

Grækenland som knudepunkt i 'Et Bælte, En Vej': Infrastruktur er altafgørende

Fredag, 1. maj 2015 – Den altafgørende faktor for, at Grækenland bliver et knudepunkt for Kinas politik, 'Et Bælte, En Vej', er udvikling af landets infrastruktur, der vil forbinde havnen i Piræus, hvor Kinas COSCO Skibsfartsselskab har leaset containerterminalen, til resten af Europa.

Den græske journalist Yannis Palaiologos skrev i dagens udgave af Politico, at, i Kinas politik for 'Et Bælte, En Vej' »er Piræus på det seneste blevet et afgørende vigtigt punkt for denne strategi – og især for Kinas planlagte '21. århundredes Maritime Silkevej', der tilstræber at forbinde Kina med Europa via Det indiske Ocean og Suezkanalen«. Siden Kina leasede to af havnens containerterminaler og foretog afgørende investeringer i dens infrastruktur, har Kina firedoblet antallet af containerskibe, der passerer igennem Athen, siden 2010.

»Det er min vurdering, at der kan blive et strategisk partnerskab med Kina for udvikling«, sagde vicepremierminister Yannis Dragasakis til Politico. »I forbindelse med politikken for den Nye Silkevej er der infrastrukturprojekter, der har fælles interesse«, sagde han. »En afgørende vigtig del af Grækenlands økonomiske genrejsning i de kommende år må komme fra forøgede investeringer i infrastruktur.«

Med hensyn til privatisering af myndigheden over havnen i Piræus påpegede Dragasakis, at det ikke drejede sig om privatisering som sådan, men om, hvordan denne privatisering struktureres. Det generelle spørgsmål, sagde Dragasakis, er, at »kineserne har en klar strategi« for havnen som et kommercielt omdrejningspunkt, hvorimod grækerne »aldrig har

udviklet deres egen, fuldt udviklede strategi«. Grækenland har behov for en klar politik inden for tre afgørende sektorer: jernbanetransport, logistik og skibsreparation.

Der er meget specifikke projekter, der må udvikles inden for disse tre områder. Med hensyn til transport, så drejer det sig om at færdiggøre moderniseringen og etableringen af tovejs spor på landets nord-sydgående jernbanelinje. Artiklen nævner ikke, at det største problem har været, EU ikke har været imødekommende mht. finansiering til jernbaneprojektet på trods af den kendsgerning, at Grækenland er kvalificeret til at modtage sådanne lån iflg. EU-reglerne.

»Vi har en enestående chance for at gøre Grækenland til et internationalt omdrejningspunkt for handel, men landet har brug for en fællesaktion fra regeringens side«, sagde Thanasis Ziliaskopoulos, præsident for TrainOSE, det statskontrollerede jernbanegodsselskab, der allerede er i færd med at udvide sine tjenester fra Piræus til Centraleuropa. »Med den rette politik kunne Grækenland overtage noget af den varefremstilling«, der i øjeblikket finder sted i Centraleuropæiske lande, iflg. Ziliaskopoulos.

Med hensyn til logistik er det af afgørende betydning at udvikle Thriasio Fragtcentret, et 59 hektar stort område vest for Athen, der endnu mangler at blive færdiggjort. Med sin placering direkte på Grækenlands nord-sydgående jernbanekorridor, og med direkte forbindelse til Piræus via den nyligt åbnede 17,5 km lange jernbanelinje, er kineserne meget interesseret i at udvikle centret.

Med hensyn til skibsreparation, så ligger der et skibsværft, der ikke længere er i brug, i Perama-regionen ved siden af Piræus, der ejes af Piræus Havnemyndighed, og som Athen ønsker at genoplive som et skibsreparationscenter. Ifølge Drakasakis har COSCO antydnet, at de var interesseret, da han rejste spørgsmålet under sin seneste rejse til Kina.

Foto: COSCO-Containerterminal i Piræus