

پیرئوس - گذرگاه چین به اروپا



ازین بعد مرز چین از پیرئوس-آتن آغاز می یابد. شرکت باربری بحری دولتی چین کوسکو* (کمپنی گروپ باربری بحری چین) سهم ۶۷ در صد را برای مدت زمان ۳۶ سال در بزرگترین بندر بحری یونان بنام پیرئوس در همجواری آتن بدست آورد. قراردادی درین مورد به تاریخ ۸ اپریل ۲۰۱۶ در آتن عقد گردید. کوسکو در گام نخست ۲۸۰'۵ میلیون یورو یعنی سهم ۵۱ در صد خود را برای شرکت سهامی بحری یونان که اکثریت اسهام آن دولتی است می پردازد. انتقال اسهام باید در ماه جون صورت پذیرد. ۱۶ در صد متباقی را که بالغ به ۸۸ میلیون دالر میشود این چهارمین شرکت باربری بحری دنیا طی پنج سال بعدی بدست خواهد آورد. ولی پیش از آن بایست سرمایه گذاری های موقوت در بندر بحری را که بالغ به ۳۵۰ میلیون دالر میشود انجام داده باشد. برای بدست آوردن این بندر خدمات بندری از کشور های دنمارک، فیلیپین، ایالات متحده امریکا و امارات متحده عربی نیز دخیل بودند.

کوسکو با پیرئوس پروژه یزرگی را در پیش دارد: میخواید پیرئوس را "به بندر طراز اول اروپایی توسعه بخشد" مدیر کوسکو چو لیرونگ این مطلب را علاوه کرد که میخواید آنرا به بزرگترین بندر باربری کانتینری جهان در حوزه مدیترانه مبدل سازد. این بندر بایست نقطه مرکزی چرخش ترافیک کانتینری میان آسیا و اروپا و همچنان شرق نزدیک و روسیه باشد. این انتخاب با توجه به موضع جیو استراتژییک این بندر واقعینانه است. این نزدیک ترین بندر اروپایی است که در نزدیکی کانال سویز قرار دارد. صادرات چین میتواند ازین طریق ۷ الی ۱۱ روز پیشتر وارد اروپای مرکزی شود. گذشته ازین این بندر با عمق فوق العاده آب حتی در هنگام مد قادر به آنست تا بزرگترین کشتی های کانتینری را بار گیری و تخلیه کند. کانسرن

هایی چون هیولیت پیکارد، سونی، هوواوی و شرکت تولیدی موبایل چین حتی هم اکنون کالا های تولید آسیایی شان را تا حدود زیادی از طریق پیرئوس انتقال میدهند.

این اصل نتیجه توافقی است که چین از سال ۲۰۰۹ به اینسو در تفاهم با حکومت یونان عملی مینماید. در آن زمان کوسکو قراردادی را در جهت خصوصی سازی بخشی ازین بندر با جانب یونان عقد کرد. در قرارداد مستأجری که ۳۵ سال اعتبار دارد مالکیت کوسکو به اسکله نمبر ۲ با پذیرش اعمار ترمینل سومی تسجیل گردیده است؛ اسکله نمبر ۱ مالکیت دولت یونان است. از آن زمان بعد رشد خارق العاده یی متبازر است. اگر در سال ۲۰۰۸ حدود ۴۳۳ هزار کانتینر معمولی در اسکله های نمبر ۱ و ۲ بارگیری و یا تخلیه میشد این رقم در سال ۲۰۱۵ به بیشتر از سه میلیون رسید. تا سال های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ باید ظرفیت سالانه به ۶۲ میلیون کانتینر توسعه یابد. طوریکه مجله اشپیگل مؤرخ ۲۰۱۵/۴/۰۴ خبر میدهد، همراه با اسکله نمبر ۱ این بندر در مقایسه با "لیگ هامبورگ، انتویرپن و روتردام" قرار میگیرد.

راه جدید ابریشم

استراتژی اروپایی در قبال پیروئوس و یونان ازین هم فراتر میرود. به قول هفته نامه هاندلسبلات مؤرخ ۲۰۱۶/۳/۰۸ "بیجینگ یونان را گذرگاهی بسوی اروپا میداند که منطقه ایروآسیا را با سرمایه گذاری میلیارد ها دالر با هم مرتبط میسازد". وزارت تجارت در بیجینگ در اکتوبر ۲۰۱۵ سند استراتژییک مبسوطی را که حاوی ۷۳ صفحه است در رابطه با یونان و اقتصاد این کشور تهیه کرد. در سند تصریح میشود که "شرکت های چینی بیشتر از پیش در یونان سرمایه گذاری میکنند". این هفته نامه ادامه میدهد که در جایگاه عرصه های قابل رشد بخش کشتی سازی، انتقالات و توریزم براننده میشوند. در کنار آن پیروئوس از طریق اتصالات بحری با سائر جزیره های یونان بزرگترین بندر مسافبری اروپا با ظرفیت ۱۸ میلیون مسافر در سال است.

پروژه بندر پیروئوس بخشی از پروژه های بزرگ سیاست خارجی و اقتصادی گلوبال چین است: این پروژه بزرگ "راه جدید ابریشم" شامل دو پروژه میباشد. یکی راه مشهور ابریشم است که از طریق خشکه از چین تا اروپای غربی دنبال میشود. استفاده از قطار آهن با همه ملحقات آن از چین الی دیوسبورگ برای رسانیدن سریع کالا های کانتینری در جریان است. با استفاده از "راه ابریشم بحری" باید بازار هایی در درازای راه بحری میان چین و اروپا بمیان آیند و شرق نزدیک با آن گره زده شود. "ابتکار راه های ابریشم باید زیر ساختی را با نوعیت جدیدی در مناسبات بین المللی ارائه دارد". این مطلب را میریکس (انستیتوت میرکاتور برای مطالعات چین) می نویسد. اجزای مرکبه اساسی آن جمعگرایی بیشتر در ایروآسیا و همکاریهای متقابل است. در

مجموع باید حدود ۱۰۰ میلیارد دالر برای نهادی از طریق بانک ای آی بی و بریکس بانک در اختیار گذاشته شود.

از همینجاست که طرح لوژستیک چینی در یونان برای خریداری کامل بندر هنوز تکمیل نگردیده است. ارتباطات قطار از پیرئوس تا اروپای مرکزی و شرقی از طریق کشور های بالقان با اهمیت است. به قول هندلسبلات مؤرخ ۰۸/۰۳/۲۰۱۶ گفته میشود که از همین جهت کوسکو علاقمند تصرف کردن شرکت دولتی قطار آهن ترینوسی (یکی از شاخه های قطار آهن دولتی- اف اس) و مرکز لوژستیک تریاسیو در غرب آتن میباشد که گنه آن را یک ایستگاه بزرگ کانتینری قطار آهن تشکیل میدهد. در اواخر سال ۲۰۱۴ سران حکومت های چین، سربستان و مجارستان قرار دادی را در مورد گسترش شبکه قطار آهن میان بلغراد و بوداپست الی سال ۲۰۱۷ به امضا رسانیدند. هکذا کوسکو میخواهد در جزیره سلامینا که در نزدیکی پیرئوس موقعیت دارد یک ورکشاپ مجهز ترمیم کشتیها را زیر نام "کپتان فو" احداث نماید.

"کوسکو به زادگاهت برگرد!"

در وجود "کپتان فو" سراپای معضله پر تناقض پروژه چین- یونان متبازر میگردد. هنگامیکه در سال ۲۰۰۹ کوسکو اسکله نمبر ۲ را به مالکیت خویش در می آورد با شعار "کوسکو به زادگاهت برگرد" استقبال گردید. سندیکا های کارگران بندری یک اعتصاب شش هفته یی را آغاز نهادند. فو در برابر مجله اشپیگل مؤرخ ۰۴/۰۴/۲۰۱۵ توضیح کرد که با گذشت زمان این وضع تغییر یافته است. کارگران بندری در ابتدا تصور میکردند که فو میخواهد همکاران خود را یعنی ملاحان، تخنیکرها و پرسونل تخنیکی را از چین با خود بیاورد. ولی وی فقط با ۷ تن کارمندان اداری چینی وارد یونان شد. همه فرمایش های کاری به شرکت های یونانی سپرده شد. فو اظهار میدارد: "طی پنج سال کوسکو حتی یک یورو هم به چین نفرستاد. همه پولها سرمایه گذاری مجدد میشوند! در زمینه پل های جدید بارگیری، سیستم های پیشرفته کرن های برقی!"

حتی "هندلسبلات" هم از تقلیل دستمزد و کاهش خدمات اجتماعی گزارش نمیدهد- یک کارگر بندری حدود ۱/۲۰۰ یورو معاش ماهانه دارد که خیلیها بالا تر از حد اوسط معاش ولی کمتر از معاش قبلی است. ولی با گذشت زمان این انتقاد از شدت خود کاسته است زیرا کوسکو بندری را که پیش ازین به کساد مواجه بود اکنون در زون انتفاعی برده است و صد ها محل کاری جدید را ایجاد کرده است. در حالیکه سال ۲۰۰۹ جمعاً ۱۶۶/۰۰۰ واحد کانتینر ۲۰ فوت بار گیری و یا تخلیه میشد این رقم در سال ۲۰۱۵ به ۳۷ میلیون واحد رسید. بدین ترتیب در سطح جهانی پیرئوس از جمله بنادر کانتینری بود که خیلیها سریع رشد کرد. کوسکو در حال

حاضر ۱۴۳ میلیون یوروی دیگر در انکشاف تأسیسات بندری بدسترس گذاشته است. همه علایم دلالت به رشد بیشتر میکند: تا سال آینده بارگیری و تخلیه به ۶۲ میلیون واحد ارتقا خواهد یافت. به قول هندلسبلات مؤرخ ۰۸/۰۳/۲۰۱۶ گفته میشود که بدین ترتیب پیرئوس بزرگترین بندر بارگیری و تخلیه کنتینری در بحیره مدیترانه خواهد بود.

علاوه برین: هنگامیکه آغاز ماه اپریل امسال این تفاهم در محل کار نخست وزیر سیپراس به امضا رسید بازهم کارگران بندری به اعتراض و اعتصاب پرداختند. آنان بگونه گذشته ترس از دست دادن محل کاری و تقلیل دستمزد شان را دارند. رئیس سندیکاهای کارگران بندری گیورگوس گیورگاکوپولوس حکومت سریزا را متهم به آن کرد که "لیلام نهایی" را با روحیه خلیها کریه نئو لیبرالی راه اندازی میکند. همچنان تعدادی از وزیران کابینه سیپراس در برابر فروش این جایداد ها مخالفت دارند. که میتوان از وزیر بنادر و تجارت بحری تئودوریس دریساس و وزیر ترانسپورت و امور زیر ساختها کریستوس سپیرتسیس یاد آور شد. آنان سیپراس را متهم میسازند که وی سیاست نئو لیبرال حکومت پیشین را تعقیب میکند با وجودیکه هنگام منسوب بودن به اپوزیسیون علیه مالکیت خصوصی قرار داشت.

یک کشتی هم لنگر نخواهد افگند

حکومت چپی سریزا بدون شک در حالت پیچیده یی قرار دارد. سه گانه ها حکومت یونان را زیر بار سنگین مقروضیت دولتی با تهدید به افلاس مجبور به خصوصی ساختن مالکیت های عامه در مجموع به ارزش ۵۰ میلیارد یورو میسازند.

علاوه برین کشور کوچکی با نفوس محدود ۱۱ میلیون (بایرن ۱۲ میلیون) و درآمد ناخالص ملی (۲۳۸ میلیارد یورو) که کمتر از نیم درآمد ناخالص ملی بایرن (۵۲۲ میلیارد یورو) است و مقروضیت خارق العاده دولتی امکان پولی آنرا ندارد تا پیرئوس را از نیروی خودی به یک بندر کنتینری کاملاً مدرن تجهیز نماید. و آنچه بیشتر ازین تأثیر گذار است: یونان نتوانست تا بگونه تقریبی توناژ های ضروری انتقالاتی و تخلیه و بارگیری کنتینرها را طوریکه لازم و انتفاعی بود راه اندازی کند. ولی چین در جایگاه قدرت بزرگ تجاری جهان با روابط عدیده یی در سطح جهانی قادر به این امر است.

منعکس کننده این اصل همانا رویداد های انکشافی در هر دو اسکله پیرئوس است که پس از فعال شدن چینی ها در سال ۲۰۰۹ ما شاهد آن هستیم: تخلیه و بارگیری کنتینرها در اسکله نمبر ۱ مربوط به دولت یونان (زیر اداره شرکت باربری دولتی) نخست از ۴۳۳ هزار واحد کنتینری به ۶۴۴ هزار واحد در سال ۲۰۱۳ ارتقا یافت ولی بعد ها دوباره کاهش یافته و در سال ۲۰۱۵ به رقم ۲۹۳ هزار واحد رسید. در اسکله نمبر ۲ ترمینل کنتینری پیرئوس که

چینی ها در آنجا مصرف کردند این واحد از آغاز کار به میلیون تقرب کرد و در سال ۲۰۱۵ به رقم ۳۰۳ میلیون واحد رسید.

حتی ملی ساختن مجدد اقتصاد یونان که خلیهها مورد بحث بود راه حلی نبود: زیرا سرمایه گذاری های ممکن در نتیجه فشار موجود مقروضیت- با پایین آمدن نرخ تبادلۀ درهم یونانی- و عدم راهیابی به بازار های مالی بین المللی به این امر مساعدت میکرد. چینی ها پیشبین آن شدند که در صورت خروج یونان از اتحادیۀ اروپا و زون یورو برای خود الترناتیف هایی را در جینوا و پورت سعید در نظر گیرند.

یگانه الترناتیف عملی میتوانست برنامه زیر ساخت های دموکراتیک و پلان شده باشد که بوسیله بانک مرکزی اروپا تمویل میگردد. این اصل در هر حال معقول تر از مصرف بیمورد پول است. در قید چنین پروژه یی بایست یک بندرگاه کنتینری اروپایی در نزدیکی کانال سویز موضعبندی میشد. ولی این امر در بهترین سطح آن نگرش به آینده است.

بدین ترتیب حکومت سریزا الترناتیف دیگری را غیر از پیشنهادات چینی ها سراغ ندید. طوریکه معاون نخست وزیر یونان گیانیس دراگاساکیس هنگام ضیافت امضاً نمودن این سند به اشپیگل آنلاین گفت "این تعامل میتواند به نقطه عطف اقتصاد یونان و مناسبات یونان- چین منتهی گردد". سپیراس نیز چشم امید به سرمایه گذاری های بیشتر چین دوخته است تا امکان مانور و عدم وابستگی در برابر اتحادیۀ اروپا را نصیب گردد. نخست وزیر یونان در هفته های بعدی طی سفری به پایتخت چین مورد استقبال قرار خواهد گرفت.

نوشته متن: فرید شمیت

* Cosco (China Ocean Shipping (Group) Company)