

## A PIREUSZI KIKÖTŐ GEOPOLITIKAI JELENTŐSÉGE KÍNA SZÁMÁRA

A kínai COSCO állami vállalat 2008 óta működtette a görög konténerkikötőt, idén áprilisban pedig hozzájutott részvényeinek 67%-ához. A megállapodás Görögország és Kína számára egyaránt fontos, mind a görög gazdaság élénkítése, mind pedig a kínai Új Selyemút tervezetben betöltött szerepe miatt. A nagy forgalmú kikötő megvásárlásával Kína összekötheti Délkelet-Ázsián áthaladó és Afrika partjai mentén húzódó tengeri útvonalait Európa nagyvárosaival.

### Híd Európába

Kína "Egy övezet, egy út" politikájának keretében az egykori Selyemúton fekvő – illetve annak útvonalához közeleső, az ország szempontjából fontos államokkal igyekszik felélénkíteni kapcsolatait. A több, szárazföldi és vízi útvonalra tagozódó hálózatban Görögország tekintetében az úgynevezett 21. századi tengeri Selyemút a releváns, amely Kínából indulva Délkelet-Ázsián és Indián át, Afrika keleti partvidékét érintve a Vörös-tengeren keresztül érkezik Európába, a történelem során is kulcsfontosságú görög kikötővárosokba. Kína legjelentősebb kereskedelmi partnere az Európai Unió, így egyértelmű előnyökkel jár számára a kereskedelmi útvonalak biztosítása. Görögország kikötői egyenes utat jelentenek számára a kontinensre, különösen, ha megépítik a tervezett vasútvonalat, mely a görög kikötőt Belgráddal, majd Budapesttel kötné össze. Kínának tehát nagyszabású tervei vannak a régióval, azonban ahhoz először térségbe vezető utat kell biztosítani, ez pedig a pireuszi kikötő.



Az Új Selyemút szárazföldi és tengeri útvonalai[i]

## Megállapodás részletei

Ennek a tervnek a szellemében vásárolta meg a Kínai Óceánhajózási Társaság (COSCO) a görögországi Pireusz kikötőjét. Az állami COSCO a világ negyedik legnagyobb konténer szállító vállalata és a második legnagyobb kikötő üzemeltetője.[ii] A megállapodás előzménye egy 2008-ban, Hu Jintao pártfőtitkár jelenlétében aláírt szerződés, mely átengedte a kikötő egy részének használati jogát a kínai félnek, azonban az még nem került a tulajdonukba. Akkor a konténerhajók kikötésére alkalmas terület kétharmadának irányítási jogát szerezte meg az állami hajózási vállalat harmincöt évre, a megállapodás része volt egy új dokk kiépítése is, melyhez új darukat telepített, megnövelve az éves konténer forgalmat két és fél millióra. A Kína által működtetett két konténerkikötő forgalmában jóval megelőzi a görög kézben maradt részt, melynek nem jó a kihasználtsága, a kínaihoz képest elavult. 2009 óta a konténerkikötő forgalma ötszörösére emelkedett, az általános kereskedelmi tevékenység pedig háromszorosára.

A COSCO öt másik nemzetközi kikötőműködtető egyike volt, akik megtették tétjeiket a kikötőre, de az egyetlen, amely már így is 200 millió eurót ruházott be a kikötő fejlesztésére. Az új egyezményt Stergios Pitsiorlas, a Görög Köztársaság Birtokfejlesztési Alapja (Hellenic Republic Asset Development Fund) elnevezésű privatizációs alap elnöke és Feng Jinhua a Cosco pénzügyi vezetője írták alá a görög miniszterelnök Alexis Tsipras és a COSCO elnöke, Xu Lirong jelenlétében, idén április 8-án. A megállapodás összege másfél milliárd euró, amely tartalmazza a félmilliárd eurót amelyet a kikötőben való új létesítmények kialakítására szánnak, az évi díjat, amit a görög állam kap, a jövőbeli befektetéseket is és a kamatot, amihez Görögország hozzájut majd. Kína így a Pireusz Kikötői Hatóság (Piraeus Port Authority) elnevezésű állami vállalat részvényeinek 67%-ához jutott hozzá.

## A görög nézőpont

Görögország baloldali kormánya elvi alapon ellenezte ugyan a privatizációt, de az országnak meg kellett felelnie a harmadik uniós kimentés feltételeinek és 2016-ra el kellett érniük a négy milliárdos privatizációs küszöböt. Az ő, illetve pireuszi polgármesterek ellenzése miatt az üzletet két részre bontották. A COSCO megkapta a vállalat 51%-át a szerződés aláírásával, a maradék 15,7%-hoz pedig 2021 januárjában jut majd hozzá, amennyiben eleget tett a tervezett befektetéseknél.[iii] A privatizációért cserébe a COSCO kötelezi magát legalább 350 millió eurónyi befektetésre az elkövetkező tíz évben, a kikötő fejlesztése érdekében. Ennek részeként tervezik parkolókat, egy óceánjáró terminált és hajószereplő létesítmények létrehozását is.

A görög emberek azonban korántsem csak a lehetőségeket látták a megállapodásban, a dokkokon dolgozók sztrájkoltak Athénban, leállítva a konténer terminál munkáját, úgy érezték, hogy az egyezség veszélyezteti megélhetésüket[EV4]. A görög történelem egyik legfontosabb kikötőjének kínai kézre kerülése heves indulatokat váltott ki, a helyiek sérelmezték, hogy az ország elveszti kontrollját a rendkívül fontos terület

felett.[iv]

## Kilátások

Egyes becslések szerint 2020-ra Pireusz a legnagyobb kikötő lehet majd a Mediterrán térségben, azonban magának a konténerkikötőnek a megvásárlása eltörpülhet a tervezett befektetések és fejlesztések tükrében.

A tervben lévő további infrastrukturális fejlesztések célja mind a térség és Kína kereskedelmi kapcsolatainak felélénkítése. A jövőben össze kívánják kötni az út mentén fekvő országokat, vasút, utak és vezetékek útján. Kína kikötőket fejleszt Sri Lankán, Pakisztánban, Bangladesben és Kenyában, ami mind a projekt része. A szuezi-csatorna kiszélesítése szintén nagyban megkönnyíti a térségbeli kereskedelmet. A pireuszi kikötő is ebbe a rendszerbe illeszkedik bele, rendkívül fontos olyan szempontból, hogy a Selyemút tengeri részét köthetné össze a szárazföldivel. A kínaiak már jelezték, hogy szívesen befektetnének a görög állami vasútba is, és a thesszalóniki kikötő megvásárlása is napirendre került, ami 2017-ben valósulhatna meg.[v] A görög gazdaság siralmas állapota ellenére az ország értékes partner Kína számára. Görögország rendelkezik Európa legnagyobb kereskedelmi hajóállományával, rajta keresztül halad át Kína exportjának 60%-a. A pireuszi megállapodáson kívül kínai bankok hiteleket nyújtanak a görögöknek, hogy azok Kínában gyártassanak hajókat. Emellett pedig egyetemeiken keresztül együttműködnek tengeri kutatás és fejlesztési programokban is. Az ugyancsak állami Fujian Hajóépítő vállalat szintén aktív a régióban, a görögökkel kötött megállapodások 190 000 munkahelyet teremtettek, Peking pedig új technológiához juthatott hozzá rajtuk keresztül. Az athéni reptér fejlesztésébe is majdnem hétmilliárd dollárt, a krétai reptér felépítésébe és működtetésébe pedig egymilliárdot fektetett Kína. A Görögországba irányuló turizmus is megnövekedett, csak 2014-ben 70%-kal több, így 100 000 kínai látogatott az országba.[vi]

A pireuszi kikötő a görög repterekkel együtt tehát kiváló lehetőség Kínának, hogy megvesse lábát Európában. A selyemút projekt részeként tervben van egy a kikötőt és Közép-Európát összekötő vasút megépítése is, melyet az EU-val közösen finanszíroznának a kínaiak. Az új nagysebességű vasútnak köszönhetően kétszer olyan gyors lenne a Budapest-Belgrád táv megtétele, ami a tervek szerint 2017-re készülne el. A térség kereskedelmi útvonalainak fejlesztése nemcsak a görög GDP-t tudná megnövelni, a régió országainak gazdaságára – így hazánkra is mind kedvező hatással lesznek az infrastrukturális fejlesztések. Kína prioritásai közé tartozik az európai országokkal való kereskedelem, így az ehhez szükséges útvonalak biztosítása is, ez adja tehát a pireuszi kikötő megvásárlásának fontosságát. [vii]

[i] Jeremy Page, China Sees Itself at Center of New Asian Order In: Wall Street Journal <http://www.wsj.com/articles/chinas-new-trade-routes-center-it-on-geopolitical-map-1415559290> 2014.11.09.

[ii] Spotlight: COSCO's acquisition of Greek Piraeus Port to further contribute to local

economy In: Xinhuanet

[http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/09/c\\_135263687.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/09/c_135263687.htm) 2016.04.09.

[iii] Kerin Hope, Greece picks China's Cosco in port deal In: Financial Times

<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/d65aa7c4-bfb1-11e5-846f-79b0e3d20eaf.html#axzz49a7bWoXH> 2016.01.20.

[iv] Ilias Bellos, President of Cosco says Port of Piraeus can help boost Greek recovery

<http://www.ekathimerini.com/207775/article/ekathimerini/business/president-of-cosco-says-port-of-piraeus-can-help-boost-greek-recovery> 2016.04.10.

[v] Elodie Sellier, China's Mediterranean Odyssey In: The Diplomat

<http://thediplomat.com/2016/04/chinas-mediterranean-odyssey/> 2016.02.19.

[vi] Gian Luca Atzori, Can China's New Silk Road Save the Greek Economy? In: The Diplomat

<http://thediplomat.com/2016/01/can-chinas-new-silk-road-save-the-greek-economy/> 2016.01.21.

[vii] China agrees railway deals with Hungary, Serbia In: Xinhuanet

[http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/24/c\\_134850726.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/24/c_134850726.htm) 2015.11.24.