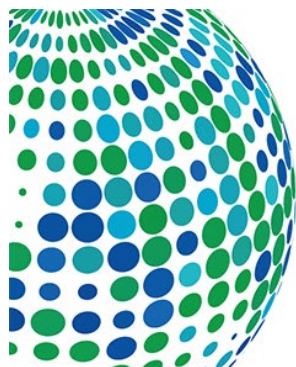




## 5<sup>th</sup> Balkans & Black Sea Forum

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 15 Φεβρουαρίου 2024

**ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ – ΚΥΡΙΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**



5<sup>th</sup> edition

15 February 2024  
Piraeus Port Authority

**BALKANS  
& BLACK SEA  
FORUM**



**“Trading arteries & global supply chains at stake”**

Με σημαντική επιτυχία ολοκληρώθηκε την **Πέμπτη 15 Φεβρουαρίου 2024**, στην έδρα του **Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ)**, το **5<sup>ο</sup> Balkans & Black Sea Forum (BBSF)** με τίτλο **«Εμπορικές αρτηρίες και παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού σε κίνδυνο» (Trading Arteries & Global Supply Chains at Stake)**.

Το **BBSF2024** διοργανώθηκε σε συνεργασία με την **Πρεσβεία της Κίνας** και του **ΟΛΠ**, φιλοξένησε **170 υψηλόβαθμους αξιωματούχους**, επικεφαλής διεθνών οργανισμών, διπλωμάτες, εκπροσώπους επιχειρήσεων και μέσων ενημέρωσης, και περιλάμβανε **δύο βασικές συνεδρίες** με θέμα «Γεωπολιτική, Περιφερειακή Συνεργασία και Λιμενικοί Κόμβοι στη Μεσόγειο» η πρώτη, και «Νέα τάξη και τάσεις στην περιφερειακή συνδεσιμότητα» η δεύτερη.

Το **BBSF2024** έλαβε χώρα εν μέσω των σοβαρών **διαταραχών στις παγκόσμιες μεταφορές και στις αλυσίδες εφοδιασμού**, αποτέλεσμα των συνεχιζόμενων συγκρούσεων στην **Μέση Ανατολή** και στην **Ουκρανία**, ο συνδυασμός των οποίων έχει επιφέρει αναστάτωση στις **ήδη εύθραυστες ροές στο παγκόσμιο εμπόριο και στις οδούς εφοδιασμού**. Το **BBSF2024** επικεντρώθηκε στα μέσα και τους τρόπους αντιμετώπισης της περίπλοκης κρίσης που επηρεάζει τόσο τους βασικούς εμπορικούς δρόμους, όσο και τις οικονομίες των χωρών στην ευρύτερη περιοχή, και όχι μόνο.

**Κύρια συμπεράσματα από το 5ο Balkans & Black Sea Forum:**

- 1) Οι τρέχουσες προκλήσεις υπογραμμίζουν την **«ευπάθεια» του διεθνούς εμπορίου και της οικονομικής συνεργασίας** έναντι των γεωπολιτικών εντάσεων. Οι ένοπλες συγκρούσεις αυξάνουν το ήδη κυρίαρχο αίσθημα **ανασφάλειας και αβεβαιότητας**, ενώ απαιτούνται συλλογικές προσπάθειες για εξεύρεση λύσεων, ιδιαίτερα για την στήριξη των πλέον ευάλωτων σε παρόμοιους κραδασμούς των χωρών και της ευρύτερης περιοχής (**BBSF**)
- 2) Η **κατανόηση και ο διάλογος** αποτελούν μονόδρομο για την επίτευξη σταθερότητας και ανάπτυξης, και την διασφάλιση στην απρόσκοπτη λειτουργία των λιμένων και της προστασίας των ζωτικής σημασίας εμπορικών αρτηριών και του εφοδιασμού μεταξύ **Ανατολής-Δύσης // Βορρά-Νότου (BBSF)**
- 3) Το γεγονός ότι πολλά πλοία, ιδιαίτερα εκείνα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, **αποφεύγουν τον πλου στην Ερυθρά Θάλασσα και την Διώρυγα του Σουέζ**, έχει προκαλέσει σημαντική **μείωση δραστηριότητας σε αρκετά λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου**, μη εξαιρουμένου του Πειραιά, του οποίου η κίνηση έχει μειωθεί κατά περίπου **30% (ΟΛΠ)**



- 4) Παρότι ο πραγματικός αντίκτυπος των παραπάνω εξελίξεων δεν είναι ακόμη πλήρως αισθητός, εκτιμάται ότι βραχυπρόθεσμα οι συνέπειές αυτές εκτιμάται ότι θα **επιβαρύνουν τις οικονομίες των χωρών της περιοχής (ΟΑΠ)**
- 5) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, είναι **επιτακτική η εξεύρεση βιώσιμων εναλλακτικών εμπορικών οδών και τρόπων μεταφοράς**, έως ότου η διεθνής κοινότητα καταφέρει να επιτύχει βιώσιμες λύσεις στις σημερινές γεωπολιτικές συγκρούσεις που διαταράσσουν σοβαρά την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη ολόκληρων περιοχών (BBSF)
- 6) Υπό αυτή την έννοια, η **σιδηροδρομική συνδεσιμότητα** μεταφοράς προϊόντων μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, προσλαμβάνει βαρύτητα τόσο στον «**Μέσο Διάδρομο**» (Νότια Ευρώπη-Κίνα μέσω Κασπίας Θάλασσας), όσο και στον «**Νότιο Διάδρομο**» (Νότια Ευρώπη-Κίνα, μέσω Τουρκίας, Ιράν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν και Καζακστάν). Η ανάπτυξη αυτών των εναλλακτικών διαδρομών απαιτεί δέσμευση από όλες τις πλευρές, για επενδύσεις, συνεργασία, συντονισμό, ψηφιοποίηση, και ανάπτυξη νέων λειτουργιών (UIC)
- 7) Ως προς την εμπορική διασύνδεση Ανατολής-Δύσης, απαιτούνται **περισσότερα μέτρα διευκόλυνσης** του εμπορίου και **επενδύσεις υποδομής σε όλους τους διαδρόμους** του Belt & Road Initiative (BRI), ώστε να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανάγκες μεταφοράς προϊόντων και αγαθών, από και προς αμφοτέρους τις κατευθύνσεις (BBSF)
- 8) Σύμφωνα με το **International Transports Forum του ΟΟΣΑ**, ο «**Μέσος Διάδρομος**» έχει ανάγκη **στοχευμένων μέτρων** σε: α) βελτίωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κίνας-Καζακστάν, β) αναβάθμιση των συνοριακών διελεύσεων στην Κασπία Θάλασσα και μεταξύ Κίνας-Καζακστάν, γ) ανάπτυξη λιμένων και αύξηση του αριθμού των πλοίων στην Κασπία Θάλασσα, δ) ενίσχυση της χωρητικότητας των λιμένων και των σιδηροδρομικών συνδέσεων στον Εύξεινο Πόντο, ε) βελτίωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης εντός Τουρκίας (Κωνσταντινούπολη-Καρς), στ) εκσυγχρονισμό της συνοριακής δια-λειτουργικότητας μεταξύ Τουρκίας-Βουλγαρίας και Τουρκίας - Γεωργίας (ITF)
- 9) Ο πόλεμος στην Ουκρανία δυσχεραίνει σοβαρά την λειτουργία της ευρωασιατικής σιδηροδρομικής διαδρομής «**Βόρειος Διάδρομος**» που διέρχεται μέσω Λευκορωσίας, Ρωσίας και Καζακστάν. Έτσι, αναβαθμίζεται η σημασία του «**Μεσαίου Διαδρόμου**». Το **Καζακστάν δεσμεύεται να μειώσει** έως το τέλος του 2024 τον χρόνο κίνησης του «**Μεσαίου Διαδρόμου**» που παρακάμπτει την Ρωσία, **από 38 σε 14 ημέρες** (Ινστιτούτο Ερευνών Εξωτερικής Πολιτικής, ΥΠΕΞ Καζακστάν)
- 10) Περισσότερες **επενδύσεις σε υποδομές στην Κεντρική Ασία** θα μειώσουν δραστικά τα σημερινά κενά συνδεσιμότητας. Για να καλυφθεί η απόδοση του δικτύου έως το 2050, η **απαιτούμενη οδική χωρητικότητα** πρέπει να αυξηθεί μεταξύ 284% και 1365%, ενώ η **σιδηροδρομική χωρητικότητα** μεταξύ 10% και 459% (ITF)
- 11) Επιχειρήσεις-χρήστες του «**Μέσου Διαδρόμου**», έχουν αναφέρει ότι από τις αρχές του 2022 σημειώνεται δραστική αύξηση των **χρόνων διέλευσης** των συνόρων, λόγω των **μη εναρμονισμένων ρυθμίσεων** και των χρονοβόρων διαδικασιών, οι οποίες παρεμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα του εν λόγω διαδρόμου. Επίσης, σημαντική **συμφόρηση** σημειώνεται **στα λιμάνια της Κασπίας Θάλασσας** (παρά το χαμηλό ποσοστό χρήσης τους) λόγω ανεπαρκών επενδύσεων, διασυνδεσιμότητας και ανεπαρκών στόλων (ΟΟΣΑ)
- 12) Την τελευταία δεκαετία και παράλληλα με τη συνεργασία Κίνας-Ευρώπης, οι εμπορικές σχέσεις και η οικονομική συνεργασία μεταξύ των χωρών της Κεντρικής & Ανατολικής Ευρώπης (ΚΑΕ) με την Κίνα, έχουν αναπτυχθεί σημαντικά (Γραμματεία Συνεργασίας Κίνας-χωρών ΚΑΕ, ΥΠΕΞ Κίνας)
- 13) Από το 2012, έτος έναρξης της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ **Κίνας και των χωρών της Κεντρικής & Ανατολικής Ευρώπης** (Συνεργασία Κίνας-ΚΑΕ), ο όγκος του εμπορίου μεταξύ των δύο πλευρών αυξήθηκε κατά 140%, ενώ μόνο το 2021 ο όγκος αυτός **ανήλθε στα 133,55 δις δολάρια ΗΠΑ** (αύξηση 29,1% σε ετήσια βάση, περισσότερο από τον ρυθμό ανάπτυξης του εμπορίου Κίνας-ΕΕ). Κατά την ίδια περίοδο, η Κίνα παρείχε



πρόσβαση στην αγορά της, σε σχεδόν **200 προϊόντα αγροδιατροφής** από χώρες της ΚΑΕ, ο δε αριθμός των Κινέζων τουριστών που επισκέπτονται χώρες της ΚΑΕ έχει τετραπλασιαστεί από το 2013 σε περισσότερα από **2,16 εκατομμύρια το 2019** (Γραμματεία Συνεργασίας Κίνας-χωρών ΚΑΕ, ΥΠΕΞ Κίνας)

- 14) Τα τελευταία χρόνια ο κόσμος αντιμετωπίζει αυξανόμενο έλλειμμα ειρήνης, εμπιστοσύνης, ίσως και παγκόσμιας διακυβέρνησης. Απώτερος σκοπός της πρωτοβουλίας **BRI** ήταν η εκτεταμένη διαβούλευση, η κοινή συνεισφορά και το κοινό όφελος, μέσω της **διεθνούς συνεργασίας, της συνδεσιμότητας και εν τέλει της κοινής ανάπτυξης**. Το **BRI** εξακολουθεί να στηρίζει την παραγωγή νέων ιδεών, μεθοδολογίας και επιλογών πολιτικής για την αντιμετώπιση των σημερινών παγκόσμιων προκλήσεων (Πανεπιστήμιο Εξωτερικών Υποθέσεων Κίνας)
- 15) Η πρώτη **πilotική ζώνη ελεύθερου εμπορίου (FTZ)** στο **Xinjiang** της Κίνας που εγκαινιάστηκε πρόσφατα, έχει στόχο την προώθηση της βιομηχανικής αναβάθμισης μέσω της ενίσχυσης του ψηφιακού εμπορίου. Η ζώνη αυτή λειτουργεί ως επιταχυντής των εμπορικών & οικονομικών δεσμών (μη εξαιρουμένων του πολιτισμού, της εκπαίδευσης και της υψηλής τεχνολογίας) μεταξύ του Xinjiang και χωρών της Κεντρικής Ασίας (Μογγολία, Ρωσία, Καζακστάν, Κιργιζιστάν, Τατζικιστάν, Αφγανιστάν, Ινδία, και Πακιστάν) (Ινστιτούτο Fudan)
- 16) Η Εθνική Διοίκηση **Παραδοσιακής Κινεζικής Ιατρικής (TCM)** ανακοίνωσε την κατασκευή, **30 υπερπόντιων κέντρων TCM και 50 κέντρων διεθνούς συνεργασίας και υπηρεσιών, μέχρι το 2025 σε χώρες κατά μήκος των διαδρόμων του BRI**. Τον Δεκ/2022 έλαβε χώρα το 1<sup>ο</sup> φόρουμ Παραδοσιακής Ιατρικής Κίνας-Χωρών ΝΑ Ασίας (ASEAN), στα τέλη δε του 2023, πραγματοποιήθηκε η 4<sup>η</sup> σύνοδος BRI Παραδοσιακής Ιατρικής με την συμμετοχή 35 χωρών (Ινστιτούτο Fudan)
- 17) Στον **ΟΛΠ**, τον Φεβρουάριο του 2024, εγκαινιάστηκαν οι εγκαταστάσεις του **νέου terminal αυτοκινήτων**. Παράλληλα, στην **Ταϊλάνδη**, μεταξύ των 10 κορυφαίων παραγωγών ηλεκτρικών αυτοκινήτων παγκοσμίως, τέσσερις κινεζικές αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν ήδη επενδύσει σε εργοστάσια κατασκευής ηλεκτρικών οχημάτων: η BYD Auto (485 εκατ. δολάρια), η Great Wall Motor (634 εκατ.δολάρια), η SAIC Motor και η Neta Auto (Ινστιτούτο Fudan)
- 18) Εγγύτερα, στα Βαλκάνια, οι **6 υπό ένταξη στην ΕΕ χώρες των Δυτικών Βαλκανίων**, καίτοι έχουν υιοθετήσει τα στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών, η αξιολόγηση των σχεδίων αυτών, καθώς και αυτών της διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, **παραμένουν ανεπαρκή**. Επιπλέον, οι **μεταρρυθμίσεις** περιφερειακής συνδεσιμότητας και η απλούστευση των διαδικασιών συνοριακής διέλευσης εξελίσσονται με **αργό ρυθμό** στην περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων (ΟΟΣΑ)

**Ο Αν. Υπουργός Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών, κ. Νίκος Παπαθανάσης, εκπροσωπών τον Πρωθυπουργό Κ.Μητσοτάκη:** υπογράμμισε ότι η Ελλάδα, εν μέσω της διεθνούς και περιφερειακής αναταραχής, παραμένει πυλώνας σταθερότητας στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Τόνισε δε, ότι η Ελληνική Κυβέρνηση έχει δημιουργήσει ένα περιβάλλον φιλικό προς τις επενδύσεις, που την καθιστά περιφερειακό κόμβο logistics και γέφυρα συνεργασίας στα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο. Στο πλαίσιο αυτό μάλιστα, το λιμάνι του Πειραιά, το πρώτο και καλύτερο λιμάνι της Μεσογείου, μπορεί να παίζει καταλυτικό ρόλο, κατέληξε ο κύριος Παπαθανάσης.

### **Η Οπτική των Συντονιστών**

**α) Αντώνης Δ. Παπαγιαννίδης:** Στο **5ο Balkans & Black Sea Forum**, η συνδεσιμότητα και η περιφερειακή συνεργασία (όπως εκφράστηκαν στο θέμα του Συνεδρίου «Trading Arteries & Global Supply Chains at risk» κλήθηκε να αντιμετωπίσει τις αυστηρότητες της γεωπολιτικής. Η ανάφλεξη στη Λωρίδα της Γάζας-Ισραήλ εδώ και τρεις μήνες, και οι επιθέσεις των Χούθι, αναστέλλουν όλο και περισσότερο την δια θαλάσσης κυκλοφορία, από την Απω Ανατολή/Νοτιοανατολική Ασία μέσω της Ερυθράς Θάλασσας προς τη Μεσόγειο και την Ευρώπη. Εν τω μεταξύ, η κατάσταση του ανοιχτού πολέμου στην Ουκρανία που πλησιάζει στο τέλος του 2<sup>ου</sup> έτους της, θολώνει την κατάσταση



στην Μαύρη Θάλασσα. Ωστόσο, το βάρος της γεωπολιτικής δεν έχει αποδειχτεί αρκετό για να περιορίσει πλήρως τις ανάγκες της συνδεσιμότητας και της περιφερειακής/διεθνούς συνεργασίας, που προσπαθούν να διατηρήσουν τις εμπορικές ροές και τις λειτουργίες logistics. Ένα σημείο του Συνεδρίου ήταν ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω του Πειραιά, θα μπορούσε με κάποιον τρόπο να διατηρηθεί για μερικούς ακόμη μήνες αναστάτωσης, αλλά σίγουρα όχι για πολύ. Οι ευρύτερες περιφερειακές επιδιώξεις της πρωτοβουλίας BRI (Δρόμου του Μεταξιού της Κίνας) χρησιμεύουν ως δίκτυο ασφαλείας για τη σταθεροποίηση της κατάστασης και την διατήρηση ανοιχτών εμπορικών αρτηριών. Οι συνολικές πολιτικές της ΕΕ διατηρούν επίσης τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού στις προτεραιότητές τους, επομένως το ενδιαφέρον για ενισχυμένη περιφερειακή συνεργασία και συνδεσιμότητα παραμένει αμετάβλητο. Η αγορά της κρουαζιέρας, που ωρίμασε παρά το σοκ των χρόνων του Covid, θα προσπαθήσει να παραμείνει σταθερή: το να γίνει ο Πειραιάς λιμάνι έδρας για κρουαζιέρες ήταν μια νίκη. Συζητήθηκαν επίσης οι προοπτικές του Μεσαίου Διαδρόμου που διασχίζει την Κεντρική Ασία, ενώ εκφράσθηκε η ελπίδα, ότι μόλις τελειώσει ο πόλεμος στην Ουκρανία, η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας θα ανακτήσει το δυναμικό ανάπτυξης της σε θέματα εμπορίου.

**b) Πρέσβης (ε.τ.) Μιχαήλ Β. Χριστίδης:** Η [5η έκδοση του Balkans & Black Sea Forum](#), υπήρξε εξαιρετικά επίκαιρη, λόγω των αυξανόμενων δυσκολιών στις παγκόσμιες οδούς ναυτιλίας και εφοδιασμού, του συνεχιζόμενου πολέμου στην Ουκρανία, και της πρόσφατης ανάφλεξης στη Μέση Ανατολή. Κυβερνητικοί εκπρόσωποι, επικεφαλής Διεθνών Οργανισμών, στελέχη και ειδικοί από την ευρύτερη περιοχή είχαν την ευκαιρία να αναλύσουν τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια και η ναυτιλία της Μεσογείου εξαιτίας των γεωπολιτικών εντάσεων και των ένοπλων συγκρούσεων που μαίνονται στην ευρύτερη περιοχή, να παρέχουν ιδέες και τρόπους που θα μπορούσαν να μετριάσουν τα συσσωρευμένα προβλήματα και να προσφέρουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Υπογραμμίστηκε με κάθε σαφήνεια ότι το κλείσιμο της διεθνούς ναυσιπλοΐας στην Ερυθρά Θάλασσα και στην Διώρυγα του Σουέζ, μέσω των οποίων διεξάγεται περισσότερο από το 15% του παγκόσμιου εμπορίου, έχει ήδη οδηγήσει στη δραστική μείωση της θαλάσσιας και λιμενικής κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένων των ελληνικών λιμανιών) και αυτό σίγουρα θα επιφέρει περαιτέρω οικονομικά προβλήματα, όπως πληθωρισμό, αυξημένες τιμές κλπ, η πλήρης έκταση των οποίων θα γίνει αισθητή πολύ σύντομα. Οι ομιλητές συμφώνησαν ότι ο ΟΗΕ και οι διεθνείς οργανισμοί θα πρέπει να επιμείνουν στην προώθηση ειλικρινούς διαλόγου και αποκατάσταση στενότερης συνεργασίας μεταξύ των κρατών, εάν επιθυμούμε να οικοδομήσουμε μια «παγκόσμια κοινότητα» με λιγότερες ένοπλες συγκρούσεις και εγωκεντρικές γεωπολιτικές φιλοδοξίες. Ήταν χαρά και τιμή να συντονίσω μια συνεδρία με 7 διακεκριμένους ομιλητές οι οποίοι συνέβαλαν καθοριστικά στην ζωνρή συζήτηση και ενδιαφέρουσα ανταλλαγή απόψεων που συγκράτησαν το ενδιαφέρον του πολυάριθμου κοινού.

Ομιλητές στο [Balkans & Black Sea Forum 2024](#): εκπροσωπώντας τον Πρωθυπουργό κ. Κ. Μητσοτάκη ο Αν. Υπουργός Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών κ. Νίκος Παπαθανάσης, ο Πρέσβης της Κίνας κ. ΧΙΑΟ, ο Πρόεδρος του ΟΑΠ κ. ΥΥ, οι Γενικοί Γραμματείς του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών (ITF/OECD) και της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC), κκ. Kim και Davenne, αντίστοιχα, η Ειδική Σύμβουλος της Secretariat of China-CEEC Cooperation του ΥΠΕΞ της Κίνας κα ΧΙΑ, ο Πρόεδρος του Ινστιτούτου Ερευνών Εξωτερικής Πολιτικής από το ΥΠΕΞ του Καζακστάν Πρέσβης Nurgaliyev, ο Γενικός Διευθυντής του Ινστιτούτου Fudan Belt & Road and Global Governance Dr. HUANG, η Αντιπρόεδρος του China Foreign Affairs University κα SUN, ο Επικεφαλής Επενδυτικής Στρατηγικής της Τράπεζας Πειραιώς κ. Λέκκος, ο Αν. Γενικός Γραμματέας του ΟΣΕΠ Πρέσβης (ε.τ.) Δ. Ράλλης, ο Project Manager του ΟΟΣΑ ΝΑ Ευρώπης κ. Bosshammer, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Λιμένα Καβάλας κ. Βλάχος κκ.

Οι συνεδριάσεις θα είναι διαθέσιμες σύντομα στο [YouTube](#) του Balkans & Black Sea Forum.



---

*The Balkans & Black Sea Forum is a flagship economic platform and key summit for leading business- & policy-makers committed to enhancing stability, growth, and cooperation across the Balkans, Black Sea and Eurasia. Experts, diplomats, policymakers, heads of international organizations & business executives, engage and interact to review challenges, assess implications, identify opportunities, and explore means for promoting security, sustainable development, and bi/multilateral cooperation.*

[BBSE](#), [BBSF2024](#), [Agenda](#), [Speakers](#)

[Facebook](#) ♦ [LinkedIn](#) ♦ [Twitter](#) ♦ [YouTube](#)

**Πληροφορίες:**

Χριστίνα Δ. Μάγκου

Υπεύθυνη Επικοινωνίας

Balkans & Black Sea Forum

[christina.mangou@geo-routes.com](mailto:christina.mangou@geo-routes.com)