περισσότερο από το ήμισυ των εμπορευματικών αερομεταφορών γίνεται σε φορτηγά. Η εισαγωγή νέων 104 αεροσκαφών ευρείας ατράκτου, επιβατικά αεροπλάνα με μεγαλύτερη χωρητικότητα για μεταφορά φορτίων, δεν έχει μειώσει σημαντικά το μερίδιο των αεροσκαφών που διακινούν μόνο φορτίο. Ενώ τα πρώτα είχαν αύξηση 27 % 2010-2015, οι διακινήσεις με τα δεύτερα αυξήθηκαν κατά 8 % κατά την ίδια περίοδο. Το μερίδιο των φορτίων που μεταφέρονται σε φορτηγά παραμένει υψηλό στις αγορές σε ολόκληρο τον κόσμο, ειδικά στις μεγαλύτερες εμπορικές οδούς μεταξύ Ασίας-Ευρώπης, όπου διακινείται το 80 % του εμπορίου όπως φαίνεται στην εικόνα II-3.5.1

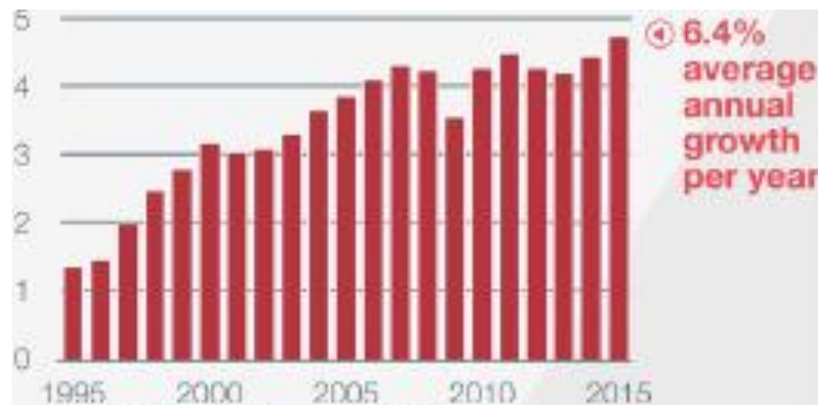


Εικόνα II-3.5.1: Το υψηλότερο Ποσοστό Διακίνησης Αεροπορικών Μεταφορών πραγματοποιείται μεταξύ Ευρώπης-Ασίας

Άλλες αερομεταφορές που το 2015 κατείχαν το 40% των εσόδων του κλάδου, χρησιμοποιούν φορτηγά του κλάδου των οδικών μεταφορών για παραδόσεις από πόρτα σε πόρτα καλύπτοντας έτσι τις ανάγκες των πελατών τους με μοναδικά προγράμματα και εξειδικευμένα αεροπλάνα.

Οι περισσότεροι αεροπορικές μεταφορές χρησιμοποιούν τα τακτικά-προγραμματισμένα δρομολόγια φορτίου, επειδή είναι πιο οικονομικά. Σύμφωνα με την Boeing data η αγορά της Ευρώπης-Ασίας περιλαμβάνει περίπου το 20,3 % των εμπορευματικών αερομεταφορών στον κόσμο σε τόνους και 10,5 % σε χωρητικότητας. Οι αερομεταφορές εμπορευμάτων Ευρώπης-

Ασίας έχουν κατά μέσο όρο 6,4 % αύξηση κάθε χρόνο από το 1995. Η αγορά αυξήθηκε 6 % το 2014 και 6,5 % το 2015 (γράφημα II-3.5.1).



Γράφημα II-3.5.1: Όγκος Διακίνησης Αεροπορικών Μεταφορών Ευρώπης-Ασίας, 1995-2015, σε εκατ. τόνους

Το ετήσιο διάγραμμα ανάπτυξης της Ευρώπης-Ασίας δείχνει τις συνολικές ροές της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, που περιέχουν επίσης κάποια κίνηση, έκτη ελευθερία που ρέει μέσα ή έξω από άλλες περιοχές (για παράδειγμα, οι πτήσεις των Emirates μεταξύ Ευρώπης και Ασίας με τις εμπορικές στάσεις στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Ντουμπάι, Κατάρ - Ντόχα Hamad διεθνές αεροδρόμιο ή AirBridgeCargo στο αεροδρόμιο Σερεμέτιεβο της Μόσχας).

Οι εναέριες εξαγωγές από Ασία για την Ευρώπη αντιπροσωπεύουν περίπου το 60% της αγοράς της Ασίας-Ευρώπης. Μέχρι το 2005, η Ευρώπη εισήγαγε 2,4 εκατομμύρια τόνους ενώ εξήγαγε 1,4 εκατομμύρια τόνους προς την Ασία. Το χάσμα μεταξύ των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ευρώπης μειώθηκε, ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008 και του 2009 με μία επιθετική οικονομική ώθηση της Ασίας.

Σε φθίνουσα σειρά, βρίσκονται τα μηχανήματα και οι ηλεκτρικές συσκευές, υπολογιστές γραφείου και εξοπλισμός επικοινωνίας, εγγράφων και μικροδεμάτων, εξοπλισμός μεταφοράς και ανταλλακτικά καθώς και είδη ένδυσης. Στην κατεύθυνση της Ασίας-προς-Ευρώπη, οι κορυφαίες τέσσερις κατηγορίες βασικών προϊόντων αντιπροσωπεύουν το 81 % των συναλλαγών από αέρα. Οι κατηγορίες είναι οι εξής: υπολογιστές γραφείου και μηχανήματα, εξοπλισμός επικοινωνίας και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, εγγράφων και μικροδεμάτων και είδη ένδυσης. Ένα ιδιαίτερα ταχέως αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας ήταν των εγγράφων και μικροδεμάτων. Αυτή η ροή του εμπορίου είχε κατά μέσο όρο 6,2 % ετήσιο ρυθμό αύξησης στην καθημερινή καταμέτρηση αποστολή προς τις

δύο κατευθύνσεις από το 2000, όπως το κίνημα των δειγμάτων επιχειρήσεων, νομικά έγγραφα, και άλλα ταχεία αντικείμενα μικρής παρτίδας μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας έχει αυξηθεί.

II-3.6 Επιλογή μέσου μεταφοράς σύμφωνα με τον τύπο προϊόντος

Κατά την αξιολόγηση της III Φάσης αξιολογήθηκαν τρεις κατηγορίες φορτίων: 1. φορτία για τις εσωτερικές χερσαίες μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας μόνο. 2. Μικτά φορτία για χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας. 3. Φορτία μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές Ευρω-ασιατική. Φορτία που μπορεί να μεταφέρονται σιδηροδρομικώς ή οδικώς από την Ευρώπη προς την Ασία και αντίστροφα καλύπτουν ένα μάλλον περιορισμένο τμήμα της αγοράς που περιλαμβάνει υψηλής αξίας αλλά μικρά σε όγκο εμπορεύματα. Αυτά είναι τα εμπορεύματα για τα οποία οι αεροπορικές μεταφορές έχουν υψηλές χρεώσεις, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ αργές.

Για αγαθά που απαιτείται γρήγορη και έγκαιρη παράδοση ενδείκνυται οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο κατάλογος των εν λόγω προϊόντων περιλαμβάνει: προϊόντα φαρμακευτικά, είδη πληροφορικής και τεχνολογίας, προϊόντα μόδας όπως είδη ένδυσης και υπόδησης αλλά και εξαρτημάτων αυτοκινήτων.

Τα ηλεκτρονικά προϊόντα μεταφέρονται κυρίως από την Κίνα προς την Ευρώπη, ενώ υπάρχει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για εξαρτήματα αυτοκινήτων, αυτοκινήτων, φαρμακευτικών προϊόντων, χημικών προϊόντων και των τροφίμων (συμπεριλαμβανομένων και των κατεψυγμένων) από την Ευρώπη προς την Κίνα. Όσον αφορά ευαίσθητα στη θερμοκρασία προϊόντα, η DHL εισήγαγε τον Ιανουάριο του 2014, πρώτη την ελεγχόμενη θερμοκρασία σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι μία καλή εναλλακτική λύση των θαλάσσιων μεταφορών για μικρά εμπορεύματα σε όγκο αλλά μεγάλης αξίας. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση των προϊόντων που πρέπει να παραδοθούν γρήγορα και στην ώρα τους, οι σιδηρόδρομοι προσφέρουν μια καλή επιλογή. Σε γενικές γραμμές, φθηνά και ογκώδη προϊόντα, όπως οι πρώτες ύλες, τα προϊόντα πετρελαίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου δεν μεταφέρονται εσωτερικώς μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας. Οι νέες τεχνολογίες, η βελτίωση της πρόσβασης στο Internet, συστήματα ηλεκτρονικών πληρωμών, καθώς και η ταχεία παράδοση δημιούργησε ένα e-commerce, ως νέο μέσο του εμπορίου. Σύμφωνα με την WTO2 το 2013 οι χονδρικές πωλήσεις (B2B) στο ηλεκτρονικό

εμπόριο ήταν αξίας περίπου US \$ 15 τρισεκατομμύρια και οι λιανικές (B2C) ήταν περισσότερα από US \$ 1 τρις.

Μια ένδειξη της αύξησης του διασυνοριακού εμπορίου είναι ο όγκος των μικρών δεμάτων που διέρχονται από τα τελωνεία. Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών στον τομέα αυτό αυξήθηκαν κατά 48 % μεταξύ 2011 και 2014, σύμφωνα με την Παγκόσμια Ταχυδρομική Ένωση. Το 2015 ο όγκος των ταχυδρομικών αποστολών από την Κίνα παρουσίασαν αύξηση έως και 120 εκατομμυρίων τεμαχίων. Για παράδειγμα, η Ρωσική Ομοσπονδία έχει γίνει η τρίτη μεγαλύτερη χώρα προορισμού Κινέζικων προϊόντων μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2015 εισερχόμενος όγκος / εξερχόμενων μεταξύ της Κίνας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας οι ταχυδρομικές αποστολές έφθασαν τους 9.300 τόνους. Λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες εγκλεισμού των διεθνών συναλλαγών ηλεκτρονικού εμπορίου, δεν είναι δυνατόν να μετρηθεί με ακρίβεια το μέγεθος αυτής της αγοράς, χρησιμοποιώντας τα επίσημα στατιστικά στοιχεία, όπως βάση δεδομένων Comtrade των Ηνωμένων Εθνών. Οι εκτιμήσεις του ιδιωτικού τομέα, ωστόσο, δείχνουν ότι η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, ήταν η μεγαλύτερη αγορά ηλεκτρονικού εμπορίου το 2014. Σύμφωνα με AliResearch, από το 2020, περισσότεροι από 900 εκατομμύρια άνθρωποι σε όλο τον κόσμο θα πραγματοποιούν διεθνείς συναλλαγές σε ποσοστό σχεδόν 30 % του συνόλου των παγκόσμιων συναλλαγών B2C. Η Κίνα θα γίνει η μεγαλύτερη διασυνοριακή αγορά B2C μέχρι το 2020, με τον όγκο των συναλλαγών των εισαγόμενων αγαθών που αγοράζονται online φθάνοντας τα \$ 245. Ταυτόχρονα, ηλεκτρονικά καταστήματα με τους μεγαλύτερους συμμετέχοντες στην αγορά του ηλεκτρονικού εμπορίου στοχεύουν στη βελτιστοποίηση των προϊόντων (ταχυδρομικά δέματα) διαδρομές αποστολή προς τους πελάτες, προκειμένου να επιταχυνθούν και να ελαχιστοποιηθεί το κόστος. Σύμφωνα με την UPS, η παράδοση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας διαδρομή στο Chengdu - Λοτζ και Zhangzhou - υπηρεσίες Αμβούργο είναι δύο φορές πιο γρήγορη μέσω της θαλάσσιας οδού με 70 % όφελος στην τιμή σε σύγκριση με τις αερομεταφορές. Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των πελατών UPS έδειξε ότι το 71 % των συνεντεύξεων ήταν πρόθυμοι να χρησιμοποιήσουν τις χερσαίες μεταφορές τα επόμενα έτη. Έτσι, το ηλεκτρονικό εμπόριο αρχίζει να παίζει σημαντικό ρόλο για την προσέλκυση πρόσθετων ροών φορτίου στις ευρω-ασιατικές υπηρεσίες για τις εσωτερικές μεταφορές.

II-3.7 Χαρακτηριστικά που πρέπει να πληρούν οι σύγχρονες εφοδιαστικές αλυσίδες

Η παγκοσμιοποίηση σε συνδυασμό με την εισαγωγή των αρχών της εφοδιαστικής στην παραγωγή, εμπορία και διανομή των προϊόντων είχε αλλάξει δραματικά τη φύση των αλυσίδων εφοδιασμού κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών.

Για να είναι επαρκής ο επιθυμητός ρόλο τους, οι EATL διαδρομές θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των σύγχρονων εφοδιαστικών αλυσίδων παρέχοντας την κατάλληλη συνδεσιμότητα, ικανότητα και οικονομική αποτελεσματικότητα, ειδικότερα:

1) Ολοκληρωμένη διαχείριση. Οι λειτουργίες, τα έξοδα, οι ευθύνες και οι κίνδυνοι που κατανέμονται μεταξύ των παικτών και του σχεδιασμού γίνεται σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού, σύμφωνα με τα στρατηγικά συμφέροντα του όλου συστήματος. Τα κριτήρια διαχείρισης στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού είναι πολύ πιο περίπλοκα από ό, τι ακριβώς «ο χρόνος και το κόστος». Η οικονομική ιδέα της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας μερικές φορές εκφράζεται ως «για να μειωθεί το συνολικό κόστος της κατοχής υλικών και υπηρεσιών σε ολόκληρη την αλυσίδα», η οποία οδηγεί σε ολοκληρωμένο έλεγχο των αποθεμάτων.

Η επιχείρηση logistics πρέπει να διαθέτει κατά μήκος της εφοδιαστικής, περιβάλλον φιλικό και προβλέψιμο των διοικητικών διαδικασιών, ευελιξία στη μεταξύ των διαφόρων ενδιάμεσων σημείων αν απαιτηθεί - όλα αυτά είναι σημαντικά στη λήψη αποφάσεων, ώστε και η πολιτική να εξασφαλίζει ασφάλεια στα διακινούμενα αγαθά.

2) Ευελιξία στα δρομολόγια. Ενώ η παραδοσιακή αλυσίδα εφοδιασμού είναι κάτι σαν την σταθερή ακολουθία των κόμβων και των συνδέσεων μεταξύ των σημείων προέλευσης και προορισμού, η σύγχρονη αλυσίδα εφοδιασμού φαίνεται περισσότερο από ένα δίκτυο που συνδέει τις περιοχές όπου οι ροές των εμπορευμάτων είναι εμπύρηνες και απορροφώνται. Οι πραγματικές διαδρομές μπορεί να ποικίλουν μέσα σε αυτό το δίκτυο ανάλογα με την εξέλιξη της κατάστασης στις αγορές βασικών προϊόντων που εξυπηρετούνται από την αλυσίδα εφοδιασμού και την αγορά υπηρεσιών μεταφοράς.

3) Ο ειδικός ρόλος των κόμβων. Μέσω των κόμβων των παραδοσιακών αλυσίδων εφοδιασμού - λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σιδηροδρομικοί σταθμοί, κλπ, εκτελούνται οι απαραίτητες ενέργειες σύνδεσης και μεταφόρτωσης αγαθών. Την ίδια στιγμή

παραδοσιακά δημιούργησαν επίσης αναπόφευκτα εμπόδια για τη ροή της κυκλοφορίας εμπορευμάτων, μερικές φορές είναι τα σημεία συμφόρησης εντός των αλυσίδων εφοδιασμού. «Παραδοσιακά» ο κόμβος είναι το σημείο όπου η ροή των οχημάτων και των εμπορευμάτων διακόπτεται και οι παίκτες που πρέπει να συνεργαστούν με επανάληψη αυτής της ροής οι οποίοι συχνά έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα. Ορισμένοι τοπικοί φορείς - κρατικές υπηρεσίες και εμπορικοί μεσάζοντες - επιδιώκουν καθαρά στόχους εσόδων. Οι διαδικασίες συχνά στοχεύουν όχι στην επιτάχυνση της διαδικασίας, αλλά στη συλλογή περισσότερων τελών.

4) Διατροπικότητα. Οι σύγχρονες διηπειρωτικές αλυσίδες εφοδιασμού είναι διατροπικές από τη φύση τους. Οι περισσότεροι από τους προορισμούς των ευρω-ασιατικών συναλλαγών, κατ' αρχήν, δεν μπορούν να συνδεθούν με ένα μόνο τρόπο μεταφοράς. Εάν ο μεταφορέας είναι σε θέση να επιτύχει στην αλυσίδα εφοδιασμού θα πρέπει είτε να είναι σε θέση να σχεδιάσει ένα προϊόν διατροπικών μεταφορών με τη συμμετοχή φορέων και ευνοϊκούς όρους (όπως κάνουν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες) ή θα πρέπει να είναι έτοιμη να συμμετάσχει σε ένα τέτοιο προϊόν που έχει σχεδιαστεί από κάποιον άλλο.

5) Υπηρεσίες Τακτικών μεταφορών. Μία από τις πιο σημαντικές ιδιότητες εκτιμάται ιδιαίτερα στις σύγχρονες αλυσίδες εφοδιασμού που είναι η διαθεσιμότητα των τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς. Τακτικά δρομολόγια με προαναγγελλθέντα σημεία κλήσεως, τα χρονοδιαγράμματα και τα τιμολόγια είναι ιδανικά από την άποψη του σχεδιασμού της εφοδιαστικής αλυσίδας και τον προγραμματισμό.

II -3.7 Κύρια εμπόδια στους Συνδέσμους Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL)

II-3.7.1 Γενική επισκόπηση

Κατά τη διάρκεια της Φάσης I του έργου επιλέχθηκαν οι κύριες ευρω-ασιατικές οδικές και σιδηροδρομικές διαδρομές, καθώς και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τα σημεία μεταφόρτωσης αλλά και τα λιμάνια. Στα έργα αυτά δόθηκε προτεραιότητα, προκειμένου να βελτιωθούν οι γραμμές μεταφορών. Τα 311 έργα που προτάθηκαν από τις συμμετέχουσες χώρες αξιολογήθηκαν κατά τη φάση II του έργου EATL από την άποψη της αξίας τους για τη σύνδεση της Ασίας με την Ευρώπη.

Ως εκ τούτου, η σημερινή υποδομή φαίνεται να υποστηρίζει σε γενικές γραμμές τις υπάρχουσες ροές μεταφορών, ενώ οι υπόλοιπες ελλείπουσες συνδέσεις και η αναβάθμιση των

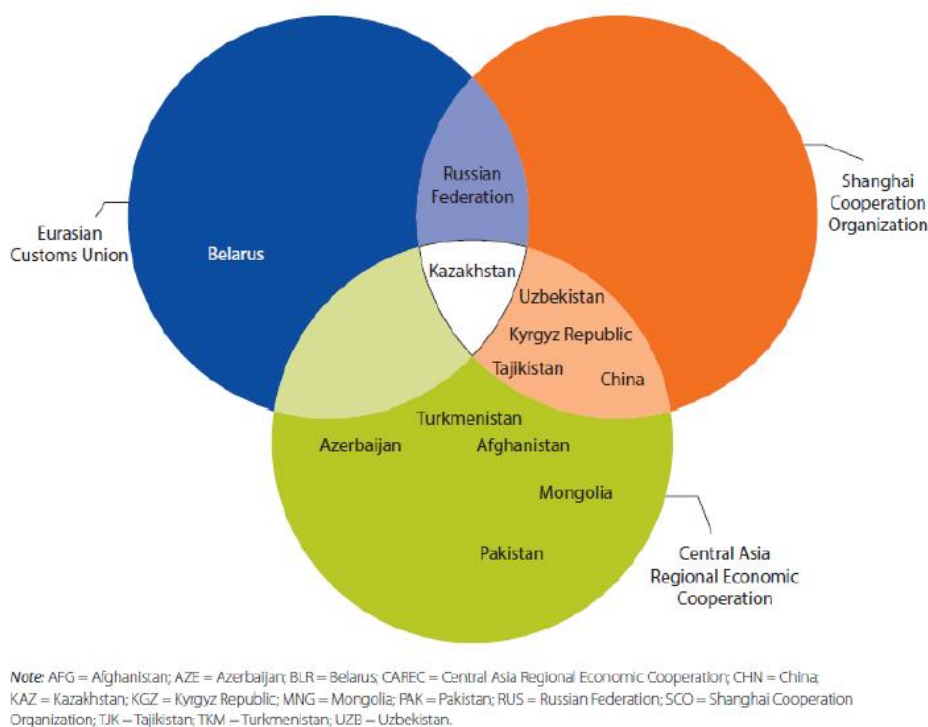
υφιστάμενων υποδομών είναι στο επίκεντρο των εθνικών στρατηγικών μεταφορών και των διεθνών προγραμμάτων. Την ίδια στιγμή, η ύπαρξη υποδομών υψηλού επιπέδου μεταφορών - σιδηροδρομικές, οδικές ή πλωτές - είναι αναγκαίες, αλλά δεν αποτελούν ικανή προϋπόθεση για την αποτελεσματική και ανταγωνιστική ομαλή διασφάλιση των συναλλαγών. Τα εμπόδια που μπορεί να προκύψουν μπορεί να είναι φυσικά ή μη.

Τα φυσικά εμπόδια προκύπτουν από φυσικούς, τεχνικούς ή τεχνολογικούς λόγους όπως κακή συντήρηση των υποδομών, έλλειψη τμημάτων του δικτύου / κόμβοι κλπ. Μη φυσικά εμπόδια προκύπτουν όταν υπάρχει έλλειψη κατάλληλων πολιτικών, αναρμόνια νομοθεσία, κακές κανονιστικές και διοικητικές διαδικασίες, έλλειψη διασυννοριακής διοικητικής διαλειτουργικότητας, αποτυχία στην εφαρμογή των προτύπων, διευκόλυνση του εμπορίου και των βέλτιστων πρακτικών, την ανεπαρκή προσοχή σε σύγχρονο εξοπλισμό πληροφορικής για την επεξεργασία και την ανταλλαγή δεδομένων ή ανειδίκευτο προσωπικό. Πέρα από αυτό, δεν πρέπει κανείς να παραλείπει θέματα όπως: αντιφάσεις των κρατικών και ιδιωτικών συμφερόντων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, τη διαφθορά. Μη-φυσικά εμπόδια μπορούν να προκαλέσουν τεράστιες απώλειες σε χρόνο και χρήμα, να μειωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών ή ακόμα και να δημιουργηθούν σοβαρά εμπόδια σε συγκεκριμένες εμπορικές γραμμές. Ειδικά κατά τη διάρκεια της γενικής οικονομικής κρίσης και της έλλειψης υποδομών η προσοχή θα πρέπει να δοθεί σε μη φυσικά εμπόδια. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι πολύ συχνά οι επενδύσεις με στόχο την κατασκευή ή την αποκατάσταση αντικειμένων στις υποδομές είναι λιγότερο αποτελεσματικές από ό, τι οι προσπάθειες που επικεντρώνονται στη βελτίωση των διαδικασιών.

Η κατάσταση στην Κεντρική Ασία ήταν διαφορετική. Η πρόκληση της εκ νέου δημιουργίας ενός νέου εμπορίου για τις χώρες της Κεντρικής Ασίας - και γενικότερα, οι πρώην Δημοκρατίες της Σοβιετικής Ένωσης - έχουν ληφθεί σοβαρά υπόψη για δύο δεκαετίες από διάφορα ιδρύματα. Η Ευρασιατική Οικονομική Ένωση και η δημιουργία τελωνειακής ένωσης - καθώς και οι πολυάριθμες διμερείς συμφωνίες - ήταν το σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση των σχέσεων του ελεύθερου εμπορίου.

Υπάρχει μια προσέγγιση, όπου πολλές πρωτοβουλίες επικαλύπτονται με ασυνεπής ένταξη των χωρών (εικόνα II-3.7.1 .1). Τρεις κύριες ομάδες των πρωτοβουλιών μπορεί να αποδειχθεί για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας (Linn 2012): (1) Πρωτοβουλίες όπως η Κεντρική Ασία Περιφερειακή Οικονομική Συνεργασία (CAREC), (2) τον Οργανισμό Συνεργασίας της

Σαγκάης (SCO) που υποστηρίζεται από την Κίνα, και (3) την Ευρασιατική τελωνειακή Ένωση, η οποία τελεί υπό την ηγεσία της Ρωσίας. Ήταν αναμενόμενο ότι θα χρειαστεί χρόνος για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από πολλές πρωτοβουλίες. Ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας που συνεπάγεται πολλές δυσκολίες, όπως οι υποχρεωτικές τελωνειακές υπηρεσίες ή υποχρεωτική μεταφορά μέσω τελωνειακής αποθήκης ή υποχρεωτική μεταφορά της κυκλοφορίας. Για τους λόγους αυτούς, οι αλυσίδες εφοδιασμού στην περιοχή EATL είναι ιδιαίτερα κατακερματισμένες και ευάλωτες.

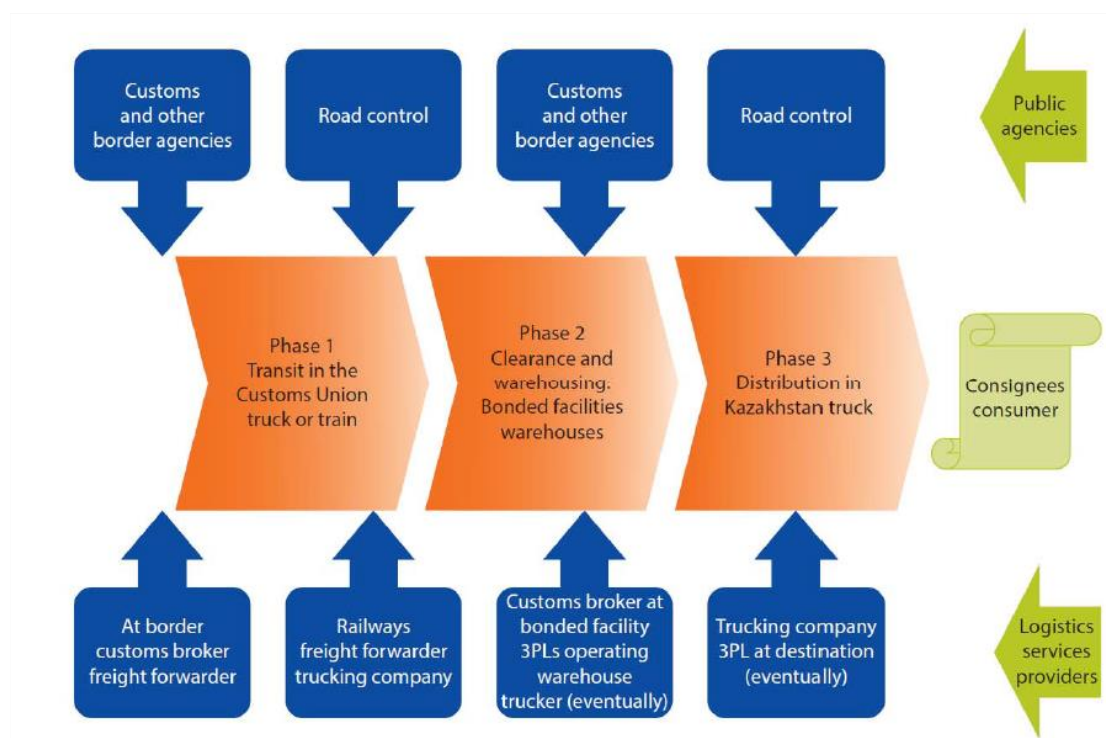


Εικόνα II-3.7.1 .1 Κύριες ομάδες πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας

Σύμφωνα με Rastogi et al (2014), το υλικοτεχνικό πρόγραμμα περιλαμβάνει τρεις φάσεις Εικόνα II-3.7.1.2: α) τη διεθνή διαμετακόμιση από τη Ρωσική Ομοσπονδία και την Κίνα στο Καζακστάν με φορτηγά ή σιδηροδρομικώς, με την παρέμβαση των μεταφορικών εταιρειών, των μεσιτών και των πρακτόρων. β) Τα αγαθά αποθηκεύονται στις κύριες πόλεις του Καζακστάν, με την παρέμβαση των μεσιτών και των συνοριακών υπηρεσιών, και από τρίτους logistics (3PLs) και γ) στη συνέχεια τα logistics κάνουν τη διανομή στο Καζακστάν και την Κεντρική Ασία, με τις παρεμβάσεις των τοπικών μεταφορικών εταιρειών.

Όλες οι φάσεις του συστήματος είναι περισσότερο ή λιγότερο ανεξάρτητες και τα συμφέροντα των διαφόρων φορέων επικαλύπτονται με αντιφατικό τρόπο.

Τα μη-φυσικά εμπόδια μπορεί να προκαλέσουν σημαντικές καθυστερήσεις όπως: αύξηση του κόστους μεταφορών και της εφοδιαστικής προκαλώντας αρνητικό αντίκτυπο στην προβολή και την αξιοπιστία της αλυσίδας των μεταφορών. Οι έμποροι, οι φορτωτές και οι μεταφορείς αντιμετωπίζουν διάφορα μη φυσικά εμπόδια διαφόρων τύπων και αιτιών, ένα από τα κύρια - μεγάλα χρονικά διαστήματα και ουρές αναμονής στα σημεία διέλευσης των συνόρων (BCP) ή στα σημεία ελέγχου. Οι περισσότεροι παρατηρητές και παράγοντες της αγοράς υποστηρίζουν ότι τα σημαντικότερα εμπόδια για τις μεταφορές και το εμπόριο στην περιοχή EATL εκδηλώνονται στα σημεία διέλευσης των συνόρων (BCP).



Εικόνα II-3.7.1 .2 Σχέδιο των εισαγωγών αγαθών στο Καζακστάν

II-3.7.2 Σημεία διέλευσης των συνόρων και των σημείων συμφόρτωσης

Αρκετές μελέτες έδειξαν ότι οι χρόνοι διέλευσης των συνόρων για τα δρομολόγια EATL στην Κεντρική Ασία ποικίλει από μερικές ημέρες έως μερικές ώρες, αλλά είναι κατά μέσο όρο πολύ μεγάλα σε σύγκριση με τους χρόνους αναμονής που μετράται σε άλλες περιοχές, όπως η Νότια Ασία και η Ευρώπη [CAREC 2013, ΠΕ5 2015 ***]. Μια μελέτη UNESCAP για τη σιδηροδρομική διέλευση της κυκλοφορίας στην Ασία και τον Ειρηνικό επισημαίνει ότι «κατά

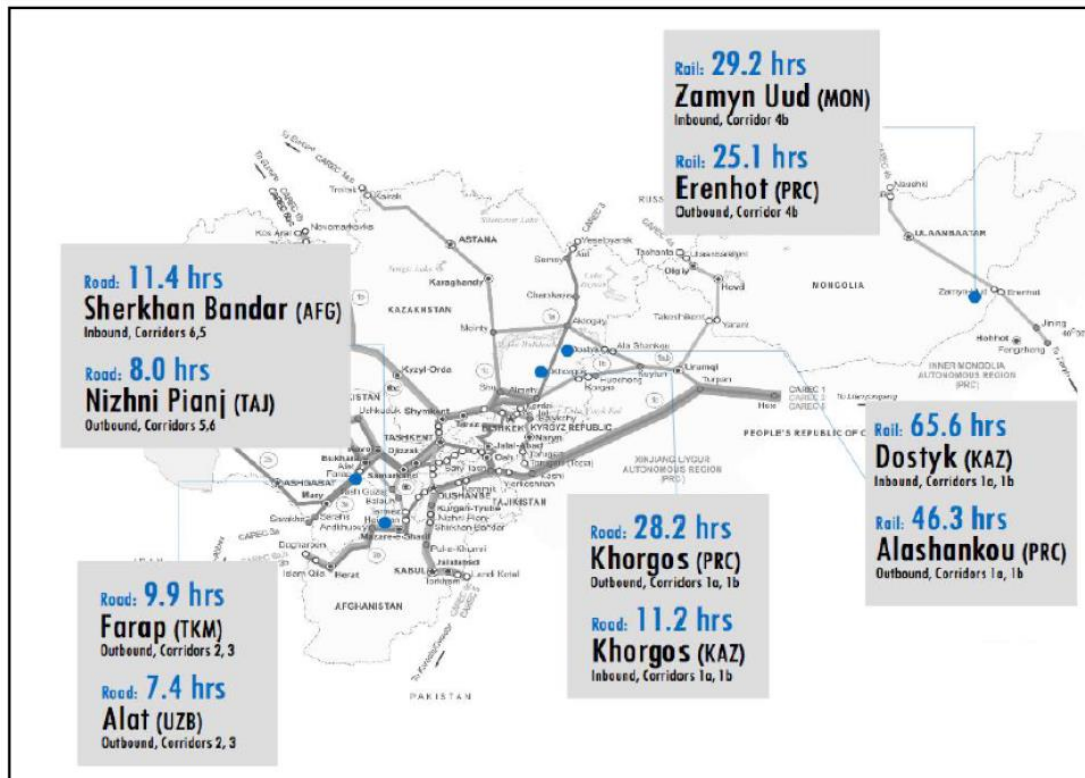
μέσο όρο οι καθυστερήσεις στην Ευρώπη είναι της τάξης 30-40 λεπτών», και ότι «η σύσταση του ΟΗΕ για τους συνοριακούς σταθμούς συνίστανται στα 60 λεπτά για τις διεθνείς αμαξοστοιχίες μεταφοράς με λεωφορείο και 30 λεπτά για συνδυασμένες μεταφορές». Και οι δύο τρόποι μεταφοράς, οδικές και σιδηροδρομικές, επηρεάζονται από τις μεγάλες καθυστερήσεις στα σημεία διέλευσης των συνόρων, αλλά οι σιδηροδρομικές καθυστερήσεις τείνουν να είναι ακόμη μεγαλύτερες από ό, τι οι χρόνοι αναμονής στις οδικές μεταφορές.

Η έκθεση ASB CAREC καταλήγει στο συμπέρασμα ότι σε γενικό επίπεδο των συνόρων διέλευσης στις καθυστερήσεις CAREC δεν έχουν βελτιωθεί από το 2009. Ελαφρά βελτίωση θα μπορούσε να παρατηρηθεί για συγκεκριμένα σύνορα για τις οδικές διαδρομές, αλλά οι χρόνοι διέλευσης των συνόρων σιδηροδρομικών μεταφορών εξακολουθεί να είναι εξαιρετικά υψηλοί και κυμαίνεται από 65,6 ώρες σε Dostyk (Καζακστάν) για τα φορτηγά που προέρχονται από την Κίνα σε συγκριτικά σύντομο χρόνο που μετρήθηκε για το σιδηροδρομική συνοριακή διάβαση ALAT-Farap μεταξύ Ουζμπεκιστάν και το Τουρκμενιστάν, όπου για τον έλεγχο των εγγράφων χρειάστηκαν 6 ώρες.

Στην εικόνα II-3.7.2.1 αποτυπώνονται τα δεδομένα CCPMM με χρόνους που ποικίλλουν σημαντικά σε κάθε σημείο διέλευσης των συνόρων. Η διέλευση των συνόρων Kazakhstan-Κίνας μπορεί να πάρει έως και 28,2 ώρες για τα εμπορεύματα που διέρχονται σε Καζακστάν και 11,2 ώρες για τα εμπορεύματα προορίζονται για την Κίνα. Ο χρόνος εκκαθάρισης για τα φορτία στα σύνορα του Τατζικιστάν με το Αφγανιστάν είναι, σύμφωνα με την CCPMM, από τις συμφέρουσες διαδρομές CAREC (5,3 ώρες Dusti και 5.1 ώρες σε Fatehobad για τα εισερχόμενα φορτία). Η αναμονή στα σύνορα Ουζμπεκιστάν κυμαίνονται από 5,7 ώρες στα σύνορα με το Καζακστάν στο Βορρά, Keles, σε 9,7 ώρες σε άλλο σημείο διέλευσης των συνόρων με το Καζακστάν νοτιότερα, Yallama.

Μια ανάλυση διαδρομής που διεξήχθη από UNESCAP για την οδική διαδρομή από την πόλη Αλμάτι (Καζακστάν) στο Βερολίνο (Γερμανία) μέσω της Ρωσικής Ομοσπονδίας (Kulín και Krasnoe), τη Λευκορωσία και την Πολωνία, αποκάλυψε ότι το 50 % του χρόνου διέλευσης ήταν μεταξύ του Καζακστάν και της Ρωσικής Ομοσπονδίας (3-4 ημέρες) και μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Λευκορωσίας (4-7days). Ο συνολικός χρόνος για το ταξίδι ήταν 10-13 ημέρες, αντί των 6 ημερών που ήταν δυνατό, αν ο χρόνος διέλευσης των συνόρων περιοριζόταν στις 5 ώρες. Μία από τις κύριες απαιτήσεις των αλυσίδων εφοδιασμού είναι η αξιοπιστία και η συνέπεια των υπηρεσιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις κύριος παράγοντας για

την επιλογή μιας διαδρομής δεν είναι μόνο η διάρκεια του ταξιδιού αλλά η διαδρομή που παρέχει σταθερούς και προβλέψιμους παραμέτρους όπως η ασφάλεια.



Εικόνα II-3.7.2.1 Χρόνοι στα σημεία διέλευσης των συνόρων

II-3.7.3 Η ποιότητα και η τιμή του ναύλου

Πολυάριθμες έρευνες δείχνουν ότι οι εκδηλώσεις όπως: ο χρόνος διέλευσης μπορεί να ποικίλει δραματικά. Οι παρατηρητές αναφέρουν διαφορά 40-90 ημέρες σε ορισμένες διαδρομές οι ελλείψεις τροχαίου υλικού και εξοπλισμού συμβαίνουν ξαφνικά προκαλώντας καθυστερήσεις. Η προσαρμογή κανονισμών, στις σιδηροδρομικές μεταφορές και η επιβολή τελών μπορεί να αλλάξει απρόσμενα τον έλεγχο όταν εφαρμόζεται ομοιόμορφα, ανεξάρτητα από την αξιοπιστία και την αρμοδιότητα του διευθυντή. Τα συστήματα Convoy ή συνοδεία εφαρμόζεται όχι μόνο στα επικίνδυνα φορτία ή σε φορτηγά που δεν σφραγίζουν, αλλά και σε σφραγισμένα κοντέινερ. Ξεπερασμένοι κανόνες και κανονισμοί Ανεπαρκής δελτία και τα συστήματα εγγύησης ή η κακή εφαρμογή των διαδεδομένων συστημάτων διαμετακόμισης, όπως TIR Πρόσθετες επιβαρύνσεις και τέλη (συχνά σε περιφερειακό επίπεδο)

εμπορευματικών μεταφορών μπορούν να εισαχθούν χωρίς προειδοποίηση. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές μπορεί να επιβληθούν απαγορεύσεις αποστολής σε γειτονικές χώρες ή σε ορισμένα σημεία για περιορισμένους λόγους ικανότητας ή για να κρατήσει το τροχαίο υλικό στην εθνική επικράτεια

Κανονιστικά εμπόδια επηρεάζουν τη δομή της αγοράς και εμποδίζουν την ποιότητα των βασικών υπηρεσιών υποστήριξης (μεσίτες, οικονομικών, ασφαλιστικών και άλλων) απλουστευμένων διαδικασιών στα σύνορα που μερικές φορές στις εισαγωγές δεν είναι πρακτικά, γιατί χρειάζονται μια δήλωση μέσα σε λίγες ώρες από την άφιξή τους - ενώ η ώρα άφιξης είναι απρόβλεπτη.

II-3.7.4 Εμπόδια στα τελωνεία

Οι τελωνειακές διαδικασίες είναι υποχρεωτικές σε όλες τις διεθνείς οδικές μεταφορές που αφορούν τη διέλευση των συνόρων και μπορεί να είναι η μεγαλύτερη αιτία των καθυστερήσεων στις γραμμές διανομής μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Παρά την Διεθνή Σύμβαση του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων για την απλούστευση και εναρμόνιση των τελωνειακών καθεστώτων (αναθεωρημένη σύμβαση του Κιότο) του 1999, η Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την εναρμόνιση των συνοριακών ελέγχων των εμπορευμάτων του 1982 και της Τελωνειακής Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων υπό την κάλυψη δελτίων TIR (σύμβαση TIR, 1975), οι τελωνειακοί κανονισμοί, στην πράξη, διαφέρουν τόσο από την άποψη των απαιτήσεων όσο και των διαδικασιών. Επιπλέον, δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών σε ορισμένες χώρες διέλευσης, οι τελωνειακοί σταθμοί είναι ανεπαρκώς εξοπλισμένοι και απασχολούνται με απαρχαιωμένα συστήματα πληροφορικής που δεν παρέχουν στοιχεία σχετικά με το φορτίο σε εύθετο χρόνο.

Ο αριθμός των εγγράφων εξαγωγής διαφέρει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα EATL. Η Γεωργία, η οποία ζητά από τους εξαγωγείς να προετοιμάσουν μόνο τέσσερα έγγραφα, θεωρείται ως μια περιφερειακή πρωταθλήτρια, σε σύγκριση με άλλες χώρες όπως το Τατζικιστάν, το οποίο ζητά έντεκα έγγραφα. Το Αφγανιστάν και το Ουζμπεκιστάν ζητάνε δέκα, η Λευκορωσία και το Καζακστάν εννέα, ενώ το Αζερμπαϊτζάν, η Κίνα, η Κιργιζία και η Ρωσική Ομοσπονδία απαιτούν οκτώ έγγραφα ώστε να ολοκληρωθεί μία εξαγωγή. Παραδείγματα ορθών πρακτικών που σχετίζονται με την

εισαγωγή τεκμηρίωση που Αρμενία απαιτεί επτά, Βουλγαρία, έξι, η Κίνα πέντε, η Δημοκρατία της Μολδαβίας επτά και της Γεωργίας απαιτεί μόνο τέσσερα έγγραφα εισαγωγής. Σε σύγκριση, πολλές άλλες χώρες EATL απαιτείται εισαγωγείς να ολοκληρωθεί μέχρι δέκα έγγραφα: το Αφγανιστάν, το Αζερμπαϊτζάν, τη Λευκορωσία και τη Ρωσική Ομοσπονδία. Καζακστάν απαιτείται εισαγωγείς της να ολοκληρώσει δώδεκα έγγραφα και το Ουζμπεκιστάν που απαιτούνται έντεκα έγγραφα εισαγωγής. Εκτός από τα παραπάνω, οι ηπειρωτικές EATL χώρες χρειάζονται περισσότερες ημέρες για την εξαγωγή ενός φορτίου από ό, τι οι χώρες με τους θαλάσσιους λιμένες: χρειάστηκαν κατά μέσο όρο 82 ημέρες για μία εξαγωγή στο Τατζικιστάν, 76 ημέρες για το Καζακστάν, 74 ημέρες για το Αφγανιστάν και 71 και 63 ημέρες για το Ουζμπεκιστάν και το Κιργιστάν, αντίστοιχα. Οι EATL χώρες στις βέλτιστες πρακτικές τους περιλαμβάνουν τη Γεωργία με 10 ημέρες, η Ρουμανία με 12 ημέρες, την Αρμενία με 13 ημέρες και η Τουρκία με 14 ημέρες. Όσον αφορά τις εισαγωγές, τις βέλτιστες πρακτικές περιλαμβάνουν τη Γεωργία και τη Ρουμανία με 13 ημέρες, ημέρες 15N Τουρκία και τη Βουλγαρία με 17 ημέρες που προηγήθηκαν της περιοχής EATL. Ο μεγαλύτερος αριθμός των ημερών που απαιτούνται για την εισαγωγή χειρισμό και εκκαθάρισης είναι στο Ουζμπεκιστάν, 92 ημέρες, το Τατζικιστάν, 83 ημέρες, το Αφγανιστάν, 77 ημέρες και το Καζακστάν, 62 ημέρες.

Η πολιτική των μεταφορών, του εμπορίου και η τελωνειακή πολιτική αστάθεια ήταν χαρακτηριστικό για την περιοχή EATL. Οι κυβερνήσεις θα μπορούσαν να επαναταξινομήσουν ένα σημείο διέλευσης των συνόρων θέτοντας περιορισμούς στους χώρους διέλευσης των φορτίων. Το Κιργιστάν, για παράδειγμα, έχει αναταξινομήσει τη διέλευση των συνόρων Karamyk με το Τατζικιστάν, έτσι ώστε φορτίο διαμετακόμισης από τότε δεν μπορούσε επισήμως να έχει έξοδο στο Τατζικιστάν. Όπως Karamyk ήταν ένα σημαντικό σημείο διέλευσης για τα εμπορεύματα από την Κίνα στην Κεντρική Ασία, το σημείο διέλευσης των συνόρων εξακολουθεί να χρησιμοποιείται για τη μεταφορά φορτίων από την Κίνα, αλλά οι οδηγοί φορτηγών αναγκάζονται να κάνουν 100 χιλιόμετρα επιπλέον ώστε πηγαίνουν στον επόμενο συνοριακό σταθμό για να πάρουν τη σφραγίδα εξόδου από την τελωνειακή διασάφηση. Πολλές από τις χώρες EATL είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης TIR που βάσει σε εφαρμογή μια κοινή διαδικασία εκκαθάρισης τελωνειακής διαμετακόμισης και εγγυάται την ομαλή διασυνοριακή διέλευση. Η Σύμβαση TIR και η εφαρμογή της από τις τελωνειακές αρχές είναι ζωτικής σημασίας για την Κεντρική Ασία, Ευρώπη και τις περιοχές του Καυκάσου. Το 2013 το Ομοσπονδιακό ρωσικό τελωνείο της

Ρωσίας (FCS RF) είχε εισαγάγει τους περιορισμούς για τις διαδικασίες δελτίου TIR όπου απαιτούνταν πρόσθετες εγγυήσεις για το δελτίου TIR εκμετάλλευσης των μεταφορών γεγονός που επιβάλλει πρόσθετο κόστος για τη διεθνή οδική κυκλοφορία. Η όλη λειτουργία του συστήματος TIR στην αρχή τέθηκε υπό αμφισβήτηση μεγάλη ανησυχία, σύγχυση και αβεβαιότητα σε σχέση με την εν λόγω διαδικασία και την εγκυρότητα του δελτίου επικράτησε στην αγορά. Όσον αφορά τους περιορισμούς για δελτία TIR για εισαγωγές από τη Ρωσία το 2013, ήταν απαραίτητη η πρόσθετη ασφάλεια και, ως εκ τούτου, το σύστημα TIR χάλασε λόγω του πρόσθετου κόστους για τις επιχειρήσεις μεταφορών. Ειδικά, οι τουρκικές εταιρείες μεταφορών επηρεάστηκαν, δεδομένου του όγκου των μεταφορών υπό διαμετακόμιση στη Ρωσία.

II-3.7.5 Εμπόδια σχετικά με τις τεχνολογίες διέλευσης των συνόρων και τις διαδικασίες σε προβλήματα υποδομής BCP

Οι Ανεπαρκώς σχεδιασμένες υποδομές στα σημεία συνοριακής διέλευσης και εξοπλισμού, καθώς και η ανεπαρκής υποδομή μεταφορών που συνδέει τα σημεία διέλευσης των συνόρων με τα δίκτυα μεταφορών έχουν φυσικό χαρακτήρα. Αλλά οι επιπτώσεις τους για τη δημιουργία μη-φυσικών εμποδίων στις διεθνείς οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να αγνοηθεί. Ορισμένες χώρες είχαν σχεδιάσει και κατασκευάσει τα σημεία διέλευσης των συνόρων τους, πριν από 20 χρόνια και τα σημεία αυτά ακόμα δεν έχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό. Συχνά στα σημεία διέλευσης των συνόρων δεν υπάρχουν αρκετές λωρίδες ή παράθυρα για να καλύψουν τις ταμειακές ανάγκες των μεταφορών. Ευκαιρίες για τη βελτίωση των σημείων διέλευσης των συνόρων, σύμφωνα με τα έργα υποδομής παρουσιάστηκαν στη Φάση I και II του προγράμματος EATL. Παρ' όλα αυτά, δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς χρειάζονται μεγαλύτερη έκθεση σε διεθνείς μεταφορές ώστε να βελτιώσουν την πρακτική, την εφοδιαστική, το σχεδιασμό και τη διαχείριση των μεθόδων στα σημεία διέλευσης των συνόρων ώστε να συνειδητοποιήσει πλήρως τα οφέλη των επενδύσεων σε βασικές υποδομές, με σύγχρονο μη παρεμβατικό εξοπλισμό ανίχνευσης και διαφορετικούς τρόπους ελέγχου.

Πολλές κυβερνητικές υπηρεσίες βρίσκονται στα σημεία διέλευσης των συνόρων για την εναρμόνιση τους με την εθνική νομοθεσία που διέπει τη μετανάστευση, τη φορολογία, το περιβάλλον και την προστασία της υγείας, η τελωνειακή και εμπορική πολιτική, οι υπηρεσίες

μεταφορών και οχημάτων, καθώς και άλλες ρυθμίσεις. Τα μέτρα ελέγχου εφαρμόζονται σε οδηγούς, μεταφορικών μέσων, αγαθών και περιλαμβάνουν ελέγχους εγγράφων, ζυγίσσεις, μέτρηση των οχημάτων και τον φυσικό έλεγχο των εμπορευμάτων. Αυτές οι διατυπώσεις παίρνουν χρόνο, εάν οι εμπλεκόμενοι φορείς δεν συνεργάζονται αρμονικά ώστε να μοιράζονται έγγραφα και πληροφορίες. Όπως πολλές μελέτες αποκαλύπτουν, δεν υπάρχει συντονισμός αντιθέτως, υπάρχουν επαναλαμβανόμενες παρεμβάσεις πολλών κρατικών υπηρεσιών για την ίδια αποστολή, υψηλό επίπεδο φυσικής επιθεώρησης του φορτίου, καθώς και ανεπαρκείς υποδομές χωρίς τον κατάλληλο εξοπλισμό χαρακτηρίζουν τα σημεία διέλευσης των συνόρων στην περιοχή. Η υψηλή συχνότητα των φυσικών επιθεωρήσεων των φορτίων στα σημεία διέλευσης των συνόρων φαίνεται να είναι το μεγαλύτερο εμπόδιο στη διαδικασία εκκαθάρισης. Όπως αναφέρεται, στο Καζακστάν οι τελωνειακές αρχές κατά τη διέλευση των συνόρων Khorgos, για παράδειγμα, δεν εμπιστεύονται τα έγγραφα του φορτίου για μικτά φορτία που προέρχονται από την Κίνα και, ως εκ τούτου συστηματικά γίνεται δειγματοληπτικός έλεγχος για την αντιπαραβολή των εγγράφων με τα πραγματικά αγαθά. Οι τελωνειακές αρχές, επίσης, συχνά επιθεωρούν τις αποστολές με πρωτογενή οπτικό έλεγχο που συχνά οδηγεί σε κυκλοφοριακή συμφόρηση, εφόσον δεν επαρκεί ο εξοπλισμός και οι υποδομές κατά τη διέλευση των συνόρων. Υπήρχαν πολλοί λόγοι για την επιμονή της φυσικής επιθεώρησης.

Η φυσική εξέταση δίνει τη δυνατότητα στη νομοθεσία να αποδώσει μια προσωπική ευθύνη για τον εντοπισμό απάτης ή λαθρεμπορίου στα σύνορα. Επιπλέον, πολλά σημεία διέλευσης των συνόρων δεν διέθεταν εξοπλισμό για μη παρεμβατικούς ελέγχους, όπως η σάρωση ή η ζύγιση των εμπορευματοκιβωτίων. Και τέλος, πολλές από τις απαιτήσεις της διαδικασίας εκκαθάρισης των συνόρων ήταν οι επαναλήψεις: πανομοιότυπων φορτίων και των εγγράφων που τα συνόδευαν το οποία έπρεπε να επανεξετάζονται και να σφραγίζονται από διάφορους φορείς σε μια διαδοχική διαδικασία. Οι διαδικασίες και οι απαιτήσεις εγγράφων σχεδιάστηκαν από την απομονωμένη άποψη του κάθε οργανισμού και δεν είχαν βελτιστοποιηθεί από τη συνολική προοπτική της επίτευξης ταχύτερης διέλευσης μέσω κοινών επιχειρήσεων και ανταλλαγής δεδομένων.

II-3.7.6 Ασυμφωνία των δημόσιων και των ιδιωτικών συμφερόντων

Η γνώμη αντανακλάται σε αρκετές εκθέσεις που βασίζονται σε επιτόπιες επισκέψεις σε σημεία διέλευσης των συνόρων και συνεντεύξεις με τους εθνικούς και διεθνείς εξαγωγείς και με εταιρείες εισαγωγής όπου προκύπτει ότι τα συμφέροντα των ιδιωτικών βιομηχανιών, των υπηρεσιών της κυβέρνησης, των μεταφορών και του ελέγχου των συνόρων δεν ταιριάζουν. Τα Υπουργεία Μεταφορών και οι υπηρεσίες ελέγχου των συνόρων που ασχολούνται με θέματα ασφάλειας διέλευσης των συνόρων και την είσπραξη των εσόδων για την εθνική διευκόλυνση του εμπορίου. Μερικές φορές δεν είναι σε θέση να βοηθήσουν τους αλλοδαπούς επιχειρηματίες ή και καταστάσεις που μπορούν να επωφεληθούν από την γρήγορη και φθηνή μεταφορά. Από την άλλη πλευρά, οι ιδιωτικές εταιρείες που ασχολούνται με αλυσίδες εφοδιασμού προσπαθούν να αποφύγουν καθυστερήσεις στις επιχειρήσεις επιλέγοντας οδούς εφοδιασμού, πληρώνοντας επιπλέον κόστος. Το προσωπικό τους εστιάζει τις προσπάθειές του στην παρακολούθηση αποστολών και στην αναζήτηση λύσεων σε διασύνδεση με την κυβέρνηση και τα σημεία διέλευσης των συνόρων με αξιωματούχους. Ορισμένες ιδιωτικές εταιρείες δεν περιμένουν την πολιτική, τη διαδικασία και τη διαχείριση της αλλαγής για τη συνέχεια του εμπορίου παρά τις προκλήσεις, περνώντας σε πρόσθετα έξοδα συναλλαγών για τον καταναλωτή.

II -3.8 Οφέλη για το μέλλον των Συνδέσμων Ευρω-ασιατικών Μεταφορών (EATL) σε συνδιασμό με τον «Δρόμο του Μεταξιού»

Όπως επισημαίνεται στην κοινή δήλωση για τη μελλοντική ανάπτυξη των Ευρω-ασιατικών Μεταφορών που υπεγράφη στη Γενεύη, στις 26 Φεβρουαρίου του 2013, από τους υπουργούς μεταφορών των χωρών EATL, δόθηκε η δυνατότητα διαφοροποίησης των διαδρομών μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας για την αύξηση της χρήσης των υφιστάμενων και προβλεπόμενων δυνατοτήτων των χερσαίων μεταφορών. Η ανάπτυξη ασφαλέστερων ευρω-ασιατικών χερσαίων μεταφορών ώστε να προσφέρει εναλλακτικές ή συμπληρωματικές συγκοινωνιακές συνδέσεις με τις θαλάσσιες μεταφορές, τη διευκόλυνση των υφιστάμενων και μελλοντικών εμπορικών φορτίων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, ώστε να διευκολυνθεί η ενσωμάτωση των εθνικών οικονομιών στην παγκόσμια οικονομία. Η

Ανάπτυξη του συνδέσμου των Ευρω-ασιατικών Μεταφορών σε συνδυασμό με τα πέντε επενδυτικά σχέδια του «Δρόμου του Μεταξιού» διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης (SDG). Οι Ευρω-ασιατική οδοί χερσαίων μεταφορών διευκολύνουν την πρόσβαση στις αγορές, προσφέροντας οικονομικές ευκαιρίες και κοινωνικές υπηρεσίες σε μια σειρά από χώρες που εκτείνονται σε αυτά τα δρομολόγια, συμπεριλαμβανομένων των περικλειστων και των αναπτυσσόμενων χωρών, με τρόπο που συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη, τη μείωση της φτώχειας και την αύξηση της σταθερότητας των οικονομικών προοπτικών στις χώρες αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΙΙΙ-1 Στοιχεία ελληνικών εξαγωγών

Η Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ) μηνιαία συλλέγει στοιχεία από τις ελληνικές επιχειρήσεις σχετικά με τις αποστολές και τις αφίξεις αγαθών με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ποσότητα και αξία μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας INTRASTAT. Για τις χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση αρμόδια υπηρεσία για την ενημέρωσή τους είναι το σύστημα συλλογής στατιστικών στοιχείων εξωτερικού εμπορίου EXTRASTAT, το οποίο ενημερώνεται από τις τελωνειακές αρχές. Ειδικότερα, οι εθνικές αρχές συλλέγουν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό αναγνώρισης που χορηγείται στον υπόχρεο παροχής πληροφοριών, για την κατηγοριοποίηση των εμπορευμάτων χρησιμοποιείται η 8ψήφια ταξινόμηση της Συνδυασμένης Ονοματολογίας (CN/8) και η Τυποποιημένη Ταξινόμηση του Διεθνούς Εμπορίου ΤΤΔΕ (SITC). Επίσης, καταγράφονται: η περίοδος αναφοράς, η ροή (άφιξη, αποστολή), η αξία και η ποσότητα των εμπορευμάτων, σε καθαρή μάζα (βάρος εξαιρέσει της συσκευασίας) και τη συμπληρωματική μονάδα (λίτρο, m², αριθμό τεμαχίων, κλπ). Οι επιχειρήσεις των οποίων οι ετήσιες συναλλαγές υπερβαίνουν μια ορισμένη αξία είναι υπεύθυνοι για την παροχή πληροφοριών μετά την υπέρβαση της τιμής κατωφλίου. Κάθε χρόνο, οι εθνικές αρχές καθορίζουν αυτά τα όρια τα οποία για το 2017 ήταν 150 και 90 χιλιάδες ευρώ για τις αφίξεις και τις αποστολές αντίστοιχα. Ο καθορισμός των κατωφλίων γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να συλλέγουν δεδομένα που αφορούν τουλάχιστον το 95% των αφίξεων και το 98% των αποστολών. Τα προσωρινά στοιχεία για τις εξαγωγές και εισαγωγές

ανά κλάδο δημοσιεύονται 38 ημέρες μετά τη λήξη του μήνα αναφοράς. Εν συνεχεία τα προσωρινά στοιχεία αναθεωρούνται και δημοσιοποιούνται, σε μηνιαία βάση, για όλους τους προηγούμενους μήνες, μέχρι την οριστικοποίηση των ετήσιων στοιχείων, δέκα μήνες μετά το πέρας του έτους αναφοράς των στοιχείων.

Τα δεδομένα που συλλέγονται από τις αρχές σχετίζονται με την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων που έχουν χαρακτήρα διεθνών συναλλαγών. Και διέπονται από το νομικό πλαίσιο εφαρμογής των Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ως ακολούθως:

- Για το ενδοκοινοτικό εμπόριο (Intrastat) βάσει του Κανονισμού 638/2004 όπως τροποποιήθηκε με τους Κανονισμούς 222/2009, 1093/2013 και 659/2014.
- Για το εμπόριο με Τρίτες Χώρες (Extrastat) βάσει του Κανονισμού 471/2009¹²

III-1.1 Ανάλυση στατιστικών στοιχείων 2017

Η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων, κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 ανήλθε στο ποσό των 4.053,3 εκατ. ευρώ (4.743,5 εκατ. δολάρια) έναντι 3.896,7 εκατ. ευρώ (4.195,4 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2016 παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 4,0%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση κατά 453,4 εκατ. ευρώ, δηλαδή 15,7%, ενώ η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση κατά 304,8 εκατ. ευρώ, δηλαδή 10,6% (Πίνακας III-1.1.1).

¹²

http://www.statistics.gr/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_javax.faces.resource=document&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_ln=downloadResources&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_documentID=295822&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_locale=el (14-01-2018)

| € εκατομμύρια | | | | | |
|---|-----------|---------------------|---------------------|-----------|-----------|
| | Νοέμβριος | | Μεταβολές % | | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| A. Εισαγωγές - Αφίξεις | | | | | |
| I. Σύνολο Εισαγωγών-Αφίξεων | 3.663,5 | 3.896,7 | 4.053,3 | 6,4 | 4,0 |
| II. Εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων | 3.661,1 | 3.894,1 | 3.902,1 | 6,4 | 0,2 |
| III. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων | 2.739,2 | 2.879,5 | 3.332,9 | 5,1 | 15,7 |
| IV. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων | 2.736,8 | 2.876,9 | 3.181,7 | 5,1 | 10,6 |
| B. Εξαγωγές - Αποστολές | | | | | |
| I. Σύνολο Εξαγωγών-Αποστολών | 2.075,6 | 2.239,3 | 2.586,9 | 7,9 | 15,5 |
| II. Εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων | 2.047,3 | 2.226,1 | 2.574,0 | 8,7 | 15,6 |
| III. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων | 1.495,8 | 1.683,6 | 1.797,3 | 12,6 | 6,8 |
| IV. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων | 1.467,5 | 1.670,4 | 1.784,4 | 13,8 | 6,8 |
| Γ. Εμπορικό ισοζύγιο(=B.I - A.I) | -1.587,9 | -1.657,4 | -1.466,4 | 4,4 | -11,5 |
| Δ. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων (=B.II - A.II) | -1.613,8 | -1.668,0 | -1.328,1 | 3,4 | -20,4 |
| Ε. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων (=B.III - A.III) | -1.243,4 | -1.195,9 | -1.535,6 | -3,8 | 28,4 |
| ΣΤ. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων (=B.IV - A.IV) | -1.269,3 | -1.206,5 | -1.397,3 | -4,9 | 15,8 |

Πίνακας III-1.1.1 Εμπορικό Ισοζύγιο: Νοέμβριος 2015-2017 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών, κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 ανήλθε στο ποσό των 2.586,9 εκατ. ευρώ (3.045,6 εκατ. δολάρια) έναντι 2.239,3 εκατ. ευρώ (2.425,6 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2016 παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 15,5%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση κατά 113,7 εκατ. ευρώ δηλαδή 6,8% και η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση κατά 114,0 εκατ. ευρώ, δηλαδή 6,8% (Πίνακας III-1.1.1).

Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 ανήλθε σε 1.466,4 εκατ. ευρώ (1.697,9 εκατ. δολάρια) έναντι 1.657,4 εκατ. ευρώ (1.769,8 εκατ. δολάρια) κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2016, παρουσιάζοντας μείωση, σε ευρώ, 11,5%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή κατά τον μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση του ελλείμματος κατά 339,7 εκατ. ευρώ, δηλαδή 28,4%, ενώ η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία κατά το μήνα Νοέμβριο 2017 παρουσίασε αύξηση κατά 190,8 εκατ. ευρώ, δηλαδή 15,8% (Πίνακας III-1.1.1)

Η συνολική αξία των εισαγωγών - αφίξεων κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2017 ανήλθε στο ποσό των 46.023,1 εκατ. ευρώ (51.500,9 εκατ. δολάρια) έναντι 40.239,9 εκατ. ευρώ (44.601,3 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2016, παρουσιάζοντας

αύξηση, σε ευρώ 14,4%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 3.318,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 10,3%. και η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 2.256,5 εκατ. ευρώ, δηλαδή 7,5%. (Πίνακας III-1.1.2 Εμπορικό Ισοζύγιο: Ιανουάριος-Νοέμβριος 2015-2017).

| € εκατομμύρια | Ιανουάριος - Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
|---|------------------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------|
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| A. Εισαγωγές - Αφίξεις | | | | | |
| I. Σύνολο Εισαγωγών-Αφίξεων | 39.888,2 | 40.239,9 | 46.023,1 | 0,9 | 14,4 |
| II. Εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων | 38.395,7 | 38.376,8 | 43.098,2 | 0,0 | 12,3 |
| III. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων | 29.987,1 | 32.063,1 | 35.381,4 | 6,9 | 10,3 |
| IV. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων | 28.494,6 | 30.200,0 | 32.456,5 | 6,0 | 7,5 |
| B. Εξαγωγές - Αποστολές | | | | | |
| I. Σύνολο Εξαγωγών-Αποστολών | 23.591,4 | 23.132,3 | 26.202,1 | -1,9 | 13,3 |
| II. Εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων | 23.444,2 | 23.022,1 | 26.106,7 | -1,8 | 13,4 |
| III. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων | 16.669,7 | 17.013,2 | 18.196,8 | 2,1 | 7,0 |
| IV. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων | 16.522,6 | 16.903,1 | 18.101,3 | 2,3 | 7,1 |
| Γ. Εμπορικό ισοζύγιο (=B.I - A.I) | -16.296,8 | -17.107,6 | -19.821,0 | 5,0 | 15,9 |
| Δ. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένης της αξίας των πλοίων (=B.II - A.II) | -14.951,5 | -15.354,7 | -16.991,5 | 2,7 | 10,7 |
| Ε. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πλοίων (=B.III - A.III) | -13.317,4 | -15.049,9 | -17.184,6 | 13,0 | 14,2 |
| ΣΤ. Εμπορικό ισοζύγιο εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών και της αξίας των πλοίων (=B.IV - A.IV) | -11.972,0 | -13.296,9 | -14.355,2 | 11,1 | 8,0 |

Πίνακας III-1.1.2 Εμπορικό Ισοζύγιο: Ιανουάριος-Νοέμβριος 2015-2017(Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Η συνολική αξία των εξαγωγών - αποστολών κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2017 ανήλθε στο ποσό των 26.202,1 εκατ. ευρώ (29.564,9 εκατ. δολάρια) έναντι 23.132,3 εκατ. ευρώ (25.789,7 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2016, παρουσιάζοντας αύξηση 13,3%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 1.183,6 εκατ. ευρώ, δηλαδή 7,0% και η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 1.198,2 εκατ. ευρώ, δηλαδή 7,1% (Πίνακας III.3.1.1.2). Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2017 ανήλθε σε 19.821,0 εκατ. ευρώ (21.936,0 εκατ. δολάρια) έναντι 17.107,6 εκατ. ευρώ (18.811,6 εκατ. δολάρια) κατά το ίδιο διάστημα του έτους 2016, παρουσιάζοντας αύξηση, σε ευρώ, 15,9%. Η αντίστοιχη μεταβολή χωρίς τα πετρελαιοειδή παρουσίασε αύξηση κατά 2.134,6 εκατ. ευρώ, δηλαδή 14,2% και η αντίστοιχη μεταβολή

χωρίς τα πετρελαιοειδή και τα πλοία παρουσίασε αύξηση κατά 1.058,3 εκατ. ευρώ, δηλαδή 8,0% (Πίνακας ΙΙΙ-1.1.2).

Τα μηνιαία στοιχεία των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, έχουν προσαρμοστεί στο σύνολο των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, περιλαμβανομένων των συναλλαγών κάτω από το στατιστικό κατώφλι(1), βάσει των Ανακεφαλαιωτικών Πινάκων Ενδοκοινοτικών Παραδόσεων και Αποκτήσεων που υποβάλλονται από τις επιχειρήσεις στο Υπουργείο Οικονομικών. Αντίστοιχα, στα μηνιαία στοιχεία του εμπορίου με τρίτες χώρες, έχουν ενσωματωθεί και τα προσωρινά στοιχεία των "ελλিপών τελωνειακών διασαφήσεων", τα οποία μετά τη συμπλήρωσή τους θα αντικατασταθούν από τα αντίστοιχα οριστικά

Στον πίνακα ΙΙΙ-1.1.3 και γράφημα ΙΙΙ-1.1.1 αντιπαραβάλλονται οι εισαγωγές και οι εξαγωγές (συμπεριλαμβανομένων και των πετρελαιοειδών) της Ελλάδας σε ΕΕ και τρίτες χώρες. Όπως προκύπτει για τα έτη 2015 έως 2017 οι εισαγωγές συγκεντρώνουν μεγαλύτερη αξία από τις εξαγωγές.

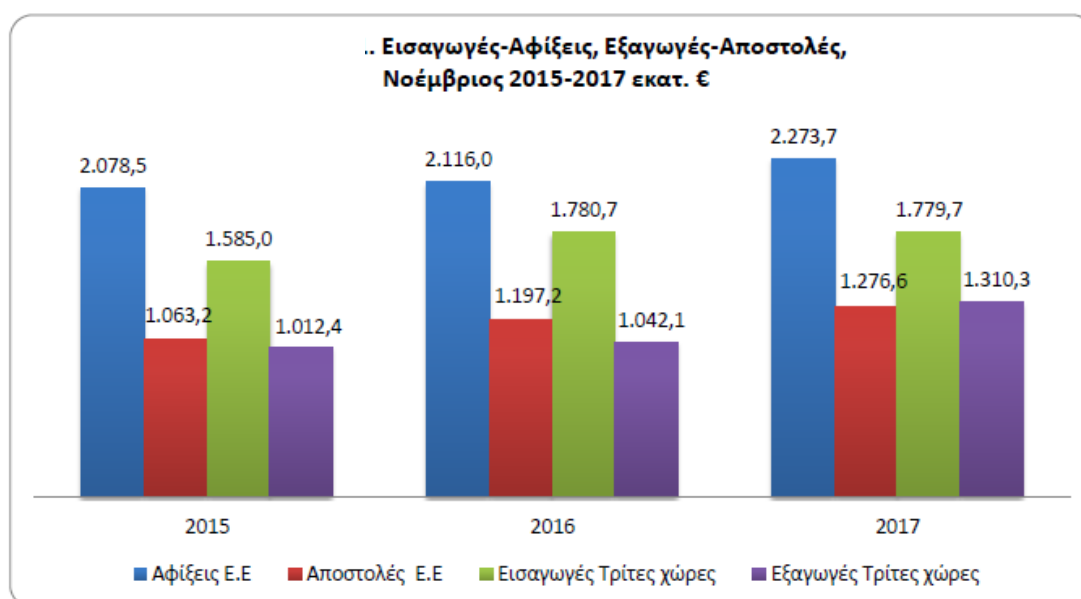
| Εισαγωγές - Αφίξεις (€ εκατομμύρια) | | | | | |
|--|------------------|---------------------|---------------------|--------------------|------------|
| | Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 2.078,5 | 2.116,0 | 2.273,7 | 1,8 | 7,5 |
| II. Τρίτες χώρες | 1.585,0 | 1.780,7 | 1.779,7 | 12,3 | -0,1 |
| Σύνολο | 3.663,5 | 3.896,7 | 4.053,3 | 6,4 | 4,0 |

| Εισαγωγές - Αφίξεις (USD ⁽²⁾ εκατομμύρια) | | | | | |
|---|------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------|
| | Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 2.224,9 | 2.278,2 | 2.660,8 | 2,4 | 16,8 |
| II. Τρίτες χώρες | 1.696,7 | 1.917,2 | 2.082,7 | 13,0 | 8,6 |
| Σύνολο | 3.921,6 | 4.195,4 | 4.743,5 | 7,0 | 13,1 |

| Εξαγωγές - Αποστολές (€ εκατομμύρια) | | | | | |
|---|------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------|
| | Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 1.063,2 | 1.197,2 | 1.276,6 | 12,6 | 6,6 |
| II. Τρίτες χώρες | 1.012,4 | 1.042,1 | 1.310,3 | 2,9 | 25,7 |
| Σύνολο | 2.075,6 | 2.239,3 | 2.586,9 | 7,9 | 15,5 |

| Εξαγωγές - Αποστολές (USD ⁽⁴⁾ εκατομμύρια) | | | | | |
|--|----------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------|
| | Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 1.144,9 | 1.296,8 | 1.503,0 | 13,3 | 15,9 |
| II. Τρίτες χώρες | 1.090,4 | 1.128,8 | 1.542,7 | 3,5 | 36,7 |
| Σύνολο | 2.235,2 | 2.425,6 | 3.045,6 | 8,5 | 25,6 |

Πίνακας III-1.1.3 Εισαγωγές-Αφίξεις-Αποστολές με πετρελαιοειδή, Νοέμβριος 2015-17



Γράφημα III-1.1.1 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Στον πίνακα III-1.1.4 και γράφημα III-1.1.2 αντιπαραβάλλονται οι εισαγωγές και οι εξαγωγές (εκτός των πετρελαιοειδών) της Ελλάδας σε ΕΕ και τρίτες χώρες. Όπως προκύπτει για τα έτη 2015 έως 2017 οι εισαγωγές συγκεντρώνουν μεγαλύτερη αξία από τις εξαγωγές.

| Εισαγωγές - Αφίξεις (€ εκατομμύρια) | | | | | |
|--|----------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------|
| | Νοέμβριος | | | Μεταβολές % | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 2.020,7 | 2.061,8 | 2.222,5 | 2,0 | 7,8 |
| II. Τρίτες χώρες | 718,5 | 817,7 | 1.110,4 | 13,8 | 35,8 |
| Σύνολο | 2.739,2 | 2.879,5 | 3.332,9 | 5,1 | 15,7 |

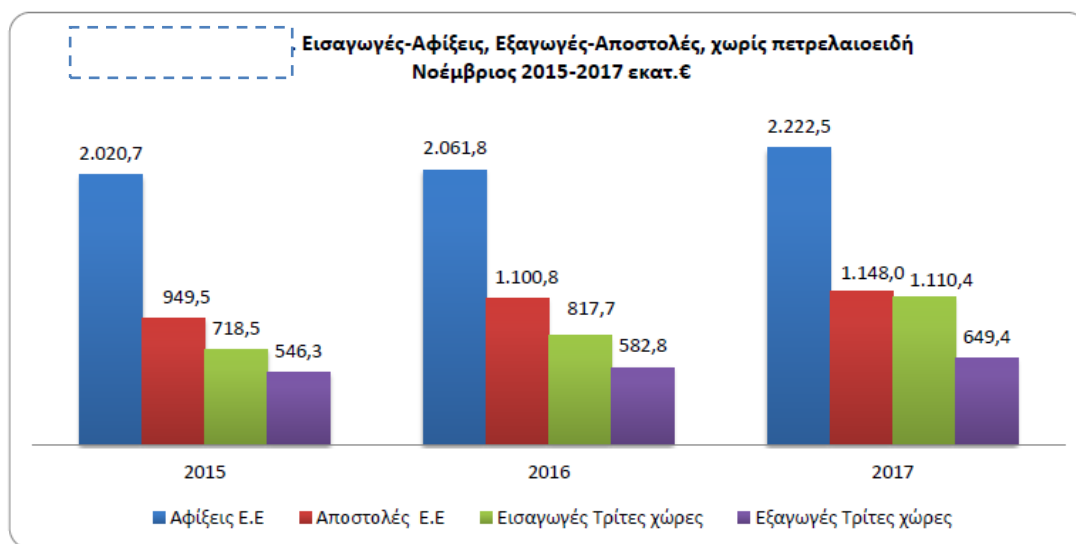
Εισαγωγές-Αφίξεις (\$ εκατ.)

| | Νοέμβριος | | Μεταβολές % | | |
|--------------------|-----------|---------------------|---------------------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 2.163,0 | 2.219,8 | 2.600,9 | 2,6 | 17,2 |
| II. Τρίτες χώρες | 769,0 | 880,4 | 1.299,7 | 14,5 | 47,6 |
| Σύνολο | 2.932,0 | 3.100,2 | 3.900,5 | 5,7 | 25,8 |

| Εξαγωγές - Αποστολές (€ εκατομμύρια) | | | | | |
|--------------------------------------|-----------|---------------------|---------------------|-----------|-----------|
| | Νοέμβριος | | Μεταβολές % | | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 949,5 | 1.100,8 | 1.148,0 | 15,9 | 4,3 |
| II. Τρίτες χώρες | 546,3 | 582,8 | 649,4 | 6,7 | 11,4 |
| Σύνολο | 1.495,8 | 1.683,6 | 1.797,3 | 12,6 | 6,8 |

| Εξαγωγές-αποστολές (\$ εκατ.) | | | | | |
|-------------------------------|-----------|---------------------|---------------------|-----------|-----------|
| | Νοέμβριος | | Μεταβολές % | | |
| | 2015 | 2016 ⁽¹⁾ | 2017 ⁽¹⁾ | 2016/2015 | 2017/2016 |
| I. Ευρωπαϊκή Ένωση | 1.022,5 | 1.192,3 | 1.351,6 | 16,6 | 13,4 |
| II. Τρίτες χώρες | 588,3 | 631,4 | 764,4 | 7,3 | 21,1 |
| Σύνολο | 1.610,8 | 1.823,7 | 2.116,0 | 13,2 | 16,0 |

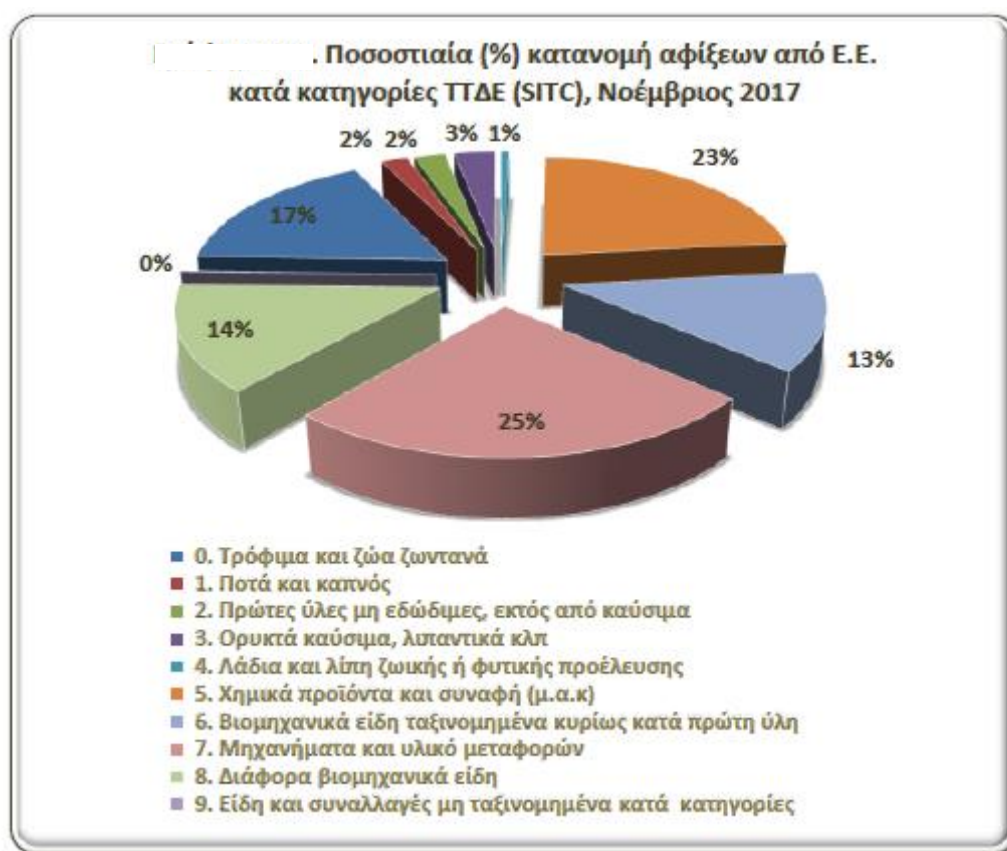
Πίνακας III-1.1.4 Εισαγωγές-Αφίξεις-Αποστολές χωρίς πετρελαιοειδή, Νοέμβριος 2015-17



Γράφημα III-1.1.2 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

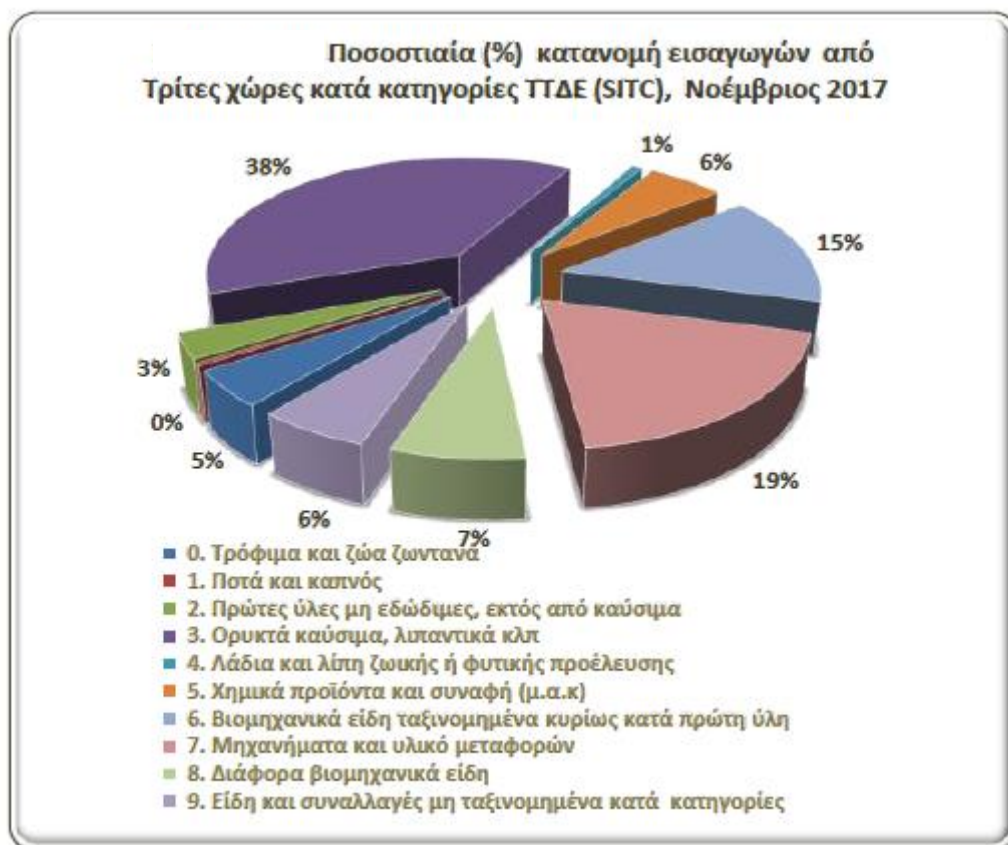
III-1.2 Η ποσοστιαία κατανομή αφίξεων από την ΕΕ

Όπως απεικονίζεται και στο γράφημα III-1.2.1 το μεγαλύτερο ποσοστό εισαγωγών από τη ΕΕ συγκεντρώνεται στα μηχανήματα και υλικά μεταφορών με ποσοστό 25% ακολουθούν τα χημικά προϊόντα με 23% και τα τρόφιμα με ποσοστό 17% αυτό απεικονίζει την αποδυνάμωση της ελληνικής βιομηχανίας καθώς οι βιομηχανικές επιχειρήσεις έχουν μεταφέρει την έδρα τους σε άλλες χώρες των Βαλκανίων για φορολογικούς λόγους αλλά και την εξάρτηση της ισχυρής βιομηχανίας από το βορά.



Γράφημα III-1.2.1 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Στο γράφημα III-1.2.2 παρουσιάζονται η ποσοστιαίες εισαγωγές της Ελλάδας από τρίτες χώρες συμπεριλαμβανομένων και των καυσίμων τα οποία συγκεντρώνουν το 38% των εισαγωγών και καταλαμβάνουν την πρώτη θέση ενώ ακολουθούν τα μηχανήματα και οι πρώτες ύλες.



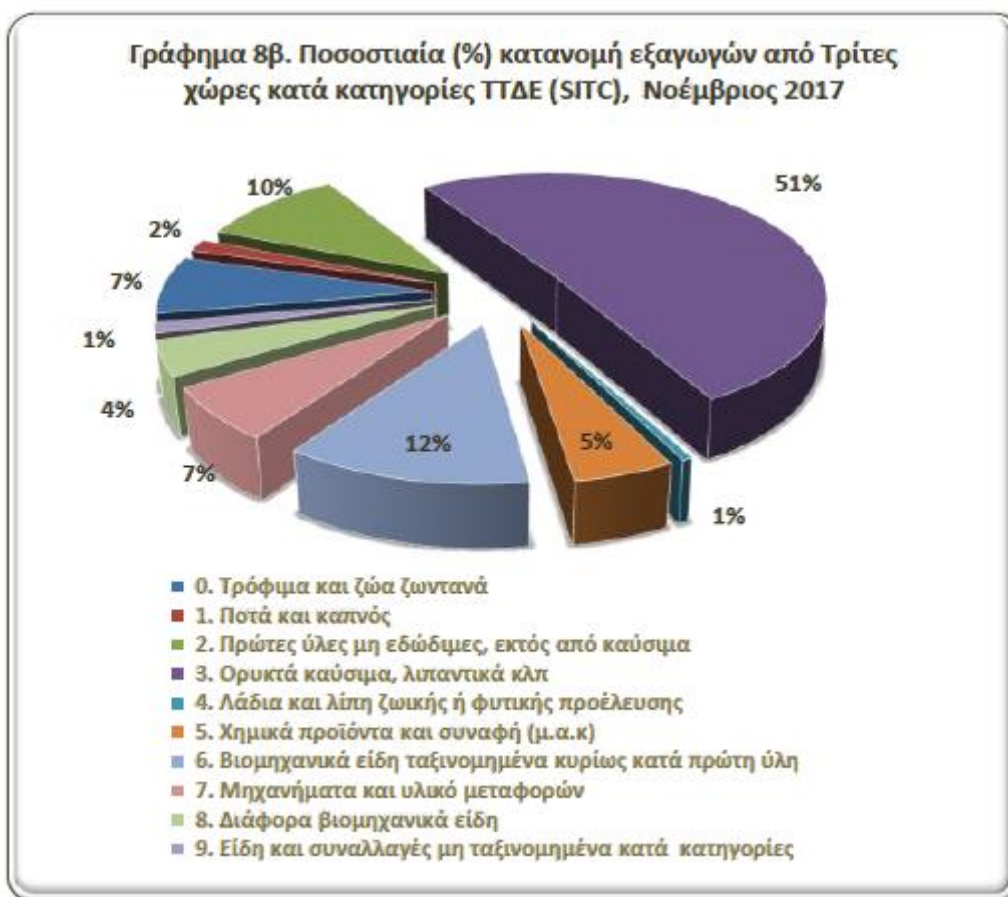
Γράφημα III-1.2.2 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Ακολουθεί η ποσοστιαία κατανομή εξαγωγών (γράφημα III-1.2.3) προς την ΕΕ ανά κατηγορία προϊόντος. Όπως προκύπτει τα τρόφιμα συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό των εξαγωγών κατά 22% (λόγω των αγροτικών προϊόντων) ενώ ακολουθούν τα βιομηχανικά είδη όπως α' ύλες.



Γράφημα III-1.2.3(Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Στο γράφημα III-1.2.4 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των εξαγωγών στις τρίτες χώρες όπου το περισσότερο από το μισό των εξαγωγών το απαρτίζουν τα ορυκτά-καύσιμα ενώ ακολουθούν με ποσοστό 12% τα βιομηχανικά είδη.

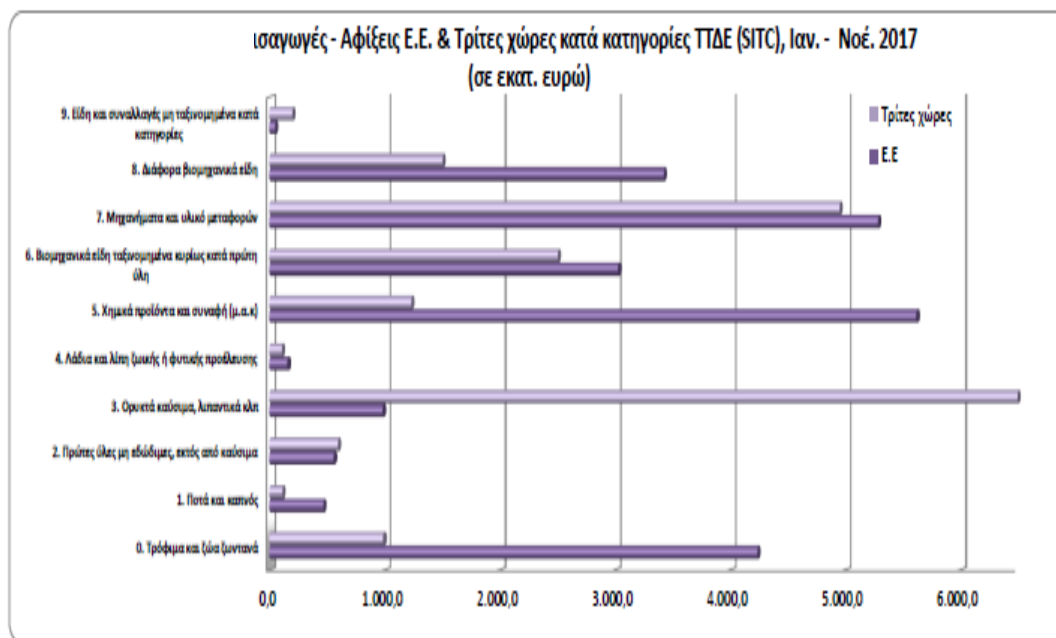


Γράφημα III-1.2.4 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

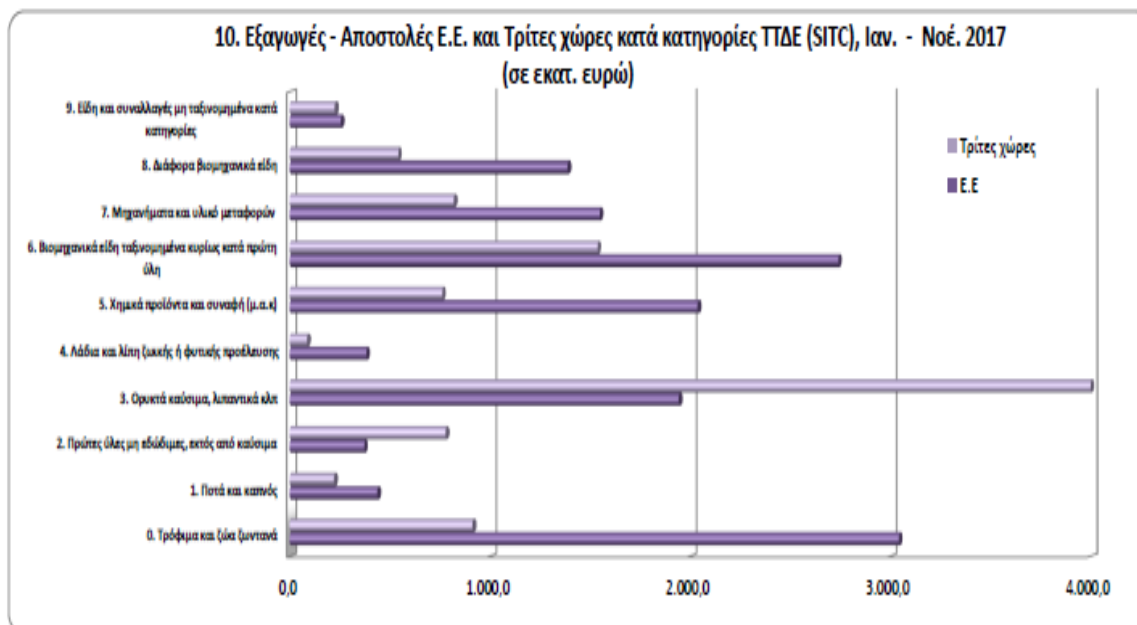
Παρατηρώντας το γράφημα III-1.2.5 στο οποίο παρουσιάζονται οι εισαγωγές της Ελλάδας ανά κατηγορία προϊόντος από Ιανουάριο έως Νοέμβριου του 2017, συμπεραίνουμε ότι σε αξία το μεγαλύτερο ποσό εισαγωγών κατέχουν τα ορυκτά-καύσιμα από τρίτες χώρες. Ακολουθούν οι εισαγωγές χημικών προϊόντων και μηχανημάτων από την ΕΕ.

Παρατηρώντας το γράφημα III-1.2.6 όπου παρουσιάζονται οι εξαγωγές της Ελλάδας ανά κατηγορία προϊόντος από Ιανουάριο έως Νοέμβριου του 2017, συμπεραίνουμε ότι σε αξία το

μεγαλύτερο ποσό εξαγωγών κατέχουν τα ορυκτά-καύσιμα από τρίτες χώρες. Ακολουθούν οι εξαγωγές τροφίμων και βιομηχανικών ειδών από την ΕΕ.



Γράφημα III-1.2.5(Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)



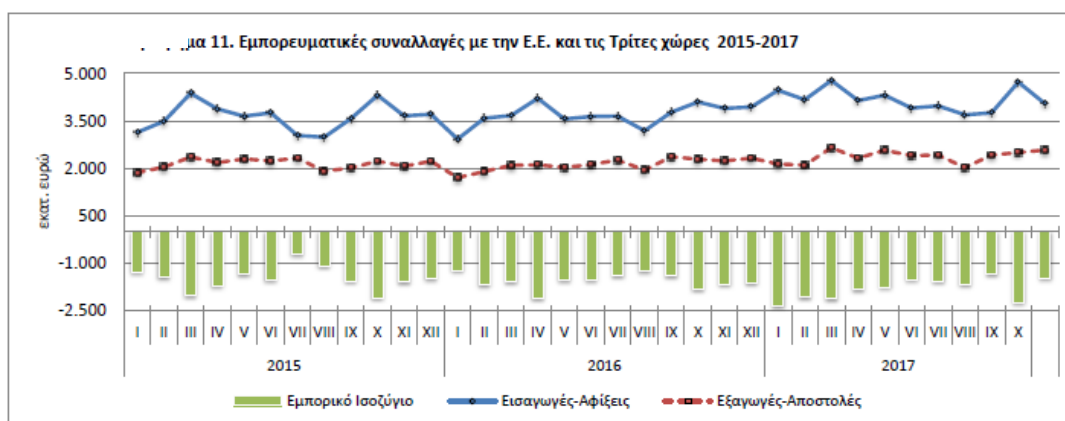
Γράφημα III-1.2.6 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από τον Ιανουάριο του 2015 έως και τον Νοέμβριο του 2017 η Ελλάδα παρουσιάζει πάντα ελλειμματικό εμπορικό ισοζύγιο καθώς πάντα οι εισαγωγές τις είναι περισσότερες από τις εξαγωγές. Στον πίνακα III.3.1.1.5 παρουσιάζονται τα ποσά σε εκατομμύρια ευρώ ανά μήνα καθώς και η ποσοστιαία τους μεταβολή. Επίσης, ακολουθεί και γραφική απεικόνιση στο σχήμα... ενθαρρυντικά όμως φαίνονται τα αποτελέσματα για το 2017 καθώς παρατηρείται μία θετική μεταβολή στις εξαγωγές.

0. Εμπορευματικές Συναλλαγές με την Ε.Ε. και τις Τρίτες Χώρες 2015-2017

| Έτος και Μήνας | Εισαγωγές-Αφίξεις | | | Εξαγωγές-Αποστολές | | |
|----------------------------|--------------------------|------------------------------|---|--------------------------|------------------------------|---|
| | Αξία σε εκατομμύρια ευρώ | Μεταβολές % από μήνα σε μήνα | Μεταβολές % με αντίστοιχο μήνα προηγούμενου έτους | Αξία σε εκατομμύρια ευρώ | Μεταβολές % από μήνα σε μήνα | Μεταβολές % με αντίστοιχο μήνα προηγούμενου έτους |
| 2015: 1 | 3.143,9 | -22,1 | -17,4 | 1.871,1 | -15,0 | -12,4 |
| 2 | 3.491,4 | 11,1 | -15,0 | 2.047,2 | 9,4 | -0,9 |
| 3 | 4.375,9 | 25,3 | 6,0 | 2.365,2 | 15,5 | 9,4 |
| 4 | 3.885,9 | -11,2 | 5,9 | 2.186,2 | -7,6 | 6,5 |
| 5 | 3.650,8 | -6,1 | -9,3 | 2.306,8 | 5,5 | 1,5 |
| 6 | 3.760,3 | 3,0 | -11,0 | 2.245,5 | -2,7 | -9,6 |
| 7 | 3.042,6 | -19,1 | -31,9 | 2.325,8 | 3,6 | -6,9 |
| 8 | 2.989,1 | -1,8 | -9,5 | 1.911,6 | -17,8 | -7,7 |
| 9 | 3.572,2 | 19,5 | -18,1 | 2.020,5 | 5,7 | -12,3 |
| 10 | 4.312,6 | 20,7 | 0,5 | 2.235,9 | 10,7 | -11,6 |
| 11 | 3.663,5 | -15,1 | -6,2 | 2.075,6 | -7,2 | -11,4 |
| 12 | 3.713,9 | 1,4 | -7,9 | 2.233,5 | 7,6 | 1,5 |
| Σύνολο έτους | 43.602,1 | | -9,8 | 25.824,9 | | -4,8 |
| 2016 ⁽¹⁾ : 1 | 2.933,5 | -21,0 | -6,7 | 1.716,2 | -23,2 | -8,3 |
| 2 | 3.593,0 | 22,5 | 2,9 | 1.909,7 | 11,3 | -6,7 |
| 3 | 3.672,5 | 2,2 | -16,1 | 2.097,4 | 9,8 | -11,3 |
| 4 | 4.218,8 | 14,9 | 8,6 | 2.116,9 | 0,9 | -3,2 |
| 5 | 3.562,0 | -15,6 | -2,4 | 2.040,7 | -3,6 | -11,5 |
| 6 | 3.641,6 | 2,2 | -3,2 | 2.128,2 | 4,3 | -5,2 |
| 7 | 3.655,7 | 0,4 | 20,1 | 2.264,8 | 6,4 | -2,6 |
| 8 | 3.192,9 | -12,7 | 6,8 | 1.947,6 | -14,0 | 1,9 |
| 9 | 3.774,5 | 18,2 | 5,7 | 2.377,6 | 22,1 | 17,7 |
| 10 | 4.098,7 | 8,6 | -5,0 | 2.293,9 | -3,5 | 2,6 |
| 11 | 3.896,7 | -4,9 | 6,4 | 2.239,3 | -2,4 | 7,9 |
| 12 | 3.947,5 | 1,3 | 6,3 | 2.330,2 | 4,1 | 4,3 |
| Σύνολο έτους | 44.187,4 | | 1,3 | 25.462,5 | | -1,4 |
| 2017 ⁽¹⁾⁽²⁾ : 1 | 4.471,0 | 13,3 | 52,4 | 2.142,9 | -8,0 | 24,9 |
| 2 | 4.176,5 | -6,6 | 16,2 | 2.109,2 | -1,6 | 10,4 |
| 3 | 4.781,4 | 14,5 | 30,2 | 2.659,9 | 26,1 | 26,8 |
| 4 | 4.148,9 | -13,2 | -1,7 | 2.327,3 | -12,5 | 9,9 |
| 5 | 4.312,2 | 3,9 | 21,1 | 2.574,6 | 10,6 | 26,2 |
| 6 | 3.911,7 | -9,3 | 7,4 | 2.409,3 | -6,4 | 13,2 |
| 7 | 3.981,6 | 1,8 | 8,9 | 2.428,7 | 0,8 | 7,2 |
| 8 | 3.694,6 | -7,2 | 15,7 | 2.031,3 | -16,4 | 4,3 |
| 9 | 3.763,2 | 1,9 | -0,3 | 2.423,3 | 19,3 | 1,9 |
| 10 | 4.728,7 | 25,7 | 15,4 | 2.508,6 | 3,5 | 9,4 |
| 11 | 4.053,3 | -14,3 | 4,0 | 2.586,9 | 3,1 | 15,5 |

Πίνακας III-1.2.1 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

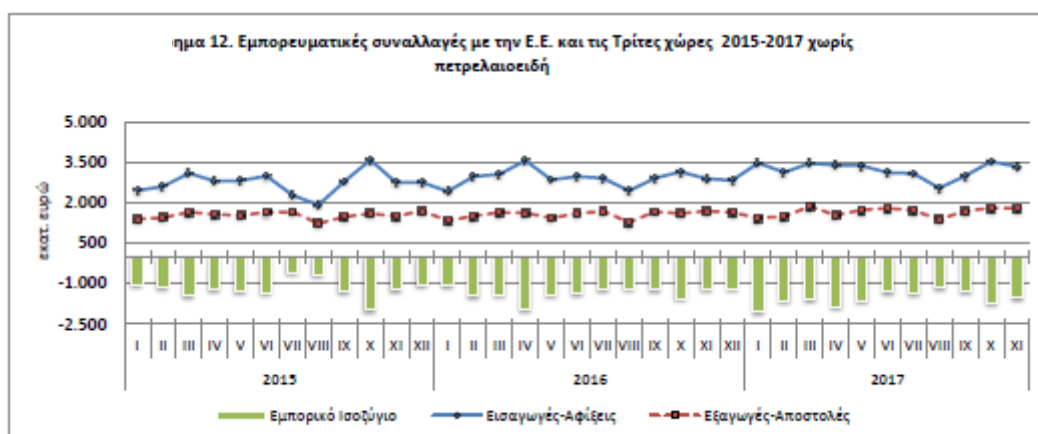


Γράφημα ΙΙΙ-1.2.7(Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Ακολουθεί η αντίστοιχη ανάλυση χωρίς τα πετρελαιοειδή

| Έτος και Μήνας | Εισαγωγές-Αφίξεις | | | Εξαγωγές-Αποστολές | | |
|-------------------------|--------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------|------------------------------------|---|
| | Αξία σε εκατομμύρια ευρώ | Μεταβολές % από μήνα σε μήνα | Μεταβολές % με αντίστοιχο μήνα προηγούμενου έτους | Αξία σε εκατομμύρια ευρώ | Μεταβολές % από μήνα σε μήνα | Μεταβολές % με αντίστοιχο μήνα προηγούμενου έτους |
| 2015: 1 | 2.441,6 | -12,2 | 3,7 | 1.390,2 | -11,3 | 8,8 |
| 2 | 2.600,1 | 6,5 | -6,7 | 1.444,8 | 3,9 | 12,8 |
| 3 | 3.089,8 | 18,8 | 3,0 | 1.641,6 | 13,6 | 21,4 |
| 4 | 2.788,7 | -9,7 | 9,0 | 1.568,4 | -4,5 | 17,1 |
| 5 | 2.814,2 | 0,9 | 7,7 | 1.523,1 | -2,9 | 6,7 |
| 6 | 2.987,1 | 6,1 | -1,6 | 1.650,3 | 8,4 | 18,7 |
| 7 | 2.265,2 | -24,2 | -21,7 | 1.658,6 | 0,5 | 7,9 |
| 8 | 1.908,4 | -15,8 | -7,2 | 1.228,7 | -25,9 | 7,5 |
| 9 | 2.777,8 | 45,6 | -2,6 | 1.473,3 | 19,9 | 2,6 |
| 10 | 3.575,0 | 28,7 | 30,3 | 1.594,9 | 8,3 | -1,2 |
| 11 | 2.739,2 | -23,4 | -0,8 | 1.495,8 | -6,2 | -2,7 |
| 12 | 2.751,0 | 0,4 | -1,1 | 1.693,5 | 13,2 | 8,0 |
| Σύνολο έτους | 32.738,1 | | 0,9 | 18.363,2 | | 8,6 |
| 2016 ⁽¹⁾ : 1 | 2.413,7 | -12,3 | -1,1 | 1.329,9 | -21,5 | -4,3 |
| 2 | 2.962,4 | 22,7 | 13,9 | 1.500,5 | 12,8 | 3,9 |
| 3 | 3.048,3 | 2,9 | -1,3 | 1.639,0 | 9,2 | -0,2 |
| 4 | 3.561,4 | 16,8 | 27,7 | 1.611,8 | -1,7 | 2,8 |
| 5 | 2.845,7 | -20,1 | 1,1 | 1.435,2 | -11,0 | -5,8 |
| 6 | 2.968,3 | 4,3 | -0,6 | 1.597,6 | 11,3 | -3,2 |
| 7 | 2.907,3 | -2,1 | 28,3 | 1.688,3 | 5,7 | 1,8 |
| 8 | 2.437,7 | -16,2 | 27,7 | 1.263,8 | -25,1 | 2,9 |
| 9 | 2.900,6 | 19,0 | 4,4 | 1.684,9 | 31,7 | 13,0 |
| 10 | 3.138,0 | 8,2 | -12,2 | 1.598,7 | -4,0 | 0,2 |
| 11 | 2.879,5 | -8,2 | 5,1 | 1.683,6 | 5,3 | 12,6 |
| 12 | 2.826,2 | -1,9 | 2,7 | 1.640,5 | -2,6 | -3,1 |
| Σύνολο έτους | 34.889,2 | | 6,6 | 18.653,8 | | 1,6 |
| 2017 ⁽¹⁾ : 1 | 3.503,8 | 24,0 | 45,2 | 1.428,8 | -12,9 | 7,4 |
| 2 | 3.118,0 | -11,0 | 5,3 | 1.481,7 | 3,7 | -1,2 |
| 3 | 3.451,3 | 10,7 | 13,2 | 1.863,5 | 25,8 | 13,7 |
| 4 | 3.381,0 | -2,0 | -5,1 | 1.529,4 | -17,9 | -5,1 |
| 5 | 3.363,5 | -0,5 | 18,2 | 1.728,7 | 13,0 | 20,4 |
| 6 | 3.111,7 | -7,5 | 4,8 | 1.792,4 | 3,7 | 12,2 |
| 7 | 3.076,3 | -1,1 | 5,8 | 1.709,4 | -4,6 | 1,2 |
| 8 | 2.540,2 | -17,4 | 4,2 | 1.377,3 | -19,4 | 9,0 |
| 9 | 2.984,9 | 17,5 | 2,9 | 1.691,2 | 22,8 | 1,6 |
| 10 | 3.517,9 | 17,9 | 12,1 | 1.797,0 | 6,3 | 12,4 |
| 11 | 3.332,9 | -5,3 | 15,7 | 1.797,3 | 0,0 | 6,8 |

Πίνακας ΙΙΙ-1.2.2 Εμπορευματικές Συναλλαγές με την ΕΕ και τις Τρίτες χώρες 2015-2017 (χωρίς τα πετρελαιοειδή) (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)



Γράφημα III-1.2.8 (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

III-2 Τα 100 πιο εξαγωγίμα προϊόντα και οι 100 κορυφαίες αγορές για το 2016

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύτηκαν από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων (ΠΣΕ) και του Κέντρου Εξαγωγικών Ερευνών και Μελετών (ΚΕΕΜ) επισημαίνεται ότι, σε νέο ιστορικό ρεκόρ έφθασε η αξία των εξαγωγών το 2016, στα 18,59 δισ. ευρώ. Η κατάρριψη - κατά δεύτερη συνεχή χρονιά- του ρεκόρ αξίας εξαγωγών (πλην των πετρελαιοειδών) σημάδεψε ένα 12μηνο έντονων διακυμάνσεων στο πρώτο μισό, αλλά και εκπλήρωσης των εκτιμήσεων και προβλέψεων στο δεύτερο εξάμηνο του 2016 στο εξωτερικό εμπόριο της χώρας.

Μάλιστα, η διεύρυνση της επίδοσης των 18,36 δισ. του 2015 στα 18,59 δισ. ευρώ το 2016 (εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών) κατέστη εφικτή παρά τις πιέσεις που επανεμφανίστηκαν στο τέλος του 2016, σε ορισμένους κλάδους της οικονομίας που συνδέονται μερικώς με την ανάκαμψη της αβεβαιότητας γύρω από τις διαπραγματεύσεις και την αξιολόγηση του Προγράμματος Προσαρμογής.

Σε επίπεδο έτους, η συνολική αξία των εξαγωγών το 2016 διαμορφώθηκε στα 25,11 δισ. ευρώ από 25,48 δισ. το 2015, υποχωρώντας κατά -1,5%, εξαιτίας κυρίως των διακυμάνσεων στις διεθνείς τιμές των πετρελαιοειδών (που αντιστοιχούν στο 30% περίπου των συνολικών

εξαγωγών της χώρας). Να σημειωθεί ότι οι απώλειες του κλάδου των πετρελαιοειδών υπολογίζονται σε 690 εκατ. ευρώ.

Χωρίς τα πετρελαιοειδή, η αύξηση εξαγωγών που προκύπτει είναι της τάξεως του 1,2% ή κατά 225,5 εκατ. ευρώ, στα 18,59 δισ. ευρώ, επίδοση που αποτελεί νέο ιστορικό ρεκόρ (σε τρέχουσες τιμές).

Τα εν λόγω στοιχεία παρουσίασε και κατά τη Γενική Συνέλευση της Τράπεζας της Ελλάδος, η πρόεδρος του ΠΣΕ, κυρία Χριστίνα Σακελλαρίδη, σημειώνοντας ότι «παρά το ρεκόρ, το κλίμα μεταξύ των Ελλήνων εξαγωγέων κάθε άλλο παρά πανηγυρικό μοιάζει. Και ο λόγος είναι η αβεβαιότητα». Η κυρία Σακελλαρίδη επεσήμανε ότι «στην απαρχή της κρίσης, η συζήτηση αφορούσε τα Δίδυμα Ελλείμματα της χώρας. Τα τελευταία χρόνια όμως και ειδικά φέτος συνεχίζουμε να συζητάμε για τις Δίδυμες Αβεβαιότητες, ενδογενείς και εξωγενείς» και συμπλήρωσε: «Ενώ η πραγματική οικονομία παραμένει δέσμια μίας παρατεταμένης αξιολόγησης και διαπραγμάτευσης με τους δανειστές, οι Έλληνες εξαγωγείς, ειδικά, έχουν να αντιμετωπίσουν και μία σειρά από αγνώστους Χ στο εξωτερικό: και αδυνατούν να κεφαλαιοποιήσουν τις όποιες θετικές ειδήσεις και προϋποθέσεις διαμορφώνονται στην ευρωοικονομία. Η εικόνα θυμίζει τον Μύθο του Σίσυφου, που λίγο πριν την κορυφή, την κρίσιμη καμπή, κατρακυλάει προς τα κάτω, προς τα πίσω. Την ώρα που η ευρωοικονομία, η μεγαλύτερη αγορά για τα ελληνικά προϊόντα, ανακάμπτει, η Ελλάδα δεν έχει την πολυτέλεια να χάσει άλλη μία ευκαιρία εξόδου από την κρίση».

Στο 12μηνο του 2016, οι συνολικές εξαγωγές της χώρας αυξήθηκαν κατά 2,9% προς τις χώρες της ΕΕ, ενώ αντίθετα μειώθηκαν κατά 6,5% προς τις Τρίτες Χώρες, διαμορφώνοντας σύνθεση συμμετοχής σε επίπεδα 55,7% υπέρ των κρατών-μελών (έναντι 44,3% των Τρίτων Χωρών). Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών, οι ελληνικές εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 4,4% προς τις χώρες της ΕΕ, ενώ μειώθηκαν κατά 4,8% προς τις Τρίτες Χώρες, αντανakλώντας σε ένα σημαντικό βαθμό και την πορεία της ισοτιμίας του ευρώ έναντι του δολαρίου. Ως αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων, το ποσοστό των ελληνικών προϊόντων που κατευθύνονται στις αγορές των κρατών-μελών ανέρχεται πλέον στο 67,8% (έναντι μόλις 32,2% των Τρίτων Χωρών).

Να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ελληνικές εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών θα είναι ο βασικός πυλώνας της οικονομικής ανάκαμψης

του 2017, καταγράφοντας αύξηση της τάξης του 3,6% (με πρόβλεψη για αύξηση 4% το 2018). Μάλιστα, η Κομισιόν εκτιμά ότι συνολικά οι εισαγωγές της ΕΕ θα τρέξουν ταχύτερα από ό,τι οι ευρωπαϊκές εξαγωγές το 2017, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα ελληνικά προϊόντα που κατευθύνονται σε υψηλό ποσοστό στις αγορές των κρατών-μελών.

Υπενθυμίζεται ότι η επίτευξη ανάλογων ρυθμών αύξησης οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα ύψους 1,5% του ΑΕΠ της χώρας σε ετήσια βάση.

III-2.1 Ο χάρτης των εξαγωγών

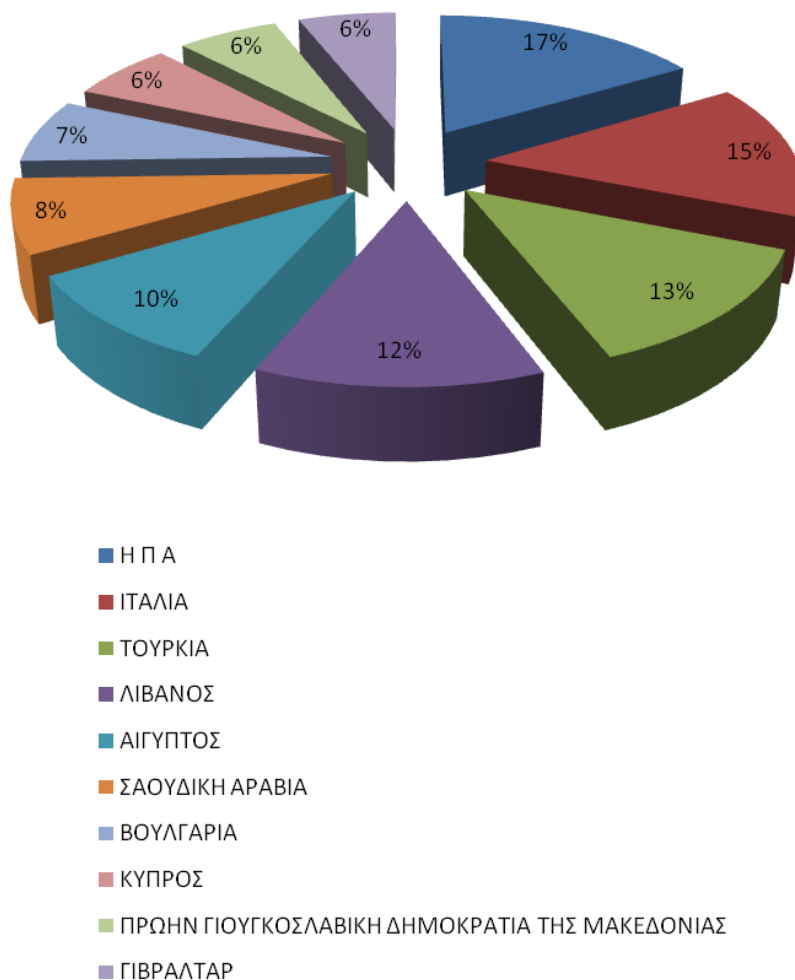
Σε επίπεδο έτους 2016, η **Ιταλία** εξακολουθεί να αποτελεί τον σημαντικότερο προορισμό των ελληνικών εξαγωγών ενώ στη 2η θέση παραμένει στη σχετική κατάταξη η Γερμανία. Στην 3η θέση η Κύπρος, ξεπέρασε πλέον την Τουρκία (3η το 2015), ενώ στις ίδιες θέσεις με την προηγούμενη χρονιά στη σχετική κατάταξη ακολουθούν κατά σειρά η Βουλγαρία (5η θέση), οι ΗΠΑ (6η) και το Ην. Βασίλειο (7η). Την πρώτη δεκάδα συμπληρώνουν κατά σειρά η Λίβανος (από 9η θέση το 2015), η Ρουμανία (με άνοδο δύο θέσεων) και η Αίγυπτος (με υποχώρηση κατά δύο θέσεις από το 2015).



Γράφημα III-2.1.1 Οι 10 top αγορές ελληνικών προϊόντων σε αξία

Αν κάνουμε την ίδια σύγκριση σε ποσότητες εξαγωγών θα διαπιστώσουμε ότι υπάρχει διαφορετική κατάταξη των χωρών λόγω ανομοιομορφίας στη μάζα των ειδών που εξάγονται. Συνεπώς η νέα κατάταξη αναδιαμορφώνεται ως εξής:

ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ 2016 ΣΕ % ΓΙΑ ΤΙΣ 10 ΠΡΩΤΕΣ ΧΩΡΕΣ



Γράφημα III-2.1.2 Οι 10 top αγορές ελληνικών προϊόντων σε ποσότητα

Όπως προκύπτει από την ανάλυση του ΠΣΕ (Πανελληνίου Συνδέσμου Εξαγωγέων) και του ΚΕΕΜ (Κέντρου Εξαγωγικών Ερευνών και Μελετών), επί των στοιχείων της ΕΛ-ΣΤΑΤ, σε επίπεδο 9μηνου 2016, η Ιταλία εξακολουθεί να αποτελεί τον σημαντικότερο προορισμό των ελληνικών εξαγωγών ενώ στη 2η θέση παραμένει στη σχετική κατάταξη η **Γερμανία**. Ακολουθούν στην 3η θέση η Κύπρος και στην 4η η Βουλγαρία, οι οποίες από το αντίστοιχο περσινό 9μηνο αναρριχήθηκαν κατά μία θέση (ήταν σε 4η και 5η αντίστοιχα). Αντίθετα, η Τουρκία, ελέω πετρελαιοειδών, υποχωρεί κατά 2 θέσεις και βρίσκεται 5η πλέον

στην κατάταξη. Την πρώτη δεκάδα συμπληρώνουν κατά σειρά το Ηνωμένο Βασίλειο (από 7η θέση), οι ΗΠΑ (από 6η), ο Λίβανος (από 9η), η Ρουμανία (από 11η) και η Αίγυπτος (από 8η).

Ενδεικτικό ωστόσο του γεγονότος των μακροοικονομικών προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες εξαγωγείς, ότι σε 10 από τις 20 κυριότερες αγορές για τα ελληνικά προϊόντα καταγράφονται **αρνητικές επιδόσεις** σε σχέση με το 2015.

Στη λίστα με τις 100 πρώτες χώρες εμφανίζονται πλέον (σε σχέση με το 2015) και οι: Τουρκμενιστάν (62η θέση), Αζερμπαϊτζάν (74η), Κουρασάο (80η θέση), Σενεγάλη (83η), Ανταρκτική (85η), Κολομβία (91η), Μαυριτανία (94η), Φιλιππίνες (95η), Συρία (96η), Μπαχρέιν (97η) και Λουξεμβούργο (99η).

| Σειρά κατάταξης 2016 | Σειρά κατάταξης 2015 | Χώρα | Αξία |
|----------------------------|----------------------------|-----------------|---------|
| 1 | 1 | Ιταλία | 2.830,5 |
| 2 | 2 | Γερμανία | 1.952,6 |
| 3 | 4 | Κύπρος | 1.625,3 |
| 4 | 3 | Τουρκία | 1.350,6 |
| 5 | 5 | Βουλγαρία | 1.307,0 |
| 6 | 6 | Η Π Α | 1.095,4 |
| 7 | 7 | Ην. Βασίλειο | 1.074,5 |
| 8 | 9 | Λίβανος | 1.051,4 |
| 9 | 11 | Ρουμανία | 762,3 |
| 10 | 8 | Αίγυπτος | 750,1 |
| 11 | 13 | Γαλλία | 710,2 |
| 12 | 12 | Ισπανία | 702,9 |
| 13 | 15 | Ολλανδία | 611,1 |
| 14 | 14 | ΠΓΔΜ | 566,3 |
| 15 | 10 | Σαουδική Αραβία | 447,1 |
| 16 | 19 | Πολωνία | 398,4 |
| 17 | 16 | Γιβραλτάρ | 381,4 |
| 18 | 17 | Αλβανία | 378,4 |
| 19 | 18 | Βέλγιο | 345,2 |
| 20 | 37 | Λιβύη | 331,8 |

Πίνακας III-2.1.1: Κατάταξη των 20 Κυριότερων Αγορών για τα ελληνικά προϊόντα το 2016 σε εκατ. € (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Ως προς τους προορισμούς των ελληνικών εξαγωγών ανά οικονομική ένωση, πέραν της ήδη αναφερθείσας αύξησης προς την Ε.Ε. (2,9%), καταγράφεται μια αντίστοιχη άνοδος **προς τις 18 χώρες της Ευρωζώνης** κατά 2,8%. Πτωτικά κινήθηκαν οι εξαγωγές προς τις χώρες του G7 (-2%), ενώ σημαντικές ποσοστιαίες μειώσεις, λόγω των τιμών των καυσίμων, παρατηρούνται στις εξαγωγές προς τις χώρες του Κόλπου (-27,5%), τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες του OPEC (-9,6%) και προς τις χώρες της Οικονομικής Συνεργασίας Μαύρης Θάλασσας-ΟΣΕΠ (-7,5%). Στην αντίθετη κατεύθυνση, πολύ μεγάλη αύξηση των εξαγωγών παρατηρείται προς τις αναδυόμενες BRICS (28,4%), κυρίως λόγω της ανόδου των εξαγωγικών επιδόσεων προς την Κίνα και τη Βραζιλία.

III-2.2 Τα προϊόντα

Ως προς τη σύνθεση των εξαγωγών κατά μεγάλες κατηγορίες προϊόντων, η συνολική μείωση (-1,5%) οφείλεται στη συνεχιζόμενη **πτωτική πορεία των εξαγωγών καυσίμων** (κατά -9,1%). Ουσιαστικά αμετάβλητες (-0,1%) παρέμειναν για το 2016, σε σύγκριση με το 2015, οι εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων, που αποτελούν το 44% των συνολικών εξαγωγών.

Στον αντίποδα, οι εξαγωγές **αγροτικών προϊόντων** εμφανίζονται σημαντικά αυξημένες κατά 7,6%. Τέλος, οριακά μειωμένες εμφανίζονται οι εξαγωγές πρώτων υλών (-0,6%) ενώ οι χαμηλές σε αξία εξαγωγές της κατηγορίας Είδη & συναλλαγές μη ταξινομημένα μειώνονται κατά -10,5%.

Σε μεγαλύτερο βάθος ανάλυσης, η μόνη διαφορά στην κατάταξη των 10 κορυφαίων προϊόντων είναι η **επάνοδος των ψαριών** στο ΤΟΠ 5, ξεπερνώντας τα εμπιστευτικά προϊόντα. Σε ό,τι αφορά στην πρώτη εικοσάδα ξεχωρίζει η μεγάλη άνοδος των πορτοκαλιών και η είσοδος σε αυτή των καπνών.

Από τις νέες εισόδους στα κορυφαία 100 εξαγόμενα ελληνικά προϊόντα ξεχωρίζουν τα βιομηχανικά πολυμερή χημικά (74η θέση), τα καπνιστά ψάρια (82η), το ρύζι (93η) και τα είδη υγιεινής (94η).

| Σειρά κατάταξης 2016 | Σειρά κατάταξης 2015 | Περιγραφή προϊόντος | Αξία | Ποσότητα |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------|--------------|
| 1 | 1 | Ορυκτέλαια πετρελαίου | 6.574,1 | 18.962.811,4 |
| 2 | 2 | Φάρμακα για τη λιανική πώληση | 709,2 | 22.459,5 |
| 3 | 3 | Αλουμίνιο σε πλάκες (>0,2mm) | 550,9 | 199.796,5 |
| 4 | 4 | Παρθένο λάδι | 501,6 | 139.068,8 |
| 5 | 6 | Ψάρια | 482,7 | 92.628,9 |
| 6 | 5 | Εμπιστευτικά προϊόντα | 450,6 | 140.024,8 |
| 7 | 7 | Ελιές & άλλα λαχανικά διατηρημένα | 405,3 | 173.870,9 |
| 8 | 8 | Τυριά | 395,4 | 68.306,3 |
| 9 | 9 | Μηχανές επεξεργασίας δεδομένων | 385,8 | 3.174,9 |
| 10 | 10 | Σωλήνες κάθε είδους | 336,5 | 63.694,1 |
| 11 | 11 | Βαμβάκι | 311,0 | 217.742,4 |
| 12 | 12 | Τσιγάρα | 303,0 | 28.287,5 |
| 13 | 16 | Αλουμίνιο σε ράβδους | 256,7 | 98.845,8 |
| 14 | 15 | Αλουμίνιο σε φύλλα (<0,2mm) | 245,8 | 80.688,0 |
| 15 | 13 | Ροδάκινα | 241,6 | 252.157,5 |
| 16 | 14 | Αλουμίνιο σε κράματα | 202,2 | 120.456,8 |
| 17 | 21 | Καπνά | 183,4 | 38.575,5 |
| 18 | 19 | Τσιμέντα | 175,6 | 4.005.875,8 |
| 19 | 36 | Πορτοκάλια | 173,6 | 460.322,0 |
| 20 | 20 | Παρασκευάσματα διατροφής | 167,0 | 39.091,8 |

Πίνακας ΙΙΙ-2.1.2: Κατάταξη των 20 Κυριότερων Εξαγόμενων Προϊόντων το 2016 σε εκατ. €(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

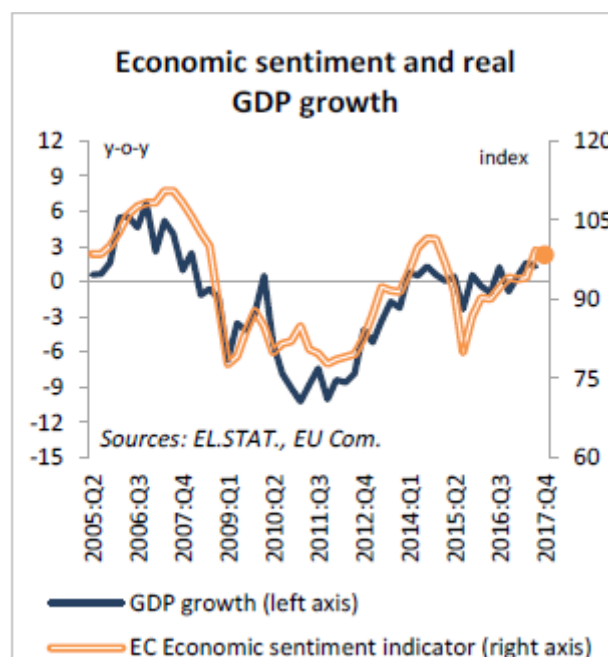
ΙΙΙ-2.3 Οι Εισαγωγές

Όσον αφορά στις εισαγωγές, η σχετική αναθέρμανση της εμπορικής δραστηριότητας οδήγησε σε διακοπή της πτωτικής τους τάσης με βάση τα συνολικά στοιχεία του 2016. Σε επίπεδο έτους, εμφανίζεται οριακή άνοδος σε σύγκριση με τις επιδόσεις του 2015 (0,5%), στα 42,89 δισ. ευρώ έναντι 42,66 δισ. Χωρίς τα πετρελαιοειδή, οι εισαγωγές εμφανίζονται **σημαντικά αυξημένες κατά 5,96%** (ή κατά 1,9 δισ. περίπου), σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, λόγω κυρίως αυξημένων εισαγωγών της κατηγορίας μηχανημάτων/πλοίων.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών των κινήσεων ήταν να αυξηθεί το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου κατά 3,5%, στα 17,78 δισ. ευρώ (από 17,17 δισ. ευρώ κατά το 2015).¹³

III-3 Ανάλυση ΑΕΠ 3^{ου} τριμήνου 2017 & Μακροοικονομικές Τάσεις

Η ανάκαμψη του ΑΕΠ συνεχίζεται το 3ο τρίμηνο του 2017 με την εξωστρεφή επιχειρηματική δραστηριότητα και τον τουρισμό να πρωταγωνιστούν. Η αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,3% ετησίως στο 3ο τρίμηνο του 2017 (+0,3% σε εποχικά διορθωμένη τριμηνιαία βάση) για 3ο συνεχές τρίμηνο, επιβεβαιώνει ότι η οικονομική δραστηριότητα έχει εισέλθει σε φάση ανάκαμψης μετά από μία σχεδόν δεκαετία ύφεσης που διακόπηκε, προσωρινά μόνο, το 2014. Η αύξηση του ΑΕΠ σε τριμηνιαία βάση για 3ο συνεχές τρίμηνο σηματοδοτεί την καλύτερη επίδοση από το 2006 (Γράφημα III-3.1.1).

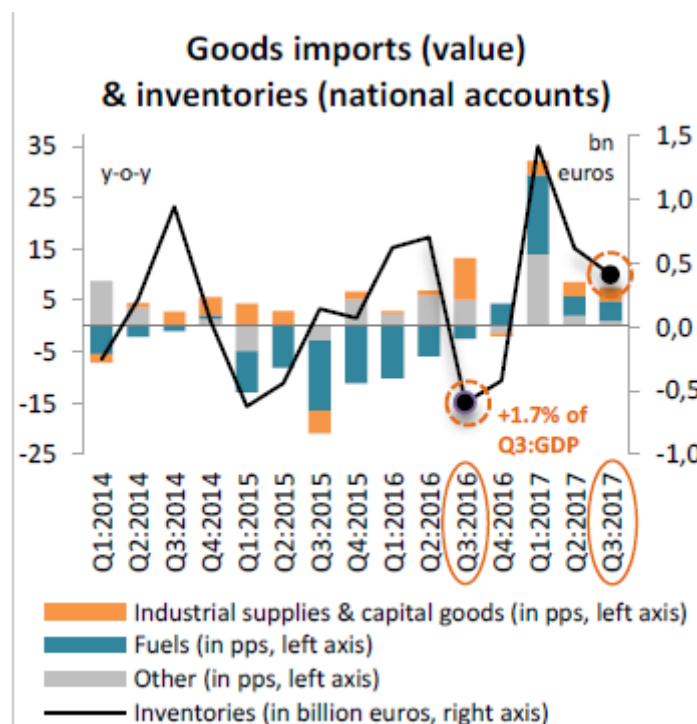
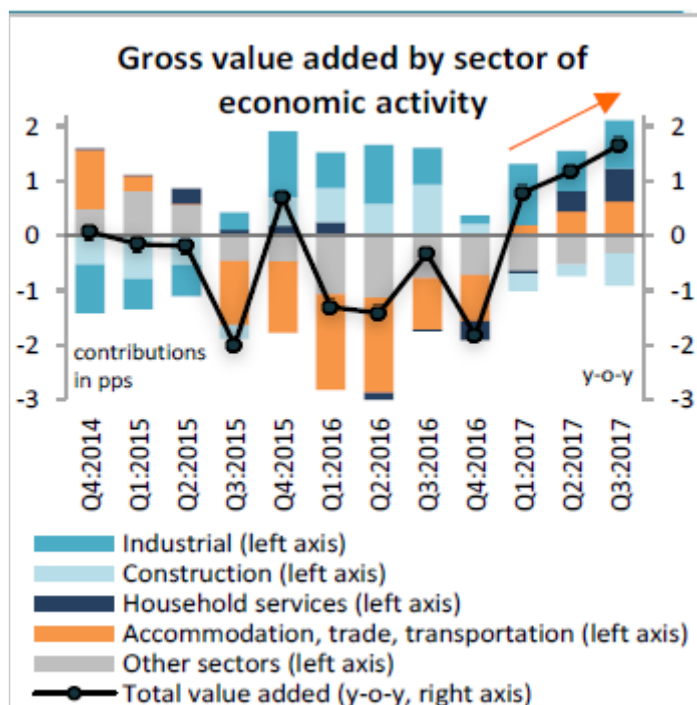


Γράφημα III-3.1.1

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δ/σης Οικονομικής Ανάλυσης της ΕΤΕ, οι τάσεις του 3ου τριμήνου μπορούν να εξηγηθούν καλύτερα εξετάζοντας το ΑΕΠ από την πλευρά της

¹³ <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1521386/oi-protathlhtes-ton-ellhnikon-exagagon-to-2016.html#null> (14-01-2018)

παραγωγής και της διάρθρωσης του εισοδήματος των τομέων που το απαρτίζουν. Πράγματι, τα στοιχεία της παραγωγής αποτυπώνουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο της επιχειρηματικής δραστηριότητας, ο οποίος αντανακλάται στην αύξηση της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κατά 1,7% ετησίως το 3ο τρίμηνο – η καλύτερη επίδοση της τελευταίας δεκαετίας – με τη βιομηχανία, το εμπόριο, τις μεταφορές και την παροχή υπηρεσιών σχετιζόμενων με τον τουρισμό να αποτελούν τις κινητήριες δυνάμεις.



Αντιστοίχως, η ετήσια αύξηση της λειτουργικής κερδοφορίας προ φόρων, όπως προσεγγίζεται από το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα και το μικτό επιχειρηματικό εισόδημα που παράγει η οικονομία – κατά 1,3% ετησίως το 9μηνο και κατά 1,4% ετησίως το 3ο τρίμηνο του 2017, σημειώνοντας αύξηση τέτοιας κλίμακας στο 9μηνο για πρώτη φορά από το 2008 – πιστοποιεί τη θετική δυναμική που αναπτύσσει το πιο ανταγωνιστικό τμήμα του επιχειρηματικού τομέα μετά από μια πολυετή διαδικασία επώδυνων αναδιαρθρώσεων.

Οι ανωτέρω τάσεις επεξηγούν σε σημαντικό βαθμό και τη φαινομενικά ιδιόμορφη διάρθρωση της αύξησης του ΑΕΠ από το σκέλος της δαπάνης, όπου οι επιχειρήσεις αφήνουν ισχυρό αποτύπωμα, κυρίως, μέσω της συσσώρευσης αποθεμάτων. Είναι αξιοσημείωτο ότι η καθαρή συσσώρευση αποθεμάτων πρόσθεσε 2,2 ποσοστιαίες μονάδες στον ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ το 3ο τρίμηνο του 2017, αντανakλώντας την τάση των επιχειρήσεων να αναπληρώσουν την απομείωση των αποθεμάτων από την ανάκαμψη της ζήτησης στο 1^ο εξάμηνο του 2017, που τροφοδοτήθηκε και από την αυξανόμενη δυναμική του τουρισμού (ετήσια αύξηση εισπράξεων 7,4% στο πρώτο 6μηνο του 2017 και 12,6% στο 3ο τρίμηνο του 2017). Οι επιχειρήσεις δεν αρκέστηκαν σε αυτό αλλά επαύξησαν το επίπεδο των αποθεμάτων τους, βασιζόμενες στην περαιτέρω αύξηση των παραγγελιών και των προσδοκιών ζήτησης για το 2ο εξάμηνο του 2017, όπως αποτυπώνεται, μεταξύ άλλων, και στις σχετικές έρευνες εμπιστοσύνης, κυρίως, στο μεταποιητικό τομέα (συστατικά δείκτη υπευθύνων προμηθειών στη μεταποίηση, καθώς και κλαδικοί δείκτες IOBE, Ευρ. Επιτροπής).

Ωστόσο, η εγχώρια ζήτηση απώλεσε δυναμική το 3ο τρίμηνο του 2017, αντανakλώντας τη σταθεροποίηση της ιδιωτικής κατανάλωσης το 3ο τρίμηνο του 2017 (0,0% σε ετήσια βάση), μετά από αύξηση 0,9% ετησίως το εξάμηνο του 2017 – υπό το βάρος της αυξανόμενης δημοσιονομικής επιβάρυνσης, σε ταμειακή βάση – αλλά και τη συρρίκνωση των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου κατά 8,5% ετησίως την ίδια περίοδο. Για την τελευταία, καταλυτικό ρόλο διαδραμάτισε η καθυστέρηση στην υλοποίηση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων που παρατηρήθηκε στο 3ο τρίμηνο του 2017 (υστέρηση εκταμιεύσεων της τάξης του 1,1% του τριμηνιαίου ΑΕΠ συγκριτικά με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2016), που αντιστοιχεί σε μείωση 10% των συνολικών επενδύσεων στο συγκεκριμένο τρίμηνο. Ωστόσο, η επιτάχυνση των δημοσίων επενδύσεων αναμένεται να παράσχει σημαντική ώθηση που θα προσεγγίσει το 3% του τριμηνιαίου ΑΕΠ το 4ο τρίμηνο του 2017. Επίσης, οι επιχειρηματικές επενδύσεις σε εξοπλισμό ήταν σχετικά σταθερές το 3ο τρίμηνο 2017. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί πως

στο 9μηνο 2017, οι εν λόγω επενδύσεις, που αποτελούν βασικό προσδιοριστικό παράγοντα των επιχειρηματικών τάσεων, αυξήθηκαν κατά 17,4% ετησίως.

Έντονα αρνητική για την επίδοση του 3ου τριμήνου του 2017 ήταν η επίδραση από την αύξηση των εισαγωγών κατά 9,3% σε ετήσια βάση, η οποία συρρίκνωσε την ετήσια αύξηση του ΑΕΠ κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες, αντισταθμίζοντας τη θετική συνεισφορά από την αύξηση των εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών, που ανήλθε στις 2,4 ποσοστιαίες μονάδες την ίδια περίοδο. Ωστόσο, η αύξηση των εισαγωγών οφείλεται, σχεδόν αποκλειστικά, στις εισαγωγές πρώτων υλών και καυσίμων που αντανakλούν ουσιαστικά την προαναφερόμενη αύξηση των αποθεμάτων και αναμένεται να μεταφραστούν σε αύξηση της παραγωγής τα επόμενα τρίμηνα.

Η διαφαινόμενη έγκαιρη ολοκλήρωση της 3ης αξιολόγησης – η ταχύτερη που έχει επιτευχθεί κατά την εφαρμογή του 3ου προγράμματος – αναμένεται να δράσει υποστηρικτικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια, όπως καταδεικνύει και η εμπειρία από τα προηγούμενα χρόνια, όπου οι περιπτώσεις έγκαιρης ολοκλήρωσης αξιολογήσεων συνοδεύονταν από βελτίωση της εμπιστοσύνης και συγκράτηση της υφεσιακής δυναμικής.

Η περαιτέρω βελτίωση του οικονομικού κλίματος και η σταδιακή ανάκαμψη της καταναλωτικής εμπιστοσύνης αναμένεται, μαζί με την επιτάχυνση της δημόσιας επενδυτικής δραστηριότητας, να δώσουν σημαντική ώθηση στο ρυθμό ανάπτυξης τα επόμενα τρίμηνα. Τα τρέχοντα επίπεδα των εν λόγω δεικτών το δίμηνο Οκτωβρίου-Νοεμβρίου 2017 προοιωνίζουν ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 2% ή υψηλότερο, το 4ο τρίμηνο του 2017, που θα φέρει τον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης πλησίον του 1,5%, ετησίως, για το σύνολο του 2017. Η ανωτέρω δυναμική στο 4ο τρίμηνο 2017 εκτιμάται ότι προσδίδει αναπτυξιακή ώθηση τουλάχιστον 0,5%, ετησίως, στο μέσο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ για το 2018 (positive carry) μετά από μία δεκαετία αρνητικών επιδράσεων.¹⁴

¹⁴https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/MacroView_Outlook_GDP_Flash_December_final.pdf (14-01-2017)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

IV-1 Εξαγωγές της Ελλάδας - Προοπτικές Ανάπτυξης

IV-1.1 Εισαγωγή

Η Ελλάδα έχει μπει σε τροχιά ύφεσης από το 2010 με την υπογραφή του πρώτου μνημονίου. Οι ελληνικές επιχειρήσεις βρέθηκαν αντιμέτωπες για πρώτη φορά στην ιστορία της χώρας με τον περιορισμό της κίνησης κεφαλαίων (capital controls), ενώ διεξήχθησαν δύο πρόωρες εκλογικές αναμετρήσεις και ένα δημοψήφισμα. Η Ελλάδα αποτελεί στις μέρες μας μία δραματική και ακραία περίπτωση αποεπένδυσης με υψηλό φορολογικό καθεστώς, με δυσκολίες στην εξεύρεση κεφαλαίων κίνησης και κατά συνέπεια επιβίωσης. Επιπλέον, αν και στις επιχειρήσεις δύνεται η δυνατότητα να απασχολήσουν ανθρώπινο δυναμικό υψηλών τυπικών προσόντων με πολυετή εμπειρία και με χαμηλό μισθό (μετά την κατάργηση των Σ.Σ.Ε. και το πάγωμα των τριετιών το 2012) αδυνατούν να το πράξουν με αποτέλεσμα η ανεργία να έχει σκαρφαλώσει στο 21% (Ιούλιο,2017)¹⁵.

Παρόλα αυτά, οι Ισχυρές επιχειρήσεις της Ελληνικής Οικονομίας κατόρθωσαν να επιβιώσουν απέναντι σε αυτό το εφιαλτικό σκηνικό, που διατηρείται μέχρι σήμερα στον επιχειρηματικό χάρτη της χώρας μας. Κάποιες από αυτές, ίσως οι καλύτερες και πιο δυναμικές αύξησαν τον κύκλο εργασιών τους και τα ταμειακά τους διαθέσιμα προκειμένου να θωρακιστούν απέναντι στην πτώση του ΑΕΠ που ξεκίνησε να υποχωρεί από το 2009, αυτές οι επιχειρήσεις αποτελούν το ελληνικό επιχειρείν. Αυτές οι επιχειρήσεις κατάφεραν να πληρώνουν τους φόρους τους στο κράτος, να προβαίνουν σε προσλήψεις προσωπικού, να παράγουν πλούτο και να ατενίζουν με αισιοδοξία το μέλλον της χώρας.

Το κοινό χαρακτηριστικό των επιχειρήσεων αυτών είναι η εξωστρέφεια με την οποία κατάφεραν να αυξήσουν τις ταμειακές τους ροές, να εξασφαλίσουν την ανεξαρτησία τους από τις τράπεζες και να ενισχύσουν στη θέση τους στην παγκόσμια οικονομία. Οι «Ισχυρές»

¹⁵ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1300257/eurostat-sto-206-i-anergia-stin-ellada-ton-augousto>
(24-01-2018)

αυτές επιχειρήσεις θα γίνουν τροχοπέδη και θα στηρίξουν την ελληνική οικονομία και θα την οδηγήσουν σε ανάπτυξη παρά τις αντιξοότητες. Η οικονομία της χώρας μας έχει ανάγκη από μία διαφορετική πολιτική σύνθεση, που θα αλλάξει τα δεδομένα με επενδύσεις που θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας, καινοτόμα προϊόντα, συνεργασίες μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων αλλά κυρίως με την παραγωγή εγχώριων προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας.

IV-1.2 Η Ελληνική οικονομία έχει προοπτικές για ανάπτυξη

Οι Ελληνικές επιχειρήσεις για χρόνια λειτουργούσαν κάτω από ένα χαμηλής ποιότητας θεσμικό περιβάλλον και υπό προστασία από τον ανταγωνισμό. Με αποτέλεσμα να επιβαρύνουν το επιχειρηματικό κόστος λειτουργίας, τις μικρού μεγέθους επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν σε παραδοσιακούς τομείς όπως οι υπηρεσίες και οι κατασκευές. Ενώ στις εξωστρεφείς επιχειρήσεις δεν προσφέρονταν ανταγωνιστικό έδαφος, αντιθέτως πραγματοποιούντο εισαγωγές ομοειδών αγαθών με την εξεύρεση πόρων κυρίως από δανεισμό. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να συντηρούνται επιχειρήσεις όπου το κοινωνικό τους κόστος υπερέβαινε το κοινωνικό τους όφελος. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η διαμόρφωση ενός συστήματος σχετικά υψηλής κερδοφορίας στους προστατευόμενους κλάδους της οικονομίας, όπου τα κέρδη αυτά επενδύονταν σε αποταμιεύσεις, ακίνητα κλπ συρρικνώνοντας έτσι τους δυναμικούς κλάδους της οικονομίας, όπως η γεωργία.

Στο πλαίσιο του προγράμματος προσαρμογής που εφαρμόζεται με τη βοήθεια του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)¹⁶, έχουν πιστοποιηθεί αρκετές ρυθμίσεις/εμπόδια στο ελληνικό δίκαιο, που ρυθμίζει τη λειτουργία των αγορών, προϊόντων και υπηρεσιών. Στις συντονισμένες προσπάθειες που γίνονται για την απελευθέρωση των αγορών υψώνονται εμπόδια από της αντιδράσεις των θιγόμενων πλευρών με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολιτικές πιέσεις ώστε να μην εφαρμόζονται οι μεταρρυθμίσεις που προάγονται. Ο ΟΟΣΑ προτείνει την κατάργηση επιμέρους ρυθμίσεων σε κλάδους όπως του εμπορίου, των τροφίμων και ποτών, του τουρισμού, στην κλωστοϋφαντουργία, τις κατασκευές το ηλεκτρονικό εμπόριο, στα φάρμακα κ.α.

¹⁶ http://www.ggk.gov.gr/?page_id=5521 (24-01-2018)

Οι ελληνικές επιχειρήσεις εκτός από το απρόσιτο θεσμικό πλαίσιο έχουν να αντιμετωπίσουν ζητήματα όπως το υψηλό ενεργειακό κόστος, την υψηλή φορολογία, τις υψηλές εισφορές, το υψηλό κόστος δανεισμού σε συνδυασμό με την χαμηλή διαθεσιμότητα τέτοιων παροχών αλλά και τον περιορισμό κίνησης κεφαλαίων.

Επειδή μια οικονομία με τόσα εμπόδια δεν μπορεί να πάει μπροστά, επιβάλλεται το κράτος να πάρει μέτρα για τη δημιουργία ενός φιλικού για την επιχειρηματικότητα και τις επενδύσεις περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τον Γενικό Διευθυντή του ΣΕΒ κ. Σκέρτσου τα «κλειδιά της Ανάπτυξης» είναι:

- Η μείωση της φορολογίας καθώς, η ασθενική χρηματοδότηση των επιχειρήσεων και η δημοσιονομική πίεση αναπόφευκτα περιορίζουν τις δαπάνες για επενδύσεις και την κατανάλωση. Όμως για να επιστρέψουμε σε δυναμικούς ρυθμούς ανάπτυξης, χρειαζόμαστε ένα «επενδυτικό boom» που θα μειώσει την τεράστια αποεπένδυση που έχει υποστεί η Ελληνική οικονομία τα τελευταία χρόνια –σημειώνεται ότι σήμερα πραγματοποιούνται λιγότερες επενδύσεις κατά €40 δις σε σχέση με το 2007. Συνεπώς, η ενθάρρυνση μαζικών και καλών επενδύσεων απαιτεί γενναία και οριζόντια φορολογικά κίνητρα που θα κινήσουν το εγχώριο και διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον.
- Η πολιτεία έχει δεσμευθεί σε μόνιμη δημοσιονομική πλεονασματική διαχείριση από εδώ και στο εξής. Αυτό προϋποθέτει κατ' ελάχιστον την κατάρτιση και υλοποίηση ενός προγράμματος αύξησης της παραγωγικότητας στο δημόσιο τομέα, ώστε με λιγότερους πόρους να γίνει δυνατή η παροχή ικανοποιητικού επιπέδου δημοσίων αγαθών, ιδίως της παιδείας, της υγείας και της κοινωνικής προστασίας. Μόνο έτσι θα μπορέσει να μειωθεί η υπερφορολόγηση της ιδιωτικής οικονομίας και να απελευθερωθεί η αναπτυξιακή δυναμική της προς όφελος των εισοδημάτων και της απασχόλησης.
- Για την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στην οικονομία, η αγορά εργασίας πρέπει να συνεχίσει να λειτουργεί ευέλικτα, ώστε να μην μπαίνουν εμπόδια στην αναπτυξιακή διαδικασία. Τυχόν παλινόρθωση πρακτικών του παρελθόντος όσον αφορά στις συλλογικές διαπραγματεύσεις, θα ανακόψει άρδην την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και την απορρόφηση της κοινωνικά απαράδεκτης υψηλής ανεργίας που μαστίζει την ελληνική οικονομία. Ο ΣΕΒ, ως κοινωνικός εταίρος, προκρίνει τις ελεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις σε επίπεδο επιχείρησης, κάτω

από την ομπρέλα κλαδικών συμφωνιών γενικών κατευθύνσεων, με τον κατώτατο μισθό στην οικονομία να προσδιορίζεται από την κυβέρνηση, σε συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

- Τέλος, η αλλαγή του παραγωγικού προτύπου της χώρας απαιτεί την στροφή επενδυτικών πόρων προς τους βιομηχανικούς- κατά βάση- κλάδους της οικονομίας, που παράγουν και εξάγουν ή υποκαθιστούν εισαγωγές με ελληνικά προϊόντα. Η αλλαγή του παραγωγικού προτύπου προϋποθέτει νέες και καινοτόμες ιδιωτικές επενδύσεις. Η ενίσχυσή τους απαιτεί την αποκατάσταση ικανοποιητικών και ανταγωνιστικών διεθνώς συνθηκών κερδοφορίας, μέσω της συνέχισης των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που σκοπεύουν στην αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου, και ιδίως στην αδειοδοτική και χωροταξική διαδικασία εγκατάστασης επενδύσεων και των καθυστερήσεων στην απονομή δικαιοσύνης.

Καθώς η χώρα οδεύει προς καλύτερες μέρες, δεν πρέπει να λησμονούμε πως ό,τι έγινε μέχρι σήμερα κερδήθηκε με κόπους και θυσίες, κυρίως των οικονομικά ασθενέστερων. Οι άνεργοι ψάχνουν για δουλειές και οι ελεύθεροι επαγγελματίες για έσοδα, ώστε να διασφαλίσουν ένα αξιοπρεπές επίπεδο διαβίωσης. Οι επιχειρήσεις θέλουν καλύτερες συνθήκες φορολογίας και χρηματοδότησης που να στηρίζουν την κερδοφορία τους και θα τους επιτρέπουν να κάνουν επενδύσεις και να δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας. Το κράτος ψάχνει για έσοδα για να χρηματοδοτεί τις συντάξεις και να εξυπηρετεί το χρέος. Η απάντηση σε όλα αυτά δεν μπορεί να είναι τίποτα λιγότερο από μια καλπάζουσα ανάπτυξη. Οι προοπτικές είναι ευνοϊκές. Ας τις αξιοποιήσουμε.¹⁷

IV-2 Κλάδοι με προοπτικές στην Ελλάδα

IV-2.1 Ο κλάδος της ενέργειας

Η ενέργεια και η πράσινη τεχνολογία είναι ένας κλάδος που ανεβαίνει δυναμικά και τα επόμενα χρόνια αναμένεται να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ελληνική οικονομία. Η πράσινη ενέργεια και επιχειρηματικότητα (ΑΕΠ, ανακύκλωση, ενεργειακά κτίρια, διαχείριση

¹⁷ <http://www.sev.org.gr/grafeio-typou/arthrografia-synentefxeis-se-mme/ta-kleidia-tis-anaptyxis-arthro-tou-genikou-diefthynti-tou-sev-k-aki-skertsou-stin-realnews-14-1-2018/>

αποβλήτων και ενεργειακή αξιοποίηση καθώς και η εξοικονόμηση ενέργειας) είναι στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη μιας οικονομίας στο μέλλον και τη δημιουργία και διατήρηση των χιλιάδων θέσεων εργασίας.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μία στροφή του επιχειρηματικού κόσμου στον κλάδο της ενέργειας. Ίσως είναι ο κλάδος που θα επιστρέψει τη χώρα στην ανάπτυξη, πλέον χαρακτηρίζεται ως ο πιο δυναμικός κλάδος και με τις περισσότερες προοπτικές. Το 2015 πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες διεργασίες για το άνοιγμα των αγορών φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού, η έναρξη εργασιών για την κατασκευή των αγωγών Tap και IGB, μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές, υπήρξαν θετικά μηνύματα για τα αιολικά πάρκα και τα φωτοβολταϊκά συστήματα.

IV-2.1.1 Ο Αγωγός TAP

Ο Διαδριατικός Αγωγός (Trans Adriatic Pipeline - TAP) είναι ένα έργο κατασκευής αγωγού φυσικού αερίου ο οποίος θα μεταφέρει φυσικό αέριο από την περιοχή της Κασπίας στην Ευρώπη.

Ο TAP θα διασυνδεθεί με τον αγωγό φυσικού αερίου Ανατολίας (TANAP) στα ελληνοτουρκικά σύνορα και θα διέρχεται από τη Βόρεια Ελλάδα, την Αλβανία και την Αδριατική Θάλασσα προτού καταλήξει στις ακτές της Νότιας Ιταλίας όπου θα συνδεθεί στο ιταλικό δίκτυο φυσικού αερίου.

Το έργο βρίσκεται επί του παρόντος στη φάση της κατασκευής του αγωγού, η οποία ξεκίνησε το 2016. Όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του, ο TAP θα παρέχει την πιο άμεση, λογική και οικονομικά αποδοτική οδό μεταφοράς φυσικού αερίου που θα ανοίξει τον ζωτικής σημασίας Νότιο Διάδρομο Φυσικού Αερίου και θα έχει μήκος 4.000 χλμ.



Εικόνα 4.3.1.1 Χάρτης Διαδρομής Αγωγού TAP(Πηγή: <https://www.tap-ag.gr>)

IV-2.1.2 Η διαδρομή του Διαδριατικού Αγωγού φυσικού αερίου

Ο Διαδριατικός Αγωγός φυσικού αερίου (TAP) θα ξεκινήσει από τους Κήπους στα σύνορα της Ελλάδας με την Τουρκία όπου θα διασυνδεθεί με τον αγωγό φυσικού αερίου Ανατολίας (TANAP).

Από εκεί το χερσαίο τμήμα του TAP θα διασχίσει όλη τη Βόρεια Ελλάδα –πρόκειται για το μεγαλύτερο τμήμα του αγωγού– και κατευθυνόμενο από τα ανατολικά προς τα δυτικά μέσω της Αλβανίας θα καταλήξει στις ακτές της Αδριατικής.

Το υποθαλάσσιο τμήμα του αγωγού θα ξεκινήσει κοντά στην αλβανική πόλη Fier και θα διασχίσει την Αδριατική για να συνδεθεί στο ιταλικό δίκτυο μεταφοράς φυσικού αερίου στη Νότια Ιταλία.

Η διαδρομή του TAP θα έχει μήκος 878 χλμ. (Ελλάδα 550 χλμ., Αλβανία 215 χλμ., Αδριατική Θάλασσα 105 χλμ., Ιταλία 8 χλμ.). Το μεγαλύτερο υψόμετρο από το οποίο θα περάσει ο TAP θα είναι τα 1.800 μέτρα στα αλβανικά όρη, ενώ το βαθύτερο σημείο που θα υποδεχθεί το υποθαλάσσιο τμήμα θα είναι τα 820 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.¹⁸

IV-2.1.3 Διασυνδέσεις με άλλους αγωγούς

Κατά μήκος της διαδρομής του, ο TAP μπορεί να διευκολύνει συνδέσεις με διάφορους υφιστάμενους ή προτεινόμενους αγωγούς, διασφαλίζοντας ότι ο Νότιος Διάδρομος Φυσικού Αερίου θα προσεγγίζει όσο το δυνατόν περισσότερες διαφορετικές ενεργειακές αγορές. Θα καθιστά έτσι δυνατή τη μεταφορά φυσικού αερίου από την Κασπία σε πολλούς προορισμούς της Νοτιοανατολικής, Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης. Μία από τις σημαντικότερες διασυνδέσεις θα είναι με τον IGB μέσω της Βουλγαρίας. Στη Βουλγαρία, οι κατασκευαστές του σχεδιαζόμενου Διασυνδετήριου Αγωγού Ελλάδας – Βουλγαρίας (IGB) υπέγραψαν με τον TAP τον Ιανουάριο του 2014 Μνημόνιο Κατανόησης και Συνεργασίας για τεχνικά θέματα. Ο IGB μπορεί κάλλιστα να διοχετεύσει φυσικό αέριο από την Κασπία στο βουλγαρικό δίκτυο φυσικού αερίου και περαιτέρω στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

¹⁸ <https://www.tap-ag.gr> (6-3-2018)

IV-2.2 Ο κλάδος των τροφίμων και της γεωργίας

Από τότε, που ο άνθρωπος ανακάλυψε τη γεωργία, πριν από 8-10 χιλ χρόνια περίπου, αυτή είναι συνυφασμένη με την οργάνωσή του σε κοινωνίες. Έκτοτε και μέχρι σήμερα παίζει σημαντικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή του. Τρεις είναι οι κυριότεροι ρόλοι της γεωργίας, η διατροφή του ανθρώπου, η στήριξη της βιομηχανίας και οι επιδράσεις της στο περιβάλλον.

Ο κλάδος των τροφίμων και της γεωργίας αποτελούν σταθερές αξίες και είναι από τους βασικούς μοχλούς της ελληνικής οικονομίας. Η γεωργία και ο πρωτογενής τομέας παραγωγής μπορούν να παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην αναβάθμιση της ελληνικής οικονομίας και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας καθώς, η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού δημιουργεί επιπλέον ανάγκες όπου για την κάλυψη των διατροφικών του αναγκών απαιτείται και αύξηση της παραγωγής.

Οι εξωστρεφείς εταιρίες του κλάδου αποτελούν την πρώτη εξαγωγική δύναμη της χώρας (χωρίς τα πετρελαιοειδή), παρά την πολυετή ύφεση που πλήττει τη χώρα μας. Στοιχεία που αντλήθηκαν από την εμπορική έκθεση που δημοσίευσε η Commission¹⁹ αναλύονται από την ΠΑΣΕΓΕΣ και παρουσιάζουν τις εξαγωγικές επιδόσεις του προηγούμενου έτους. Τα στοιχεία αυτά ενισχύουν την ικανότητα των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων οι οποίες όχι μόνο κατάφεραν να διατηρήσουν τα μερίδια αγοράς τους αλλά και να δημιουργήσουν νέα παρουσιάζοντας αύξηση των εξαγωγικών προϊόντων.

Σύμφωνα με τα εν λόγω στοιχεία, οι αγορές των ΗΠΑ, της Ρωσίας και αρκετές ασιατικές συμβάλουν δυναμικά στην ανάπτυξη των εξαγωγών γεωργικών προϊόντων διατροφής.

Όπως προκύπτει και από τον Πίνακα IV-2.2.1 οι πωλήσεις στις ΗΠΑ αυξήθηκαν κατά 6% (ή 1,22 δισ. Ευρώ), ενώ οι ρωσικές εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 16% (αύξηση κατά 0,9 δισ. Ευρώ).

Όσον αφορά τις ασιατικές αγορές, οι εξαγωγές στην Ιαπωνία αυξήθηκαν κατά 11% (επιπλέον 0,6 δισ. Ευρώ), οι εξαγωγές στην Κίνα αυξήθηκαν κατά 5% (ή 0,6 δισ. Ευρώ), στο Χονγκ Κονγκ κατά 10% (0,4 δισ. Ευρώ) 13% (μέχρι 0,3 δισ.).

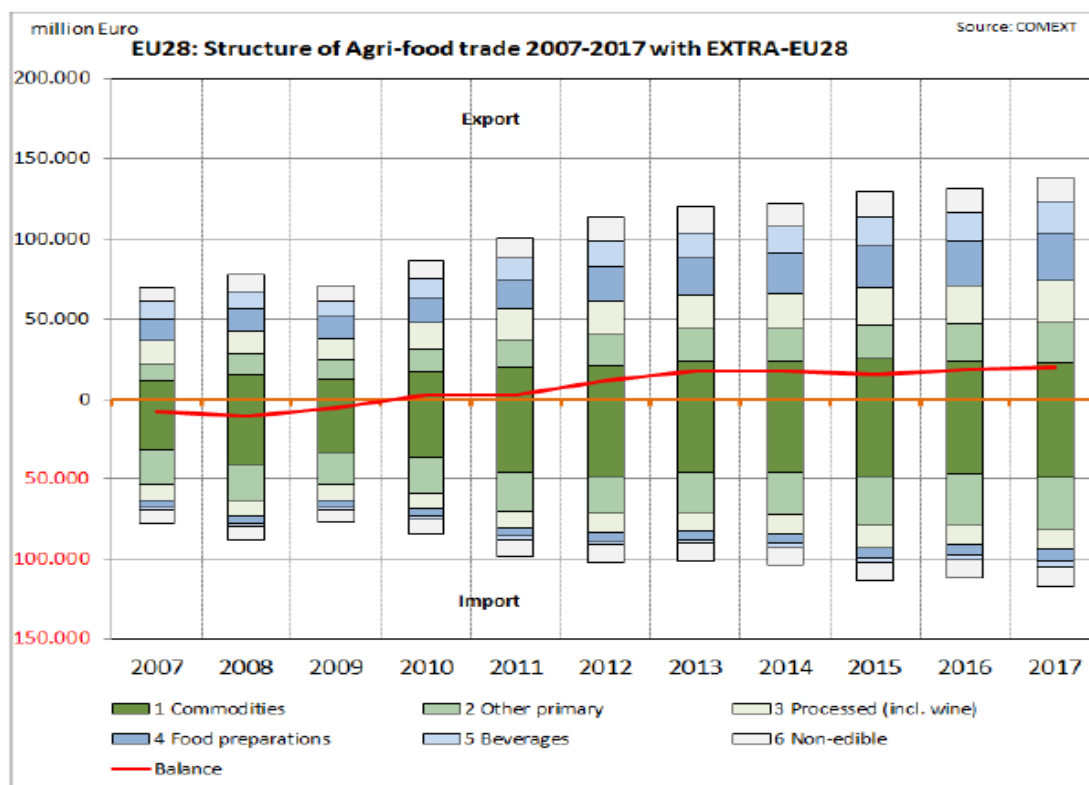
¹⁹ https://ec.europa.eu/agriculture/sites/agriculture/files/trade-analysis/monitoring-agri-food--trade/2017-december_en.pdf (7-3-2018)

Οι τομείς των οίνων, των τροφών για τα ζώα συντροφιάς και των οινοπνευματωδών ποτών και των λικέρ πραγματοποίησαν πολύ καλά τις εξαγωγές τους τελευταίους 12 μήνες, αυξάνοντας αντίστοιχα κατά 12% (αύξηση 1,24 δισ. Ευρώ), 17% (επιπλέον 0,6 δισ. Ευρώ) και 5% ? 0,5 δισ.). Ωστόσο, οι εξαγωγές σιτηρών και άλλων σιτηρών και χοιρινού κρέατος μειώθηκαν κατά 27,5% (κατά 1,5 δισ. Ευρώ), 13,5% (0,3 δισ. Ευρώ λιγότερο) και 2,8% (κατά 0,1 δισεκ. Ευρώ).

| EU28 agri-food exports to | cumulative data: 12 month period | | | | | monthly data | | | |
|--|----------------------------------|-----------------|-----------------|---|-------|--------------|--------|--------------------------------|-------|
| PARTNER/PERIOD (million Euro) source: COMEXT | Rank 2016/17 | Jan16- Dec16 | Jan17- Dec17 | Difference Jan17-Dec17 to Jan16-Dec16 | | Dec-16 | Dec-17 | Difference Dec 17 to Dec 16 | |
| | | mio € | mio € | mio € | % | mio € | mio € | mio € | % |
| Extra-EU28 | | 131.171 | 137.904 | 6.733 | 5,1 | 11.315 | 11.005 | -309 | -2,7 |
| United States of America | 1 | 20.737 | 21.954 | 1.217 | 5,9 | 1.783 | 1.617 | -166 | -9,3 |
| China | 2 | 11.379 | 11.971 | 591 | 5,2 | 845 | 863 | 18 | 2,2 |
| Switzerland | 3 | 7.874 | 8.207 | 333 | 4,2 | 648 | 636 | -11 | -1,7 |
| Russia | 4 | 5.624 | 6.516 | 892 | 15,9 | 514 | 519 | 5 | 1,0 |
| Japan | 5 | 5.774 | 6.419 | 645 | 11,2 | 535 | 575 | 40 | 7,5 |
| Norway | 6 | 4.307 | 4.479 | 172 | 4,0 | 346 | 345 | -1 | -0,3 |
| Hong Kong | 7 | 3.711 | 4.077 | 366 | 9,9 | 333 | 338 | 6 | 1,8 |
| Saudi Arabia | 8 | 4.576 | 4.044 | -532 | -11,6 | 404 | 325 | -79 | -19,5 |
| Turkey | 9 | 3.227 | 3.682 | 456 | 14,1 | 271 | 354 | 84 | 30,9 |
| Canada | 10 | 3.449 | 3.561 | 112 | 3,2 | 236 | 244 | 8 | 3,3 |
| Australia | 11 | 2.993 | 3.220 | 227 | 7,6 | 275 | 271 | -4 | -1,6 |
| Korea (Republic of) | 12 | 2.630 | 2.971 | 341 | 13,0 | 269 | 240 | -30 | -11,0 |
| United Arab Emirates | 13 | 3.137 | 2.952 | -185 | -5,9 | 306 | 229 | -77 | -25,1 |
| Algeria | 14 | 2.586 | 2.432 | -154 | -6,0 | 237 | 222 | -15 | -6,3 |
| Singapore | 15 | 2.004 | 2.202 | 198 | 9,9 | 184 | 167 | -17 | -9,1 |
| Ukraine | 16 | 1.546 | 1.814 | 269 | 17,4 | 156 | 180 | 24 | 15,6 |
| Israel | 17 | 1.707 | 1.796 | 88 | 5,2 | 177 | 155 | -23 | -12,7 |
| South Africa | 18 | 1.697 | 1.782 | 84 | 5,0 | 163 | 154 | -9 | -5,5 |
| Brazil | 19 | 1.555 | 1.685 | 130 | 8,4 | 135 | 144 | 10 | 7,1 |
| Morocco | 20 | 1.718 | 1.542 | -176 | -10,2 | 142 | 194 | 51 | 36,2 |
| other countries | | 38.939 | 40.598 | 1.659 | 4,3 | 3.358 | 3.232 | -125 | -3,7 |

Πίνακας IV-2.2.1 Οι 20 top προορισμοί Αγροτικών Προϊόντων Παγκοσμίως

Οι εισαγωγές γεωργικών προϊόντων διατροφής στην ΕΕ αυξήθηκαν επίσης, αλλά με βραδύτερο ρυθμό από τις εξαγωγές. Αυτό αντανακλάται στο εμπορικό ισοζύγιο των γεωργικών προϊόντων διατροφής που παραμένει θετικό με πλεόνασμα εξαγωγών ύψους 20,5 δισ. Ευρώ όπως απεικονίζεται και στο διάγραμμα IV-2.2.1.



Διάγραμμα IV-2.2.1

Στο πλευρό αυτών των επιχειρήσεων βρίσκονται φορείς και σύνδεσμοι όπως ο Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών Τροφίμων όπου όπως υπογραμμίζει ο πρόεδρος του κ. Ευάγγελος Καλούσης, στο περιοδικό European Business Review: «Ο ΣΕΒΤ πιστεύει ότι η έρευνα στον τομέα των τροφίμων και της διατροφής πρέπει να αποτελεί υψηλή εθνική προτεραιότητα, αφ' ενός, για την προώθηση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του κλάδου και, αφ' ετέρου, για την διασφάλιση της ευημερίας των καταναλωτών. Πιστεύοντας ότι ο δρόμος για επιτυχία και επιβίωση στο σημερινό επιχειρηματικό τοπίο περνά υποχρεωτικά μέσα από την καινοτομία, η βιομηχανία τροφίμων υποστηρίζει ότι οι δαπάνες που κατευθύνονται σε έρευνα και τεχνολογία, με σκοπό την ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών, αποτελούν επένδυση στο μέλλον, που δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα».²⁰

²⁰ <http://www.europeanbusiness.gr/page.asp?pid=3074> (7-3-2018)

IV-2.2.1 Βιολογική Γεωργία - Κτηνοτροφία

Όπως προαναφέρθηκε ο τρίτος ρόλος της γεωργίας είναι και η προστασία του περιβάλλοντος, προς την κατεύθυνση αυτή το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων θέτει σε εφαρμογή τους στόχους της πρότασης του Ευρωπαϊκού Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την βιολογική παραγωγή όπως υπεγράφη στις Βρυξέλες στις 24-03-2014. Συνοπτικά οι στόχοι της Βιολογικής Γεωργίας και Κτηνοτροφίας είναι:

- Παραγωγή προϊόντων και τροφίμων υψηλής διατροφικής αξίας, ασφαλή για τον καταναλωτή χωρίς υπολείμματα φυτοφαρμάκων, αντιβιοτικών και χημικών λιπασμάτων.
- Προστασία του περιβάλλοντος (προστασία του εδάφους και του υδροφόρου ορίζοντα, αειφορική διαχείριση φυσικών πόρων, εξασφάλιση της βιοποικιλότητας)
- Μη χρήση γενετικά τροποποιημένων οργανισμών (ΓΤΟ) ή/και προϊόντων που παράγονται από αυτούς.
- Προστασία της υγείας των αγροτών από την έκθεσή τους σε βλαβερές χημικές ουσίες.
- Η φυσική διαβίωση των ζώων και η εξασφάλιση της ευζωίας τους.
- Χρήση ζωοτροφών που έχουν παραχθεί με βιολογικό τρόπο και χωρίς τη χρήση γενετικά τροποποιημένων οργανισμών (ΓΤΟ) ή/και προϊόντων που παράγονται από αυτούς.²¹

IV-2.3 Ο κλάδος των Κατασκευών

Ο κλάδος που έχει πληγεί ανεπανόρθωτα τα τελευταία χρόνια είναι αυτός των κατασκευών αφού οι πλειονότητα των επιχειρήσεων βρέθηκε στα πρόθυρα χρεοκοπίας ή οδηγήθηκε στο άρθρο 99 του πτωχευτικού κώδικα. Λόγοι που οδήγησαν αυτόν τον κλάδο σε πτώση οφείλεται στις καθυστερήσεις πληρωμών κυρίως δημοσίων έργων που με τη σειρά τους οι

²¹ <http://www.minagric.gr/index.php/el/for-farmer-2/biologikgeorgiaktinotrofia> (08-03-2018)

εργολάβοι καθυστέρησαν να ολοκληρώσουν ενώ η αύξηση των τιμών στις α' ύλες (π.χ.σίδηρο) έβγαλαν εκτός προϋπολογισμού τις κατασκευαστικές εταιρίες. Υπάρχουν όμως αισιόδοξα μηνύματα και σε αυτόν τον κλάδο από τις εξωστρεφείς επιχειρήσεις, εφόσον δεν υπάρχει εγχώρια ζήτηση και ο λόγος είναι για το μάρμαρο που εξακολουθεί να στηρίζει σημαντικά την εθνική οικονομία

IV-2.3.1 Μάρμαρα

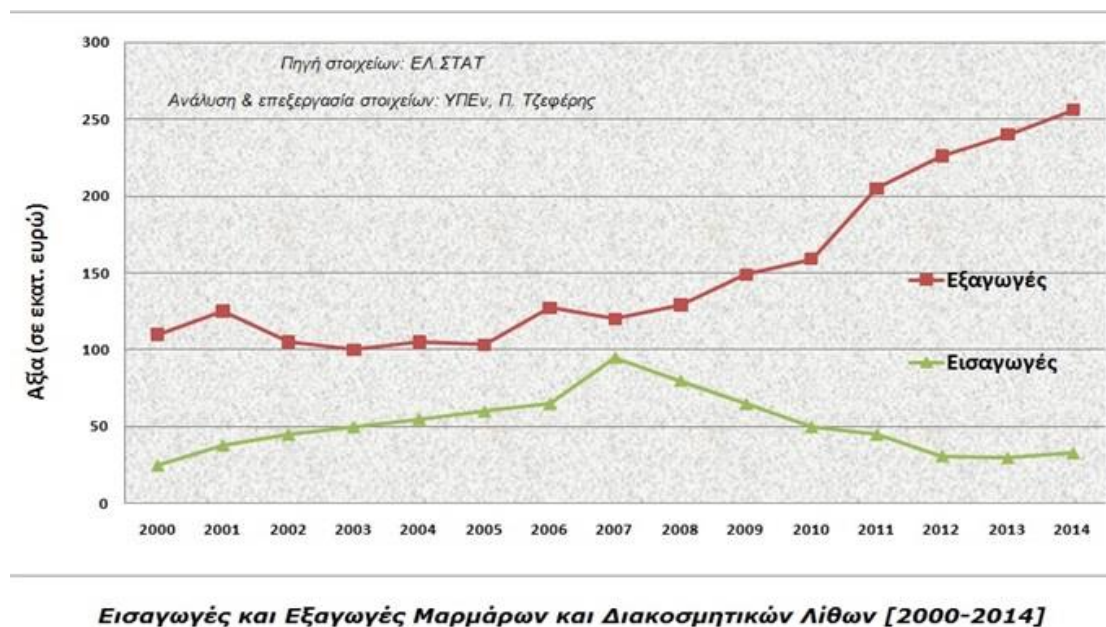
Στην Ελλάδα υπάρχουν μεγάλα κοιτάσματα μαρμάρων. Στον κλάδο εξόρυξης μαρμάρων δραστηριοποιούνται πολλές επιχειρήσεις μέσα σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού. Η ελληνική βιομηχανία μαρμάρου έχει καταφέρει να διατηρεί τη θέση της στην αγορά παρά τον έντονο ανταγωνισμό. Η Ελλάδα είναι από της δημοφιλέστερες χώρες παραγωγής μαρμάρου παγκοσμίως ενώ τα αποθέματα της χαρακτηρίζονται ανεξάντλητα.

Σε αντίθεση με τη συρρίκνωση της εσωτερικής αγοράς δομικών υλικών, η οποία εμφανίζει πτώση από το 2008 και μετά, ο τομέας του μαρμάρου όλα αυτά τα χρόνια εξακολουθεί την ανοδική του πορεία με βασικό στοιχείο τον εξαγωγικό προσανατολισμό του μέχρι και 75-80% της συνολικής παραγωγής των παραγόμενων μαρμάρινων προϊόντων.

Οι εξαγωγές στο σύνολο του τομέα μαρμάρων και προϊόντων φυσικών λίθων, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ) και την επεξεργασία από το Υπουργείο Περιβάλλοντος κι Ενέργειας (ΥΠΕν), ήταν την τελευταία διετία, στο επίπεδο των 830-850 χιλ. τον. και συνολικής αξίας 230-260 εκατ. ευρώ ετησίως, συνεχίζοντας έτσι, την ανοδική τροχιά που έχει ξεκινήσει από το 2008, όταν η εγχώρια ζήτηση άρχισε να επηρεάζεται από την οικονομική κρίση. Παράλληλα, οι εισαγωγές κυμάνθηκαν σε χαμηλά επίπεδα των 30-33 εκατ. ευρώ ετησίως, εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης του μαρμάρου στην εγχώρια αγορά (διάγραμμα IV-2.3.1.1).

Από το προϊόν που εξάγεται, το 40% περίπου κατευθύνεται πλέον προς την Κίνα και το υπόλοιπο εξαγόμενο μάρμαρο διατίθεται σε χώρες της Μέσης Ανατολής, στις ΗΠΑ και σε μικρότερο βαθμό στην ευρωπαϊκή αγορά. Σε αυτό συνέβαλε η ποιοτική ανωτερότητα του ελληνικού μαρμάρου (χρώματα, φυσικομηχανικά χαρακτηριστικά κλπ) που αποτελεί

σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων του κλάδου στις εξαγωγικές δραστηριότητες.



Διάγραμμα IV-2.3.1.1

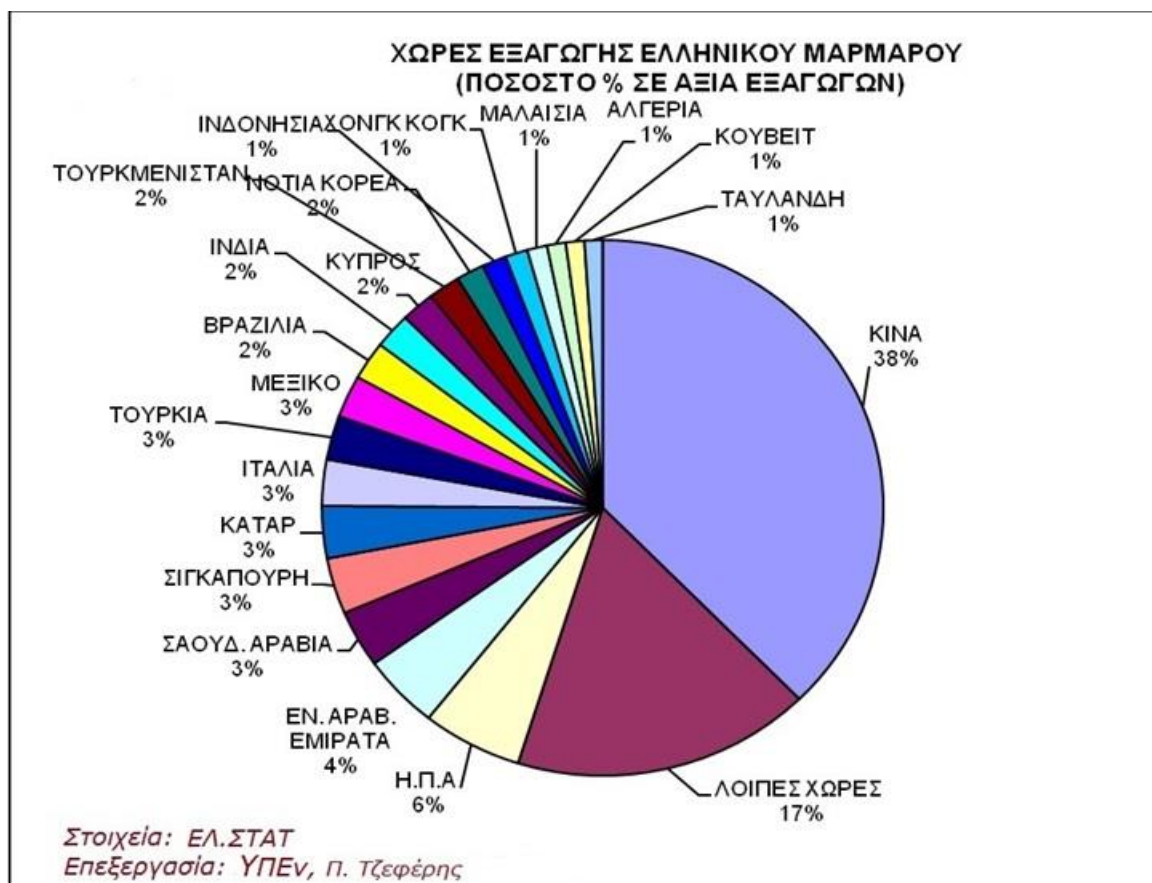
Επίσης σημαντική είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων με διαρθρωτικές αλλαγές στο επιχειρησιακό μοντέλο, την οργάνωση της δουλειάς, τη διασφάλιση της ποιότητας των παραγομένων προϊόντων και τέλος τη μετεξέλιξη από την απλή διεκπεραίωση της πώλησης τυποποιημένων προϊόντων μαρμάρου στην παροχή ολοκληρωμένων λύσεων.

Η ανάπτυξη του μαρμάρου εδράζεται στην Ελληνική Περιφέρεια αλλά είναι δυστυχώς ανισοβαρής, βασιζόμενη κύρια στις εξαγωγές των μεγαλύτερων εταιρειών του τομέα και σε προϊόντα περιοχών όπως Θάσος, Καβάλα, Δράμα, Δυτ. Μακεδονία και Πεντέλη που έχουν αξιοσημείωτη ζήτηση. Οι ηγέτιδες εταιρείες του κλάδου επιδεικνύουν εξωστρεφή συμπεριφορά και επιτυγχάνουν αυξημένους κύκλους εργασιών κυρίως λόγω του εξαγωγικού προσανατολισμού αλλά και επενδύσεις σε έρευνα και ανάπτυξη νέων κοιτασμάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εταιρείες: Παυλίδης ΑΕ.-Μάρμαρα-Γρανίτες, "FHL - Η. Κυριακίδης-Μάρμαρα-Γρανίτες Α.Β.Ε.Ε", Ικτίνος Ελλάς ΑΕ, ΑΕΒΕ Λατομείων Μαρμάρου Διονύσου Πεντέλης (Dionyssomarble) και Μάρμυκ Ηλιόπουλος ΕΠΕ. Αντίθετα, οι μικροί και μεσαίοι παραγωγοί που προσδοκούν στην εγχώρια κατανάλωση, επιβιώνουν με δυσκολία

προσδοκώντας σε στήριξη από την πολιτεία, είτε αναστέλλουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων τους.

Οι εξαγωγές μαρμάρων προς την Κίνα, η οποία αποτελεί πλέον, την σημαντικότερη μαζική αγορά για το ελληνικό μάρμαρο, ανέρχονται σε αξία στα 80-90 εκατ. €, αντιπροσωπεύοντας το 38-40% της συνολικής αξίας (αλλά και το 55-57 % της ποσότητας) των ελληνικών εξαγωγών μαρμάρου. Η τεράστια αγορά της Κίνας είναι μια σημαντική κατάκτηση για το ελληνικό μάρμαρο και παρά την επιβράδυνση της ανάπτυξης της οικονομίας της Κίνας από τους φρενήρεις ρυθμούς των προηγούμενων ετών, αποτελεί εγγύηση για την μελλοντική διάθεση των ελληνικών μαρμαρίνων προϊόντων.

Εκτός από την Κίνα, σημαντικές αγορές που απορροφούν το ελληνικό μάρμαρο είναι: οι ΗΠΑ (αξία εξαγωγών 14 εκατ. €), τα Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα (αξία εξαγωγών 10.8 εκατ. €), η Σιγκαπούρη (8.1 εκατ. €), το Κατάρ (7.6 εκατ. €), η Ιταλία (6.6 εκατ. €) και η Τουρκία (6.5 εκατ. €) (οικονομικά στοιχεία 2014).



Διάγραμμα IV-2.3.1.2

Γενικότερα ο κλάδος εξόρυξης, κοπής και επεξεργασίας μαρμάρου αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα, εκκρεμότητες, διοικητικές και θεσμικές ασάφειες που αφορούν τόσο την αδειοδότησή του όσο και την ανάγκη λήψης θεσμικών ή άλλων πρωτοβουλιών ενίσχυσής του. Τα λατομεία μαρμάρων και φυσικών λίθων συνεχίζουν να αδειοδοτούνται με τον Ν.669 του 1977 (ΦΕΚ Α 241) από ελλιπέστατες διοικητικές δομές (των 2-3 ατόμων) οι οποίες είναι επιφορτισμένες με το τεράστιο έργο της διαχείρισης 600 και πλέον αδειοδοτημένων χώρων καθώς και των νέων αιτημάτων τόσο για έρευνα όσο και εκμετάλλευση σε όλη την επικράτεια. Ο εντοπισμός νέων μαρμαροφόρων περιοχών γίνεται σε συντριπτικό βαθμό "τυχαία" από τους ίδιους τους εκμεταλλευτές, χωρίς προηγούμενη γεωλογική ή κοιτασματολογική μελέτη της εκάστοτε περιοχής. Η αποκατάσταση περιβάλλοντος των λατομικών χώρων και η διαχείριση/αξιοποίηση των στείρων και παραπροϊόντων (αποτελούν το 80-90% του εξορυσσόμενου υλικού) γίνονται πλημμελώς ενώ δεν υφίσταται εφαρμοστέα διαδικασία αποκατάστασης των χώρων στην περίπτωση κατάπτωσης της σχετικής εγγυητικής επιστολής. Τα μισθώματα που βεβαιώνονται υπέρ του ελληνικού δημοσίου από τα μισθωμένα δημόσια λατομεία δεν υπερβαίνουν τα 2-3 εκατ. ευρώ ετησίως (άλλα τόσα εισπράττονται από τους κατά τόπους ΟΤΑ) ενώ κι αυτά είναι επισφαλή διότι οι περισσότερες μικρομεσαίες επιχειρήσεις μαρμάρου βρίσκονται σε διακανονισμούς οφειλών λόγω οικονομικής κρίσης.

Συμπερασματικά, το μάρμαρο είναι ένας παραδοσιακός τομέας που έχει εδραιωθεί στην ελληνική κοινωνία και συνεχίζει να προσφέρει στην εθνική οικονομία ακόμη και στα ζοφερά χρόνια της κρίσης, αυξάνοντας την εξωστρέφεια και την ανταγωνιστικότητά του.²²

IV-2.4 Ο κλάδος των φαρμάκων και της υγείας

Σημαντικές είναι οι συνέπειες στην υγεία από την εφαρμοστέα πολιτική του κύριου δημόσιου ασφαλιστικού φορέα τον ΕΟΠΥΥ (Εθνικός Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Υγείας) με τις καθυστερήσεις πληρωμών σε γιατρούς και φαρμακοποιούς. Οι καθυστερήσεις πληρωμών στους προαναφερθέντες επαγγελματίες τους αναγκάζουν να στραφούν σε δανεισμό από τις τράπεζες γεγονός που τους επιβαρύνει με επιπλέον έξοδα και στέρηση ρευστότητας με

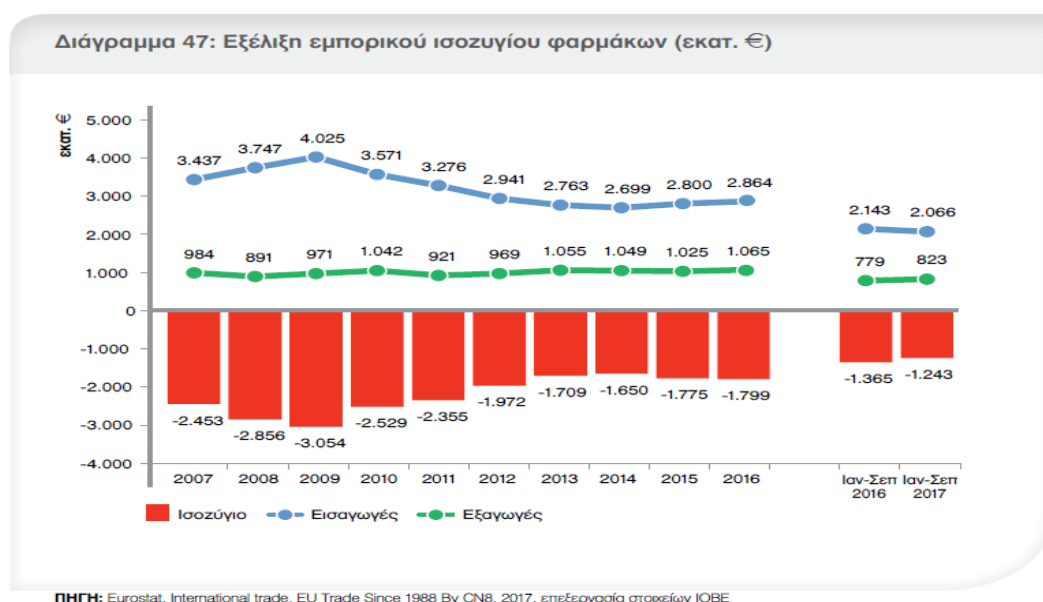
²² <http://www.capital.gr/arhra/3100717/elliniko-marmaro-enas-anaptuxiakos-tomeas-me-a-kefalaio> (28-01-2018)

αποτέλεσμα οι φαρμακοβιομηχανίες να στρέφονται στην εξαγωγή φαρμάκων με πρόφαση την έλλειψή τους.

Οι βιομηχανίες φαρμάκων στην Ελλάδα παραμένουν παραγωγικές, κερδοφόρες και εξωστρεφείς ως αντίβαρο της εγχώριας πτώσης στην καταναλωτική δαπάνη εξαιτίας της μείωσης του εισοδήματος των πολιτών.

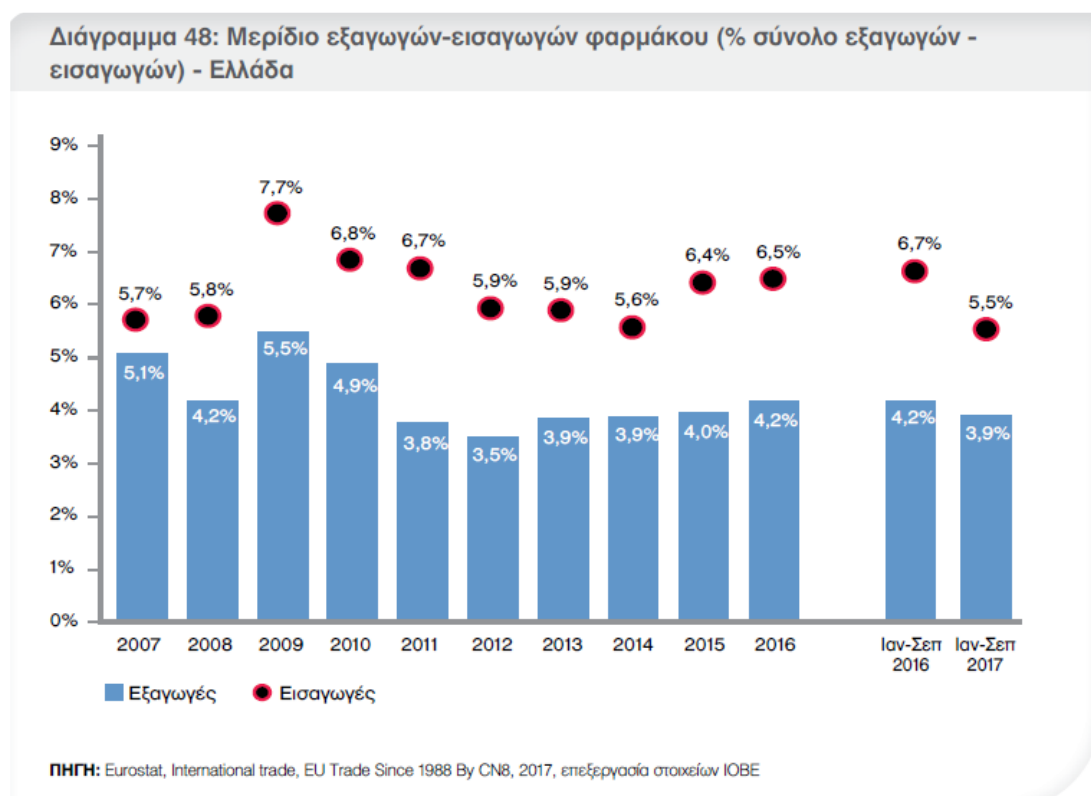
Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύτηκαν από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων (ΠΣΕ) και το Κέντρο Εξαγωγικών Ερευνών και Μελετών (ΚΕΕΜ), οι εξαγωγές φαρμακευτικών προϊόντων αποτελούν το δεύτερο εξαγωγίμο προϊόν σε αξία, μετά τα πετρελαιοειδή, με βάση την Τυποποιημένη Ταξινόμηση του Διεθνούς Εμπορίου (SITC) σε 5ψήφια ανάλυση.

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές φαρμακευτικών προϊόντων ανήλθαν το 2016 σε € 2,9 δισεκ. και €1,0 δισεκ., αυξημένες κατά 2,3%, και 3,9% αντίστοιχα, με αποτέλεσμα το έλλειμμα να διαμορφωθεί στα -€1,8 δισεκ. Στο πρώτο 9μηνο του 2017 καταγράφεται αύξηση των εξαγωγών 5,7% και μείωση των εισαγωγών -3,6%. Οι εξαγωγές φαρμακευτικών προϊόντων ως προς το σύνολο των ελληνικών εξαγωγών όλων των αγαθών, αντιστοιχούν στο 4,2% το 2016, ενώ σε σχέση με τον κλάδο της μεταποίησης (χωρίς πετρελαιοειδή), ο κλάδος φαρμακευτικών προϊόντων βρίσκεται στην 4η θέση το 2016 με το 5,0% των εξαγωγών του κλάδου της μεταποίησης.



Γράφημα IV-2.4.1 Εμπορικό Ισοζύγιο φαρμάκων

Αναφορικά με τους βασικότερους εμπορικούς εταίρους στην κατηγορία των φαρμακευτικών προϊόντων, στο σκέλος των εισαγωγών τον μεγαλύτερο όγκο καλύπτουν η Γερμανία (27%), η Γαλλία (10,7%) και η Ελβετία (10%), ενώ στο σκέλος των εξαγωγών είναι και πάλι η Γερμανία (18,8%), το Ηνωμένο Βασίλειο (14,8%) και η Κύπρος (7,9%). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο ελληνικός κλάδος φαρμάκου δέχεται εισαγωγές από 61 χώρες και εξάγει σε 141 χώρες.²³



Γράφημα IV-2.4.2

IV-2.5 Ο κλάδος του Τουρισμού

Ο τουρισμός θεωρείται ως ο ισχυρότερος πυλώνας οικονομικής ανάπτυξης στην Ελλάδα παρά τη δύσκολη οικονομική συγκυρία που πλήττει τη χώρα μας. Οι υψηλού επιπέδου επενδύσεις, η πολυετής εμπειρία, η εντατική, επίμονη και συστηματική δουλειά όλων των

²³ http://iobe.gr/docs/research/RES_05_A_27022018_REP_GR.PDF (6-3-2018)

εμπλεκόμενων φορέων, των επιχειρηματιών και εργαζομένων στον ελληνικό τουρισμό απέδωσε καρπούς.

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στη ΝΑ Μεσόγειο αποτελεί έναν εύκολα προσβάσιμο εναλλακτικό και ασφαλή τουριστικό προορισμό στην Ευρώπη καθώς οι τρομοκρατικές επιθέσεις έχουν πλήξει την ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης. Ακόμα ένα θετικό στοιχείο για την αύξηση του τουρισμού στην Ελλάδα είναι η βελτίωση των υπηρεσιών στα ξενοδοχεία, η κατασκευή νέων, ειδικά στις κατηγορίες 4 και 5 αστέρων ως συνέπεια της αυξανόμενης ζήτησης την τελευταία εικοσαετία αύξησε και τον αριθμό των κλινών περίπου κατά 21%. Επιπλέον, εξαιτίας των καλών καιρικών συνθηκών παρατείνεται η τουριστική σεζόν αλλά και οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός.

Ένα νέο κεφάλαιο που ανοίγει στην Ελλάδα για τον τουρισμό είναι ο «Τουρισμός της Υγείας». Τα τελευταία χρόνια η χώρα μας εξελίσσεται σε ιδανικό προορισμό για τον ιατρικό τουρισμό καθώς διαθέτει υποδομές σε υψηλού επιπέδου ξενοδοχειακές μονάδες, υπερσύγχρονα ιατρικά κέντρα και κυρίως λόγο του διεθνώς καταξιωμένου ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού.

Οι ιατρικές υπηρεσίες του τουρισμού συνδιάζουν την ιατρική αριστεία, με εξαιρετικές υγειονομικές υποδομές που διαθέτουν διεθνείς πιστοποιήσεις με τη χρήση σύγχρονου εξοπλισμού που μπορεί να καλύψει όλες τις ανάγκες των επισκεπτών και σε χαμηλές, συγκριτικά με την υπόλοιπη ευρώπη, τιμές.

Ο ιατρικός τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας αλλά και στον εμπλουτισμό του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών, στην ποιοτική βελτίωση του εγχώριου τουρισμού αλλά και στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Επιπλέον, μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη και άλλων κλάδων όπως την φαρμακευτική βιομηχανία. Προς το παρόν, οι πρωτοβουλίες αυτές είναι ιδιωτικές αλλά θα πρέπει τα υπουργεία Τουρισμού και Υγείας να βελτιώσουν προτίστος τη δημόσια υγεία για τους κατοίκους της χώρας και στη συνέχεια να μπορούν να φιλοξενίσουν και τουρίστες ασθενείς παρέχοντας αξιοπρεπείς υπηρεσίες.²⁴

24

<http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/News/Lists/List/Attachments/360/MEDICAL%20TOURISM%20FINAL%20ALL.pdf> (28-01-2018)

IV-2.5.1 Η θέση του ελληνικού τουρισμού στην παγκόσμια κατάταξη

Στην 24η θέση τοποθετείται η Ελλάδα μεταξύ 136 χωρών, από 31η που ήταν πριν από δύο χρόνια στον δείκτη ανταγωνιστικότητας του τουρισμού, που δημοσίευσε πρόσφατα το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (World Economic Forum-WEF), γεγονός που επιβεβαιώνει ότι ο τουρισμός παραμένει ο βασικός μηχανισμός εξόδου της χώρας από την κρίση και πυλώνας ανάπτυξής της.

Στην πρώτη θέση εξακολουθεί να βρίσκεται η Ισπανία, ενώ η Ελβετία υποχώρησε κατά τέσσερις θέσεις στη 10 θέση της κατάταξης. Η χώρα μας, το 2016, «σκαρφάλωσε» επτά θέσεις στον Δείκτη Ανταγωνιστικότητας Τουρισμού, πολύ πιο μπροστά από την Τουρκία και την Κύπρο (44η και 52η αντίστοιχα).

Table 1: The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017

| Country/Economy | Rank | Score | Change since 2015 |
|----------------------|------|-------|-------------------|
| Spain | 1 | 5.43 | 0 |
| France | 2 | 5.32 | 0 |
| Germany | 3 | 5.28 | 0 |
| Japan | 4 | 5.26 | 5 |
| United Kingdom | 5 | 5.20 | 0 |
| United States | 6 | 5.12 | -2 |
| Australia | 7 | 5.10 | 0 |
| Italy | 8 | 4.99 | 0 |
| Canada | 9 | 4.97 | 1 |
| Switzerland | 10 | 4.94 | -4 |
| Hong Kong SAR | 11 | 4.86 | 2 |
| Austria | 12 | 4.86 | 0 |
| Singapore | 13 | 4.85 | -2 |
| Portugal | 14 | 4.74 | 1 |
| China | 15 | 4.72 | 2 |
| New Zealand | 16 | 4.68 | 0 |
| Netherlands | 17 | 4.64 | -3 |
| Norway | 18 | 4.64 | 2 |
| Korea, Rep. | 19 | 4.57 | 10 |
| Sweden | 20 | 4.55 | 3 |
| Belgium | 21 | 4.54 | 0 |
| Mexico | 22 | 4.54 | 8 |
| Ireland | 23 | 4.53 | -4 |
| Greece | 24 | 4.51 | 7 |
| Iceland | 25 | 4.50 | -7 |
| Malaysia | 26 | 4.50 | -1 |
| Brazil | 27 | 4.49 | 1 |
| Luxembourg | 28 | 4.49 | -2 |
| United Arab Emirates | 29 | 4.49 | -5 |
| Taiwan, China | 30 | 4.47 | 2 |

Στην πρώτη θέση της κατάταξης βρίσκεται η Ισπανία, με επόμενη τη Γαλλία, ενώ την πρώτη δεκάδα συμπληρώνουν η Γερμανία, η Ιαπωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι ΗΠΑ, η Αυστραλία, η Ιταλία, ο Καναδάς και η Ελβετία.

Σύμφωνα με το World Economic Forum, η επίδοση της Ελλάδας αποδίδεται κυρίως στις εξαιρετικές προσπάθειες που καταβάλλει η χώρα για την αξιοποίηση των φυσικών πόρων της (32η από 46η), τόσο άμεσα, μέσω ισχυρότερης ψηφιακής ζήτησης (19η), όσο και έμμεσα, μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος (39η από 61η) και των πολιτικών marketing που ακολουθεί (43η από 62η).

Την ίδια στιγμή η Ελλάδα επιδεικνύει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από πλευράς τιμών (στην 90η θέση από την 113η), που οφείλεται κυρίως στο μειούμενο κόστος των υπηρεσιών φιλοξενίας για τους διεθνείς τουρίστες, στο κόστος καυσίμων και τη φορολογία στα εισιτήρια και τις χρεώσεις αεροδρομίων.

Οι πολιτικές αυτές, σύμφωνα με το WEF, συνέβαλαν στην προσέλκυση περισσότερων διεθνών αφίξεων, όμως παρήγαγαν μεικτά αποτελέσματα όσον αφορά τα έσοδα. Για την αύξηση των αφίξεων και των εσόδων, η Ελλάδα θα πρέπει να αποκτήσει πιο φιλικό επιχειρηματικό περιβάλλον (στην 103η θέση), με λιγότερα εμπόδια για τις ξένες άμεσες επενδύσεις, με μείωση της φορολογίας των επιχειρήσεων και αποτελεσματικότερο νομοθετικό πλαίσιο.

Επίσης, μεγαλύτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στη χρήση των νέων τεχνολογιών (51η), αφού, μέχρι σήμερα, οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να κάνουν περιορισμένη χρήση τους, τόσο στον τομέα του B2B συναλλαγών (98η), όσο και στις B2C συναλλαγές (82η).

Επιπλέον, σημειώνεται ότι, η βελτίωση της πολιτικής θεωρήσεων (visa) (73η) αποτελεί ένα ακόμη μέτρο που θα μπορούσε να επηρεάσει τα έσοδα και τις διεθνείς αφίξεις, απαιτώντας μικρές οικονομικές επενδύσεις.

Υψηλότερη βαθμολογία εμφανίζει η Ελλάδα στους τομείς:

- Υγεία και Υγιεινή (11η θέση),
- Προτεραιότητα σε Ταξίδια και Τουρισμό (15η θέση),

- Τουριστικές Υπηρεσίες και Υποδομές (18η θέση).

Ο βασικός δείκτης που αποτυπώνει την ανταγωνιστικότητα συνολικά των χωρών, με βάση 14 επιμέρους δείκτες, δημοσιοποιείται κάθε δύο χρόνια από το World Economic Forum στην έκθεσή του «Travel and Tourism Competitiveness Report 2017».²⁵

Το Top 10 των χωρών στην ανταγωνιστικότητα του Τουρισμού:

- Ισπανία
- Γαλλία
- Γερμανία
- Ιαπωνία
- Ηνωμένο Βασίλειο
- Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής
- Αυστραλία
- Ιταλία
- Καναδάς
- Ελβετία

Σύμφωνα με την αντίστοιχη έκθεση το 2015 η Ελλάδα είχε πάρει την 31^η θέση λόγω της έλλειψης στην ανταγωνιστικότητα των τιμών της (με κύριο υπαίτιο τις τιμές των καυσίμων) και στο επιχειρηματικό κλίμα (με κύριους υπαίτιους τη φορολογία και τα εμπόδια στις άμεσες ξένες επενδύσεις). Αντίθετα, τα είχε πάει πολύ καλά στην κατηγορία της υγείας και της υγιεινής, καθώς κατατάσσεται πρώτη στον κόσμο σε πρόσβαση σε πόσιμο νερό και σε χαμηλά ποσοστά κρουσμάτων του HIV και στην κατηγορία των τουριστικών υποδομών, καθώς κατατάσσεται πρώτη στον κόσμο σε πλήθος μεγάλων εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων και δεύτερη σε πλήθος ξενοδοχειακών κλινών κατά κεφαλήν.²⁶

²⁵ <http://money-tourism.gr/epta-thesis-stin-pagkosmia-katataxi-antagonistikotitas-skarfalose-o-ellinikos-tourismos/#axzz54AikIeox> (14-01-2018)

²⁶ <https://www.dianeosis.org/2015/07/poso-antagonistiki-einai-i-ellada-ston-pagkosmio-tourismo/> (14-01-2018)

IV-2.5.2 προβλέψεις για τον παγκόσμιο τουρισμό το 2018

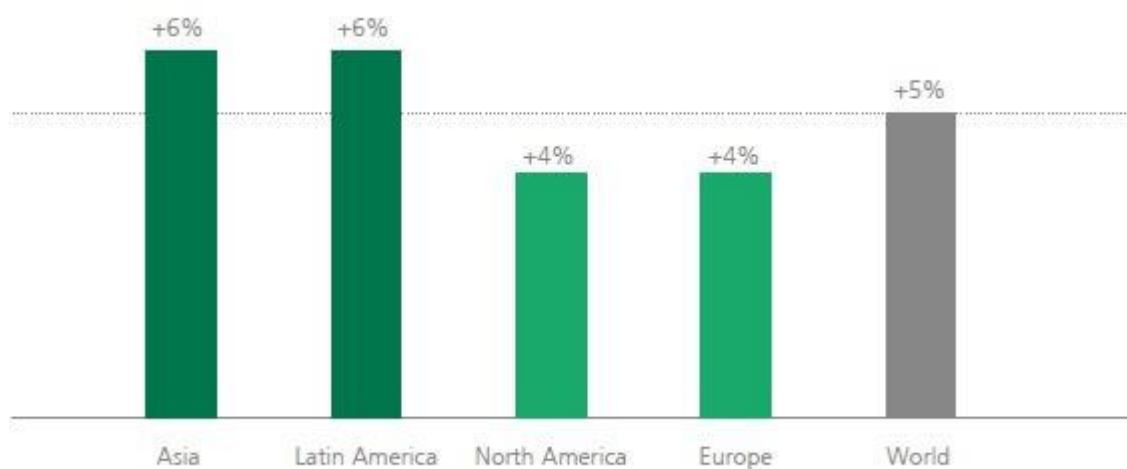
Σύμφωνα με άρθρο του περιοδικού «Χρήμα και Τουρισμός» σε 1,2 δισ. ανήλθαν τα διεθνή τουριστικά ταξίδια το 2017, με την Ευρώπη να «πρωταγωνιστεί» για μία ακόμη χρονιά, σε παγκόσμια κλίμακα, τόσο ως πηγή, όσο και ως προορισμός, ενώ οι προοπτικές για το 2018 «δείχνουν» νέα άνοδο 5%, με τη Λατινική Αμερική και την Ασία να βρίσκονται στην πρώτη σειρά και την Ευρώπη να ακολουθεί. Αυτά προκύπτουν με βάση τα ευρήματα της ετήσιας έκθεσης World Travel Monitor® της IPK, που αναλύει τη συμπεριφορά εξερχόμενων ταξιδιωτών σε περισσότερες από 60 χώρες παγκοσμίως, καλύπτοντας πάνω από το 90% της παγκόσμιας εξερχόμενης ζήτησης.

| <i>Jan. – Aug. 2017</i> | Global | Europe | Asia / Pacific | North America | Latin America |
|--------------------------------|--------|--------|----------------|---------------|---------------|
| Total outbound trips | +6% | +5.5% | +5% | +7.5% | +5% |
| Holiday trips | +6% | +6% | +5% | +9% | +6% |
| - City trips | +16% | +20% | +9% | +15% | +9% |
| - Sun & beach holidays | +9% | +7% | +14% | +9% | -2% |
| 2018 forecast (total outbound) | +5% | +4% | +6% | +4% | +6% |

Πιο αναλυτικά, το 2017 ήταν ένα εξαιρετικά ισχυρό έτος για τον διεθνή τουρισμό, με την Ευρώπη να είναι ο κύριος παράγοντας ανάπτυξης, τόσο ως πηγή, όσο και ως προορισμός. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο αριθμός των εξερχόμενων ταξιδιών αυξήθηκε κατά 6,5%, φθάνοντας σχεδόν τα 1,2 δισεκατομμύρια. Επίσης, για πρώτη φορά από τότε που η IPK ερευνά τις επιπτώσεις της τρομοκρατίας στα διεθνή ταξίδια, η ανησυχία μειώθηκε και οι προορισμοί θεωρούνται «ασφαλέστεροι» από πριν.

Η Ευρώπη «οδηγεί» την ανάπτυξη, ενώ η Ισπανία παραμένει ο κυρίαρχος προορισμός

IPK'S OUTBOUND TRAVEL FORECAST 2018



Source: World Travel Monitor® 1-8, 2017, IPK International

Η Ευρώπη ήταν η ισχυρότερη πηγή διεθνών ταξιδιών το περασμένο έτος, με συνολική αύξηση 7%, σε σχέση με το 2016, ακολουθούμενη από τη Βόρεια και τη Λατινική Αμερική, που παρουσίασαν αύξηση 6%, και την Ασία με 5%. Επίσης, ως προορισμός, η Ευρώπη θα μπορούσε να ωφεληθεί περισσότερο με 8% αύξηση των ταξιδιών το 2017.

IV-2.5.3 Ο υπερτουρισμός πλήττει και την Ευρώπη

Ο υπερτουρισμός τράβηξε την προσοχή πρόσφατα, παγκοσμίως, εξαιτίας του αριθμού ρεκόρ των επισκεπτών σε πολλούς προορισμούς, προκαλώντας πολύ καλά προωθημένες διαμαρτυρίες κατοίκων και διάφορα μέτρα των τοπικών αρχών. Δεδομένου ότι το θέμα αυτό επηρεάζει όχι μόνο τους προορισμούς, τα τουριστικά αξιοθέατα, τις τοπικές υποδομές και τους κατοίκους, αλλά και τους ίδιους τους ταξιδιώτες, η IPK International διεξήγαγε μια ειδική έρευνα μεταξύ διεθνών ταξιδιωτών τον Φεβρουάριο του 2018. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το 24% αισθάνθηκε ότι ο προορισμός που επισκέφθηκε ήταν υπερπλήρης. Ωστόσο, μόνο το 9% δήλωσε ότι η κατάσταση αυτή επηρέασε στην πραγματικότητα την ποιότητα του ταξιδιού τους.

Οι πόλεις που επηρεάστηκαν περισσότερο από τον υπερτουρισμό ήταν η Πόλη του Μεξικό (23%), η Σαγκάη (22%), η Βενετία (20%), το Πεκίνο (19%), το Χονγκ Κονγκ (18%), η

Κωνσταντινούπολη, το Άμστερνταμ και η Φλωρεντία (18% η κάθε μία) και η Βαρκελώνη (16%).

Η τρομοκρατία εξακολουθεί να επηρεάζει τους τουρίστες, αλλά σε μικρότερο βαθμό

Για πέμπτη φορά, η IPK International πραγματοποίησε μια ειδική έρευνα σχετικά με την επίδραση των τρομοκρατικών απειλών στη διεθνή ταξιδιωτική συμπεριφορά στις κύριες αγορές παγκοσμίως, τον Φεβρουάριο του 2018. Η μελέτη αποκάλυψε ότι το 37% των διεθνών ταξιδιωτών θα επηρεαστούν από τις πρόσφατες προειδοποιήσεις αστάθειας και τρομοκρατίας όσον αφορά τα ταξιδιωτικά τους σχέδια για το 2018, σε σύγκριση με 41% που είχε καταγραφεί τον Οκτώβριο του 2017.

Αναφορικά με το τι είδους επιρροή μπορεί να έχει η τρέχουσα κατάσταση στην ταξιδιωτική συμπεριφορά, το 24% δήλωσε ότι θα συνεχίσει τα ταξίδια στο εξωτερικό, ωστόσο μόνο σε προορισμούς που θεωρούν «ασφαλείς». Ορισμένοι προορισμοί, ως προς την εικόνα ασφαλείας, έχουν βελτιωθεί και βαθμολογήθηκαν λίγο πιο ασφαλείς σε σύγκριση με τον Οκτώβριο του 2017. Αυτό ισχύει για παράδειγμα για μερικούς από τους μεγαλύτερους προορισμούς, όπως η Ισπανία, οι Η.Π.Α., η Γερμανία και η Μεγάλη Βρετανία.

Προβλέψεις για νέα άνοδο το 2018

Παρόλο που υπάρχουν διαφορετικοί ταξιδιωτικοί κίνδυνοι, η IPK International προβλέπει ότι τα εξερχόμενα ταξίδια παγκοσμίως θα αυξηθούν κατά 5% το 2018. Σύμφωνα με την Outbound Travel Forecast της IPK International για το 2018, η Λατινική Αμερική αναμένεται να έχει μία από τις υψηλότερες επιδόσεις με αύξηση 7%, ακολουθούμενη στενά από την Ασία (6%). Τα διεθνή ταξίδια από την Ευρώπη καθώς και από τη Βόρεια Αμερική προβλέπεται να αυξηθούν κατά 4%.²⁷

Σύμφωνα με δημοσίευση του ίδιου περιοδικού υψηλά διψήφια ποσοστά αύξησης των κρατήσεων μέχρι στιγμής δίνουν για Ελλάδα, οι περισσότεροι Γερμανοί tour operators, οι

²⁷ <http://money-tourism.gr/se-nea-ypsi-o-diethnis-tourismos/#axzz59EuGPP4x> (9-3-2018)

οποίοι εκφράζουν και την έντονη αισιοδοξία τους, για την πορεία της εφετινής σαιζόν συνολικά.

Αξίζει να σημειωθεί ιδιαίτερα ότι στο πλαίσιο της συνεργασίας του ελληνικού υπουργείου Τουρισμού με τον όμιλο της TUI, όχι μόνο αναδείχθηκαν και αναδεικνύονται νέοι προορισμοί, αλλά και προωθούνται συνδυαστικά πακέτα γνωστών και μεγάλων με νέους προορισμούς. Έτσι για παράδειγμα, εφέτος η TUI ξεκινάει συνδυαστικά πακέτα, όπου στην βασική διαμονή στη Σαντορίνη, «συμπληρώνουν» κάποιες διανυκτερεύσεις στη Νάξο.

Παράλληλα, επεκτείνονται και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας η ανάδειξη αυθεντικών ταξιδιωτικών εμπειριών, κατά τα πρότυπο της οιογνωσίας στην Κρήτη και με την ανάδειξη τοπικών προϊόντων, ενώ σύντομα θα υπάρξουν τα master plan για Τουρισμό 365 ημέρες το χρόνο σε Κρήτη και Ρόδο.²⁸

IV-2.5.4 Προσέλκυση Κινέζων Τουριστών στην Ελλάδα

Η Ελλάδα μπορεί να είναι μέσα στις top-10 πιο δημοφιλείς χώρες για τους Κινέζους, αλλά δεν έχει ως τώρα καταφέρει να μπει σε αυτή την τεράστια τουριστική αγορά, αφού βάσει στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ τη χώρα μας επισκέφθηκαν μόλις 55.000 πολίτες της ασιατικής υπερδύναμης, όταν 120 εκατ. ταξίδεψαν στο εξωτερικό το 2015, από τα οποία 12 εκατομμύρια επισκέφθηκαν την Ευρώπη.

Η Ελλάδα, αν θέλει να προσελκύσει τουρίστες από την Κίνα, πρέπει να κάνει στοχευμένο μάρκετινγκ και να προετοιμαστεί για να υποδεχτεί επισκέπτες που διαφέρουν πολύ σε προφίλ, συνήθειες και προτιμήσεις από τους Δυτικούς. Αν γίνει σοβαρή δουλειά, ως το 2020 η χώρα μας μπορεί να δεχτεί μέχρι και 250.000 Κινέζους τουρίστες, είπε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Tourism Generis κ. Γιώργος Δρακόπουλος από την εκδήλωση "Εξερχόμενος τουρισμός από την Κίνα: (σχεδόν) όλα όσα θα θέλατε να μάθετε" που πραγματοποιήθηκε στη ΔΕΘ στο πλαίσιο των εκθέσεων Philoxenia και Hotelia.

²⁸ <http://money-tourism.gr/itb-berlin-2018-ypsila-dipsifia-pososta-dinoun-gia-ellada-oli-i-tour-operators/#axzz59EuGPP4x> (9-3-2018)

Όπως τόνισαν τόσο ο κ. Δρακόπουλος όσο και ο κ. Ανέστης Αναστασίου, εκπαιδευτής της AA& Partners, οι ελληνικές επιχειρήσεις πρέπει να επιλέξουν αγορές στόχους στην Κίνα, να κάνουν έρευνα αγοράς και συνεργαζόμενες με τον ΕΟΤ να επιχειρήσουν με το σύγχρονο μάρκετινγκ και μέσω Διαδικτύου, να δημιουργήσουν ζήτηση για την Ελλάδα, ώστε να υπάρξει απευθείας αεροπορική σύνδεση της Αθήνας με κάποια από τις μεγάλες πόλεις της Κίνα.

Οι Έλληνες θα πρέπει καταλάβουν τις ιδιαιτερότητες των Κινέζων και να στοχεύσουν σε πόλεις με ελληνικές διπλωματικές αρχές, μερικές εκ των οποίων είναι: Πεκίνο, Σαγκάη, Καντόνα ή ΣενΤζεν, πόλεις με ενδοχώρα τουλάχιστον 30 εκατομμυρίων.

Οι Κινέζοι δεν ταξιδεύουν για να έχουν εμπειρίες, αλλά για να συλλέξουν όσο το δυνατόν περισσότερες στιγμές και φωτογραφίες που θα ανεβάσουν στα κοινωνικά μέσα δικτύωσης. Ελάχιστοι ξέρουν ξένες γλώσσες και οι περισσότεροι δεν ενδιαφέρονται να μάθουν. Ταξιδεύουν σε ομάδες και όχι ατομικά, ενώ διαφέρουν πολύ μεταξύ τους, από περιοχή σε περιοχή, στη γαστρονομία και τις συνήθειες.

Ο Κινέζος είναι ο επισκέπτης που πίνει το νερό ζεστό, που τρώει για πρωινό μαγειρεμένο φαγητό, συχνά πολύ πικάντικο, πιθανότατα αυτό που θα φάει για μεσημεριανό ή για βραδινό. Ο Κινέζος είναι ένας φασαριόζος τουρίστας που τρέχει για να προλάβει να πάει σε όσο περισσότερα μέρη γίνεται, στο δυνατόν συντομότερο χρόνο, προκειμένου να βγάλει πλήθος φωτογραφιών που θα ανεβάσει στο internet και θα στείλει στους φίλους του.

Αν οι ελληνικές τουριστικές επιχειρήσεις θέλουν να προσελκύσουν Κινέζους επισκέπτες θα πρέπει να έχουν web sites στα κινέζικα και να φιλοξενηθούν στα δίκτυα, ταξιδιωτικά και κοινωνικά της Κίνας, να τυπώσουν προωθητικό υλικό στα κινέζικα, να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους έστω στην ασιατική κουλτούρα. Τα ξενοδοχεία να συνδεθούν με κάποιο από τα κινέζικα τηλεοπτικά κανάλια και, για πληρωμές, με την Union Pay Credit Card επειδή οι Κινέζοι δεν συνηθίζουν να χρησιμοποιούν τις γνωστές πιστωτές κάρτες όπως dinners και visa.

Το κόστος για μια ελληνική επιχείρηση, ακόμη και μεγάλη, για να κάνει έρευνα αγοράς και να προσεγγίσει μία κινεζική πόλη-στόχο, είναι υψηλό, γι' αυτό ο κ. Δρακόπουλος σύστησε

τον συνασπισμό μεταξύ πολλών επιχειρήσεων, ίσως και 50, που συνεργαζόμενες με τον ΕΟΤ, θα έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν με αξιώσεις για την προσέλκυση τουριστών.

Οι ομιλητές τόνισαν ότι μία πολύ καλή ευκαιρία για το άνοιγμα στην κινεζική αγορά είναι η ανακήρυξη του 2018 σε Έτος Τουρισμού ΕΕ- Κίνας, για το οποίο θα πρέπει να εργαστούν συστηματικά οι ελληνικές επιχειρήσεις.

Η κινεζική αγορά είναι τεράστια και ένα μικρό μέρος των τουριστών της που βγαίνουν στο εξωτερικό, θα αποτελούσε ισχυρότατη ενισχυτική ένεση για τον ελληνικό τουρισμό. Να σημειωθεί ότι το 2016 η τουριστική δαπάνη των Κινέζων αυξήθηκε κατά 38% και υπολογίζεται να ανέλθει σε 229 δισ. δολάρια.²⁹

Το παγκόσμιο οικονομικό κέντρο μεταφέρεται στις ασιατικές χώρες. Ήδη η Κίνα διαθέτει την μεγαλύτερη μεσαία τάξη παγκοσμίως. Προβλέπεται ότι τα 2/3 της παγκόσμιας μεσαίας τάξης θα βρίσκεται στην Κίνα μέχρι το 2030. Η Κίνα εξήγαγε πάνω από 150.000.000 τουρίστες (το 2016) οι οποίοι δαπανούν περίπου το 22% της παγκόσμιας τουριστικής δαπάνης, παρόλο, που μόνο το 5% των Κινέζων έχουν διαβατήριο. Το 40% των πολιτών των ΗΠΑ διαθέτουν διαβατήριο και συμβάλουν κατά 10% περίπου στην παγκόσμια τουριστική δαπάνη. Όταν θα φθάσουν οι κινέζοι κάτοχοι διαβατηρίων το αμερικάνικο ποσοστό διαβατηρίων (40%), θα κυριαρχήσουν στις τουριστικές αγορές και θα εξάγουν περίπου 1 δισ τουρίστες. Την Ελλάδα πέρυσι την επισκέφθηκαν μόνο 150.000 Κινέζοι τουρίστες δηλαδή μόνο 0,1%. Εάν το ποσοστό αυτό το αυξήσουμε σε 5% όπως το ποσοστό που επισκέπτεται την Αγγλία, θα προσθέσουμε ακόμα 7.500.000 τουρίστες στη χώρα μας.³⁰

IV-3 Αξιολόγηση της ποιότητας των ελληνικών εξαγωγών

Μία σειρά από πρόσφατες μελέτες έχουν επισημάνει τη σημασία της ποιότητας των προϊόντων που παράγονται και εξάγονται για τα οικονομικά αποτελέσματα κάθε χώρας. Ειδικότερα, η ποιότητα των προϊόντων είναι ένα βασικό χαρακτηριστικό που επηρεάζει τόσο το πώς οι χώρες ειδικεύονται στην παραγωγή και κατευθύνουν το εμπόριο

²⁹ <http://voria.gr/article/kinezos-touristas-aftos-o-agnostos-gia-tis-ellinikes-epichirisis> (02-5-2018)

³⁰ <http://www.haniotika-nea.gr/stous-dromous-tou-metaxiou-o-kathigitis-giorgos-atsalakis/> (02-05-2018)

μεταξύ τους, όπως βελτιώνοντας την ποιότητα σε ποικιλία υφιστάμενων προϊόντων ενισχύοντας παράλληλα τα έσοδα, την παραγωγικότητα και τις εξαγωγές. (βλέπε, μεταξύ άλλων, Schott, 2004, Χάλακ, 2006, Hausmann et al, 2007, Sutton και Trefler, 2011). Hummels και Klenow (2005).

Fontagne et al. (2008) αναφέρουν ότι, κατά μέσο όρο, οι τιμές μιας ιαπωνικής μονάδας είναι 2,9 φορές υψηλότερη από ό, τι η αντίστοιχη της Κίνας, για τα ίδια προϊόντα, τα οποία απεστάλησαν στις ίδιες αγορές, εντός του ίδιου έτους. Ανέλυσαν τις τιμές μονάδας του σε 6 προϊόντα για 200 χώρες και βρήκαν ότι τα προϊόντα των μη ανεπτυγμένων χωρών δεν είναι άμεσα ανταγωνιστικά με αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών Crozet et al. (2012). Η λήψη άμεσων μέτρων της ποιότητας για μια βιομηχανία δείχνει ότι οι επιχειρήσεις με υψηλότερη ποιότητα έχουν υψηλότερη αναλογία κόστους-ωφέλειας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εξάγουν μεγαλύτερες ποσότητες σε υψηλότερες τιμές παρά το υψηλό κόστος παραγωγής.

Όπως επισημαίνεται από τους Harrigan et al. (2015), αυτές οι χαρακτηριστικές τάσεις σε γενικές γραμμές υποστηρίζουν μοντέλα όπου οι καταναλωτές επιλέγουν προϊόντα με βάση την «προσαρμοσμένη ποιότητα» και είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερη τιμή για ένα ακριβό, υψηλής ποιότητας προϊόν. Όταν ένα νεοεισερχόμενο προϊόν χαμηλής ποιότητας πωλείται σε χαμηλή τιμή, μειώνει τη μέση τιμή. Όταν οι αγορές διαφέρουν ως προς το επίπεδο του ανταγωνισμού, αλλοιώνονται οι μέσες τιμές και μειώνεται η ανταγωνιστικότητα. Ωστόσο, μια απλή σύγκριση των μέσων ονομαστικών τιμών στις αγορές θα έχουν παραπλανητικές επιπτώσεις, δεδομένου ότι η ποιότητα στον προσαρμοσμένο δείκτη τιμών μπορεί να είναι μικρότερη όταν η μέση ονομαστική τιμή είναι υψηλότερη. Ο Johnson (2012) ελέγχει αν η ποιότητα είναι «ομοιογενής» (που σημαίνει ότι δεν υπάρχει διαφορά στην ποιότητα και, επομένως, οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μόνο στην τιμή) ή ετερογενείς (δηλαδή η ποιότητα ποικίλλει και ως εκ τούτου οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται για την ποιότητα στην προσαρμοσμένη τιμή), και δείχνει ότι η ετερογενής ποιότητα κυριαρχεί.

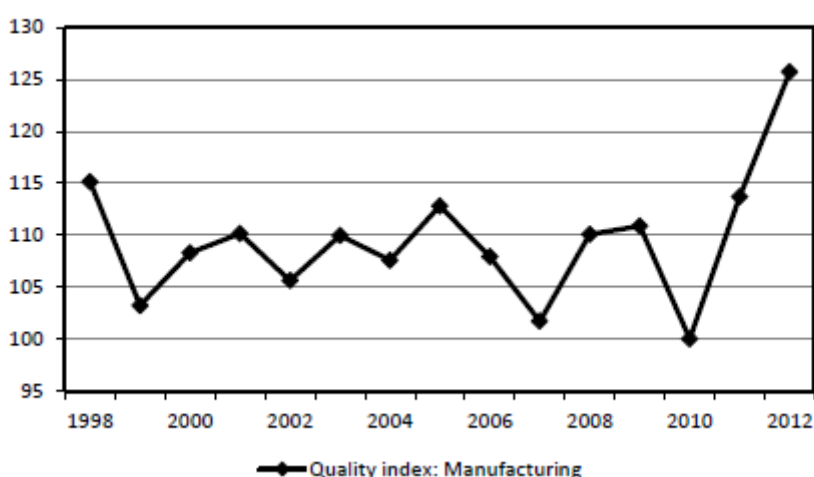
Επιπλέον, υπάρχει θετική συσχέτιση της ποιότητας των προϊόντων με τη διαφήμιση, την προώθηση και τις δαπάνες που σχετίζονται με ένα προϊόν, ενώ οι αλληλεπιδράσεις με το μέγεθος του προορισμού και το εισόδημα των καταναλωτών είναι αρνητική. Το εύρημα αυτό υποδηλώνει φθίνουσες αποδόσεις της ποιότητας των προϊόντων μάρκετινγκ. Υψηλότερες δαπάνες για διαφήμιση και εκθέσεις που σχετίζονται με προϊόντα υψηλής ποιότητας, τα οποία είναι προφανώς πιο ακριβά, αλλά η ένωση γίνεται πιο αδύναμη σε μεγαλύτερες και

πλουσιότερες αγορές. Αυτή η υπόθεση είναι σύμφωνη με την υπόθεση που προέβαλε ο Αρκολάκης (2010) ότι το οριακό κόστος του μάρκετινγκ στην εταιρεία εξαγωγής αυξάνεται με το μέγεθος της αγοράς, με τη μορφή του αριθμού των καταναλωτών.

Σύμφωνα με τη μελέτη του κ. Σαράντη Καλβύτη τον Δεκέμβριο του 2015 για λογαριασμό της Τράπεζας της Ελλάδας σε **ελληνικά προϊόντα εξαγωγών** με τη χρήση εμπειρικών μοντέλων κατέληξε ότι η ποιότητα των προϊόντων επηρεάζει το διασυνοριακό εμπόριο. Οι πλουσιότερες χώρες καταναλώνουν και εξάγουν προϊόντα υψηλότερης ποιότητας από τις αναπτυσσόμενες χώρες, με τις περισσότερες μελέτες που χρησιμοποιούν παρατηρήσιμες τιμές μονάδας ως εκπροσώπους τους για την ποιότητα. Σε αυτή τη μελέτη εκτιμάται ότι η ποιότητα των ελληνικών εξαγωγών βασίζεται στην παραδοχή ότι η ποιότητα ενός προϊόντος θα αυξηθεί, εάν η τιμή του σε μια αγορά μπορεί να αυξηθεί χωρίς να χάσει μερίδιο αυτής της αγοράς.

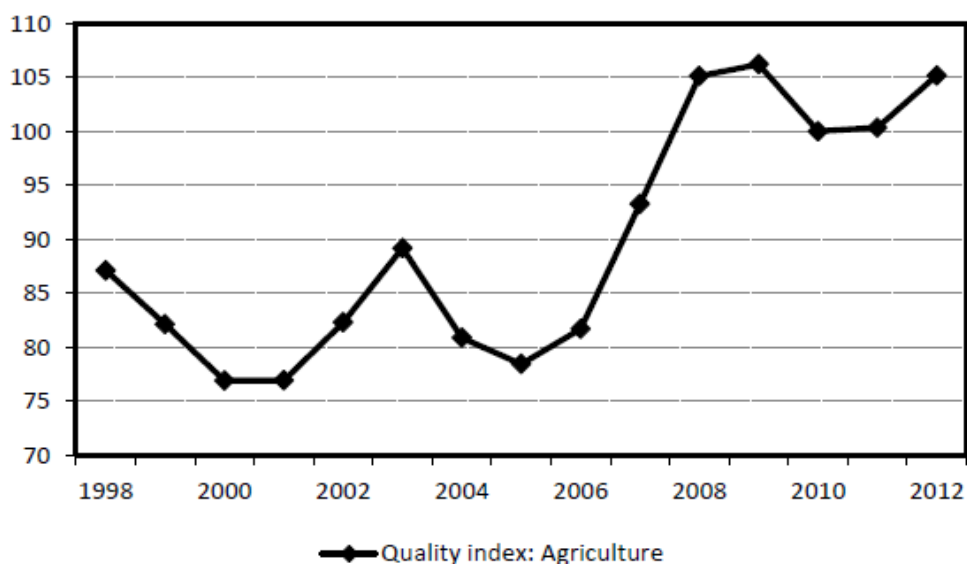
Μια προδιαγραφή που αφορά τα μερίδια αγοράς σε τιμές και άλλους καθοριστικούς παράγοντες εκτιμήθηκε με τη χρήση Ελληνικών στοιχείων για τις εξαγωγές κατά την περίοδο 1998-2012. Η ποιότητα των εξαγωγών στον τομέα της **μεταποίησης** εκτιμάται ότι μειώθηκε κατά 1% ετησίως κατά μέσο όρο για την περίοδο 1998-2010, αλλά ανέκαμψε το 2011 και το 2012, όταν η ποιότητα των εξαγωγών εμφάνισε μια σωρευτική αύξηση 25,7%, δίνοντας μια σωρευτική αύξηση του 9,2% για το σύνολο της την περίοδο 1998-2012.

FIGURE 1. Quality of Greek Exports, 1998-2012: Manufacturing (aggregate)



Η ποιότητα των εξαγωγών στη γεωργία εμφανίζει μια ελαφρά ανοδική τάση με τη μέση ετήσια αύξηση κατά την περίοδο 1998-2012 να ανέρχεται σε 1,6%.

FIGURE 3. Quality of Greek Exports, 1998-2012: Agriculture (aggregate)



Η σύνδεση των εκτιμήσεων της ποιότητας σε επίπεδο προϊόντος στον τομέα της μεταποίησης με εξαγωγικό χαρακτήρα δείχνει ότι οι επιχειρήσεις υψηλής έντασης δεξιοτήτων εξάγουν προϊόντα υψηλής ποιότητας, ένα αποτέλεσμα που είναι πιο έντονο σε μεγάλους και πλούσιους προορισμούς. Όσον αφορά το μέλλον, οι συνέπειες των ευρημάτων είναι σημαντικές από πολιτική σκοπιά. Η προώθηση της ποιότητας ως διάσταση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας αποτελεί στόχο των οικονομιών υψηλού εισοδήματος που αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των τιμών από χώρες με χαμηλούς μισθούς. Δεδομένου ότι η επεξεργασία των σχετικών προϊόντων υψηλής ποιότητας με χαρακτηριστικά, όπως εξειδικευμένο προσωπικό, είναι ευαίσθητη στις παραμέτρους της πολιτικής, η σχέση μεταξύ της ποιότητας των εξαγωγών και η ειδίκευση σε ανειδίκευτους ποσοστό απασχόλησης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων των πολιτικών που ενδέχεται να επηρεάσουν τη σύνθεση μιας επιχείρησης.³¹

³¹ <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/Paper2015201.pdf> (19-11-2017)

V ΚΕΦΑΛΑΙΟ-Συμπεράσματα-Προοπτικές

Βασικός στόχος της διπλωματικής εργασίας ήταν η ανάδειξη και τα ωφέλει του νέου «Δρόμου του Μεταξιού» κατά μήκος της αρχαίας διαδρομής όπου αναπτύχθηκε η ανθρωπότητα δηλαδή, γύρω από τις χώρες της Μεσογείου Θάλασσας μέχρι Ανατολικά στα Ιμαλάια όρη (Αίγυπτος, Μεσοποταμία, Περσία κ.λπ.) και στην Κίνα. Προς την κατεύθυνση αυτή στράφηκε και ο Μέγας Αλέξανδρος για να κατακτήσει τις πλούσιες αυτές περιοχές, τις οποίες επηρέασε βαθύτατα μεταφέροντας νέες ιδέες, τεχνικές και γνώσεις από τον πιο λαμπρό πολιτισμό μέχρι τότε. Αργότερα προς τα εκεί στράφηκαν η Ρωμαϊκή και η Βυζαντινή αυτοκρατορία. Την δεύτερη χιλιετία μ.Χ., η πρόοδος εξαπλώθηκε στις περιοχές που αποκαλούνται σήμερα ως Δύση, κυρίως στην Βόρεια Ευρώπη και μετέπειτα στη Βόρεια Αμερική.

Η έναρξη της τρίτης χιλιετίας χαρακτηρίζεται από την επιστροφή της προόδου και πάλι στις χώρες μεταξύ Δύσης και Ανατολής, δηλαδή Κίνα, Ινδία, Ιράν, Τουρκία χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (Κιργιστάν, Καζακστάν, Αζερμπαϊτζάν, Ουζμπεκιστάν, Τουρκμενιστάν, Τατζικιστάν κλπ.). Με την αναβίωση του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού μέσω της Κινεζικής πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη, ένας Δρόμος» δημιουργούνται θεσμοί και επενδυτικά σχέδια με διμερές και πολυμερές συμβάσεις συνεργασίας για τη διασφάλιση των συμφερόντων των εμπλεκόμενων λαών. Ένα από τα σημαντικότερα επενδυτικά σχέδια είναι και το λιμάνι του Πειραιά το οποίο αν αξιοποιηθεί κατάλληλα από τη χώρα μας, εκμεταλλεμένο δηλαδή την αντίστροφη διαδρομή από Ελλάδα προς Ανατολή θα εξάγει τα εγχώρια προϊόντα που είναι ποιοτικά και μπορούν να ανταπεξέλθουν στις αυστηρές προδιαγραφές που θέτουν χώρες όπως η Κίνα.

Επίσης, βλέπουμε ότι ο νέος δρόμος του μεταξιού δίνει έμφαση στις υποδομές για τη διευκόλυνση του εμπορίου. Δημιουργεί έργα στρατηγικής σημασίας όπως το ξηρό λιμάνι Khorgos που συνδέει την Κίνα με το Καζακστάν, το πιο απομακρυσμένο σημείο της γης από θάλασσα πλην όμως πλούσιο σε φυσικούς πόρους. Οι εργασίες για την αειφόρο ανάπτυξη δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμένων και αερολιμένων βρίσκονται σε εξέλιξη. Η επιτυχημένη όμως εφαρμογή της στρατηγικής του νέου δρόμου του μεταξιού απαιτεί οικονομική, θεσμική και πολιτική υποστήριξη όχι μόνο από την Κίνα, αλλά και από τις υπόλοιπες χώρες που συμπεριλαμβάνονται στη διαδρομή. Την καλύτερη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας

διασφαλίζουν οι διαδρομές του Συνδέσμου Ευρω-Ασιατικών Μεταφορών (EATL). Η χώρα μας αδυνατεί να προβεί σε τέτοιες επενδύσεις λόγω έλλειψης κεφαλαίων γι' αυτό και προβαίνει σε εκχώρηση-πώληση ή εκμίσθωση υποδομών όπως το «ελληνικό» με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος κερδών αυτού του δυνητικού «οφέλους» να το επωμίζονται κυρίως ξένοι επενδυτές. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι πολλοί κινέζοι επιχειρηματίες έχουν αρχίσει να επενδύουν σε πολλούς τομείς στη χώρα μας αλλά κυρίως στην εξαγορά ή ανέγερση πολυτελών ξενοδοχειακών μονάδων.

Επιπλέον, η αγορά της Κίνας θα πρέπει να γίνει η κύρια αγορά-στόχος για την ελληνική κυβέρνηση και τις ελληνικές επιχειρήσεις καθώς διαθέτει ένα τεράστιο σε πλήθος καταναλωτικό κοινό με πλούτο που με το κατάλληλο μάρκετινγκ θα μπορέσει να απορροφήσει τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας. Για την κάλυψη των αναγκών αυτού του πληθυσμού θα πρέπει η χώρα μας να πολλαπλασιάσει την παραγωγή της δημιουργώντας έτσι νέες θέσεις εργασίας, αυξάνοντας την κατανάλωση α' υλών και τις εξαγωγές της με ποιοτικά προϊόντα που θα παρουσιάζουν επανάληψη παραγγελιών καθώς πρόκειται για καταναλωτικά αγαθά που κάθε νοικοκυριό σε τακτά διαστήματα τα αναπληρώνει. Με ένα τέτοιο σενάριο είναι βέβαιο ότι η Ελλάδα θα καταφέρει να ξεφύγει από την οικονομική κρίση αρκεί και οι ελληνικές αρχές να είναι αυστηρές στις διαπραγματεύσεις για την διασφάλιση των ελληνικών προϊόντων από απομιμήσεις κλπ.

Τέλος, η Ελλάδα αν αξιοποιήσει τις δυνατότητες που της δύνονται μέσω του Διεθνούς Επιμελητήριο για τον Δρόμο του Μεταξιού (Silk Road of Chamber of International Commerce – SRCIC) θα μπορέσει να αυξήσει τις εξαγωγές της σε κλάδους όπως της ενέργειας, των τροφίμων, της γεωργίας, του ορυκτού πλούτου, των φαρμάκων και τέλος του τουρισμού αλλά και τις εναλλακτικές μορφές αυτού όπως, αγροτουρισμό, τουρισμό στην υγεία κλπ.

Βιβλιογραφία

1. Euro-Asian Transport Links Phase III *Expert Group Report (second draft)* (updated 08/05/2017): [online] διαθέσιμο: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5-eatl/Report_draft-19-AZA-Rev3-Upd-Turkey_and_maps.pdf
2. Euro-Asian Transport Linkages *Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport*. [online] διαθέσιμο: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf
3. TO BHMA (2015) *Η Κίνα ανοίγει ξανά τον Δρόμο του Μεταξιού* [online] διαθέσιμο: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=748509>
4. WORLD ECONOMIC OUTLOOK April 2014 *Recovery Strengthens, Remains Uneven* (Washington D.C. 2014) [online] διαθέσιμο: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2016/12/31/World-Economic-Outlook-April-2014-Recovery-Strengthens-Remains-Uneven-41120>
5. World Trade Report 2014, *Trade and development: recent trends and the role of the WTO* [online] διαθέσιμο: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf
6. Boeing (2016), *World Air Cargo Forecast 2016-2017* [online] διαθέσιμο: <http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/cargo-market-detail-wacf/download-report/assets/pdfs/wacf.pdf>
7. Sarantis Kalyvitis, *Who exports high-quality products? Some empirical regularities from Greek exporting firms*, BANK OF GREECE 2015 [online] διαθέσιμο: <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/Paper2015201.pdf>
8. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ, *ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ : Νοέμβριος 2017* [online] διαθέσιμο: http://www.statistics.gr/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKko4lN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKko4lN_javax.faces.resource=document_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKko4lN_in=downloadResources&documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8

fbkko4lN_documentID=295822& documents WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fbkko4lN_locale=el

9. Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων. (2017). *Με νέο ρεκόρ έκλεισε το 2016 για τις εξαγωγές, χωρίς τα πετρελαιοειδή*. [online]
διαθέσιμο: http://www.pse.gr/sites/default/files/SIM_12%CE%9C%CE%97%CE%9D%CE%9F-2016_0.doc
10. NATIONAL BANK OF GREECE, *GREECE Macro Flash*, 2017[online]
διαθέσιμο: https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/MacroView_Outlook_GDP_Flash_December_final.pdf
11. REALNEWES (2018) *Τα κλειδιά της ανάπτυξης* [online] διαθέσιμο:
<http://www.sev.org.gr/grafeio-typou/arthrografia-synentefxeis-se-mme/ta-kleidia-tis-anaptyxis-arthro-tou-genikou-diefthynti-tou-sev-k-aki-skertsoustin-realnews-14-1-2018/>
12. TAP, *Ο TAP με μια ματιά*, [online] διαθέσιμο: <https://www.tap-ag.gr/>
13. EUROPEAN BUSINESS REVIEW 2017, *Βιομηχανία τροφίμων: Η αθόρυβη δύναμη*[online] διαθέσιμο:
<http://www.europeanbusiness.gr/page.asp?pid=3074>
14. Capital.gr (2016), *Ελληνικό Μάρμαρο: ένας αναπτυξιακός τομέας με Α κεφαλαίο!* [online] διαθέσιμο:
<http://www.capital.gr/arthra/3100717/elliniko-marmaro-enas-anaptuxiakos-tomeas-me-a-kefalaio>
15. ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ(2017), *Η Φαρμακευτική αγορά στην Ελλάδα* [online] διαθέσιμο:
http://iobe.gr/docs/research/RES_05_A_27022018_REP_GR.PDF
16. ΕΡΤ Χανίων, *Ο Δρόμος του Μεταξιού μια ευκαιρία της Κρήτης για τον Τουρισμό από Κίνα* [online] διαθέσιμο: <http://www.ert.gr/ert-chanion-m-zisoulis-o-dromos-tou-metaxiou-mia-efkeria-tis-kritis-gia-tourismo-apo-kina-audio/>
17. *europa.eu*, [online] διαθέσιμο: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics/el
18. Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (2015), *Η Ελλάδα Στην Έκθεση Ανταγωνιστικότητας Τουρισμού Του WEF* [online] διαθέσιμο:

- <https://www.dianeosis.org/2015/07/poso-antagonistiki-einai-i-ellada-ston-pagkosmio-tourismo/>
19. Money-tourism.gr(2018), *IPK: Σε νέα ύψη ο διεθνής Τουρισμός το 2018, αύξηση 5%* [online] διαθέσιμο: <http://money-tourism.gr/se-nea-ypsi-o-diethnis-tourismos/#axzz59EuGPP4x>
 20. Money-tourism.gr(2018), *ITB BERLIN: Υψηλά διψήφια ποσοστά δίνουν για Ελλάδα, όλοι οι tour operators* [online] διαθέσιμο: <http://money-tourism.gr/itb-berlin-2018-ypsila-dipsifia-pososta-dinoun-gia-ellada-oli-i-tour-operators/#axzz59EuGPP4x>
 21. Teachgear.gr, *Όλα όσα θέλεις να γνωρίζεις για το «τρένο» του μέλλοντος*[online] διαθέσιμο:, <http://www.techgear.gr/hyperloop-futuristic-train-74362/>
 22. Teachgear.gr, *Στα σκαριά ο νέος «δρόμος του μεταξιού» για μεταφορά container από την Κίνα στην Ευρώπη -σε μία ημέρα!*, [online] διαθέσιμο: <http://www.techgear.gr/hyperloop-china-moscow-109561/>
 23. Teachgear.gr, *Η πρώτη πραγματική γραμμή για το τραίνο του μέλλοντος κατασκευάζεται στο Dubai*, [online] διαθέσιμο: <http://www.techgear.gr/hyperloop-dubai-114566/>
 24. Csi.rog, *The Rise of China-Europe Railways*, [online] διαθέσιμο: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>
 25. Voria.gr, *Οι ελληνικές εταιρείες πρέπει να συνεργαστούν για να προσεγγίσουν την κινεζική αγορά. Ευκαιρία το Έτος Τουρισμού ΕΕ - Κίνας*. [online] διαθέσιμο: <http://voria.gr/article/kinezos-touristas-aftos-o-agnostos-gia-tis-ellinikes-epichirisis>
 26. South China Morning, *The biggest dry port in the world*, [online] διαθέσιμο: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>
 27. Σιδηροδρομικός χάρτης του Μπακού-Τιφλίδα-Καρς [online] διαθέσιμο: <https://el.wikipedia.org/>)
 28. [online] διαθέσιμο: <http://beltandroad.hktdc.com/en/about-the-belt-and-road-initiative/about-the-belt-and-road-initiative.aspx>

29. [online]διαθέσιμο:
https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Economic_Commission_for_Europe&prev=search
30. [online]διαθέσιμο: <https://aric.adb.org/initiative/united-nations-economic-and-social-commission-for-asia-and-the-pacific&prev=search>
- 31.Καθημερινή, Εξαγωγές και νέοι δρόμοι μεταξίου, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης και Γεώργιος Ατσαλάκης[online]διαθέσιμο:
<http://www.kathimerini.gr/850248/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/apoyh-e3agwges-kai-neoi-dromoi-meta3ioy>
- 32.Επιμελητήριο Διεθνούς Εμπορίου, [online]διαθέσιμο: <http://srcic.com/>
- 33.Ψηφιακός Δρόμος του Μεταξίου,[online] διαθέσιμο:
<http://www.esilkroad.com/>