



欧罗巴，你为什么暴躁？

海运集团获得了比港集装箱2号、3号码头35年特许经营权。2010年，中方接管了一个破败的集装箱码头。接管之初，外界普遍不看好这次合作，认为中国企业将深陷其中——客户几乎流失殆尽；原有设备几近瘫痪；大门被工会围堵，工人不能正常上班；船舶压港严重，生产陷于停顿，经营管理举步维艰。

然而事实胜于雄辩。中远通过雇用1000多名新员工（全部是希腊人），并投资6亿欧元引进最先进的起重机，建造新码头等重磅措施，在短短两年时间内一举逆转了比港此前的颓势。2012年《纽约时报》曾如此评价中资对于比港的重要性：“如果希腊想要恢复经济竞争力、降低失业率，避免在未来几年内对欧洲邻国更为依赖，中远集团对比雷埃夫斯港所做的全面改革便是榜样。”而到了2016年，比港的集装箱吞吐量已达347万标箱，完成了七年中激增五倍的傲人成就。过去，从集装箱吞吐量来看，比雷埃夫斯港从未挤入世界前百强。而现在，它已是世界五大集装箱港口的一员。

从海上走来的老朋友

在希腊面临困难时，中国非但没有放手，反而紧紧拉住了对方。这和两国起源于海洋的“旧交情”密不可分。11月10日，访问希腊当天，国家主席习近平在希腊《每日报》发表题为《让古老文明的智慧照鉴未来》的署名文章。文章中提到：“新中国成立后，是希腊船东率先冲破封锁，为中国送来宝贵物资和设备。”

上世纪40年代，希腊和中国面临着类似境况：刚刚结束战争，

一切需要重建，彼此间又因冷战格局被隔断往来。到50年代，希腊开始把航运业当成国家复兴的重点。与此同时，新中国致力于发展对外贸易，开拓航运伙伴同样是关键。1952年，中国外交部副部长章汉夫宣布，中国希望在平等互利基础上恢复与发展同别国的贸易关系。同年4月，一些欧洲国家开始突破美国的阻挠，纷纷与中国达成贸易交流协定，而主要交易完成地就在上海。鉴于当时新中国海运能力不强，加之帝国主义和台湾国民党当局的海上封锁，中外伙伴采取“先进口，后出口”的贸易原则，即进口产品先抵达上海，然后相应的物物交换产品装船离开，这离不开充当承运商的船东。正是在此时，希腊船东敢为人先，冲破禁运封锁，主动帮助新中国运输物资。当年，曾有苏联记者在黄浦江上看到，来自希腊、芬兰、法国、英国等欧洲国家商船川流不息，为了便利它们出入，上海港务局还特意安排挖掘船实施江底清淤作业，保障航运通畅。

等到1972年中希正式建交，双方的航运合作变得更加频繁。据希腊《每日报》报道，希腊船队总吨位长期占到欧盟的53%，世界的20.9%，希腊船东控制了世界31.99%的原油运输，23.12%的干散货运输和15.17%的化工和石化产品运输。具体到中国，相当一部分进出口货物是由希腊船队运输，包括六成以

上中国进口的石油和燃料。更重要的是，希腊船东对促进中国造船业发展起着至关重要的作用，根据市场分析，希腊船东至少在过去15年内向中国订购近1500艘船。同时，希腊方面还让大量专家和造船师向中国传授理论与实践经验。

时间来到2011年2月，利比亚爆发内战。这令在该国的3万多名中国公民身处险境。随后，通过外交途径，多艘希腊货轮与军舰，陆续停靠利比亚的黎波里、班加西等港口，协助超过三万名中国人撤离，其中约万余名中国人经船运抵达希腊克里特岛。当时正值旅游胜地克里特岛的冬歇期，很多歇业的酒店为此重新开业，接待了中国朋友。为什么这次希腊协助中国的撤侨行动极为难得？因为这是新中国成立后，首次采用了“将人员摆渡到第三国再撤回国”的方式。这种方式自然需要第三国的大力支持。根据参与过那次行动的希腊前警察总监伊科诺姆回忆，当时撤到克里特岛的很多中国侨民在利比亚被抢了护照，也没有事先办好希腊的入境签证。为此，双方通力协调，最终解决了这些难题。信任、友谊与国力的共同加持，成为这次撤侨行动得以“一路绿灯”的重要因素。

从希腊船东大力支持中国造船业，到中远集团助力比雷埃夫斯港走出困境，再到克里特岛的撤侨行动，两国在航运上的积极往来，成



从希腊船东大力支持中国造船业，到中远集团助力比雷埃夫斯港走出困境，再到克里特岛的撤侨行动，**两国在航运上的积极往来，成为国际关系中双边互惠互利，紧密合作的光辉典范。**

