



Título: La Franja y la Ruta: Interacciones con el Mediterráneo

Autora: Elena Avramidou

Afiliación académica: Profesora Asociada en la Universidad de Pekín. Licenciada en Derecho con especialidad en Derecho Internacional y en Filosofía con PhD. en Filosofía Política. Sus líneas de investigación son la filosofía china (Confucio), las diferencias y similitudes entre Confucio y Platón y entre el pensamiento chino y el pensamiento occidental, y la cultura y la sociedad china.

Resumen:

Este texto toma el tema de la Franja y la Ruta mirando desde el Mediterráneo y el impacto que allí puede tener, en particular en los puertos de Pireo y Venecia. Junto con los factores geopolíticos y estratégicos involucrados en la región de Mediterráneo oriental, y también en las relaciones de la Turquía y Rusia, se analizan también los aspectos culturales y civilizatorios envueltos en este plan.

Palabras claves: Franja y Ruta, Mediterráneo, Cosco, Porto del Pireo.

Introducción:

La iniciativa de la Franja y la Ruta (conocida como OBORI por su sigla en inglés) es un plan estratégico con el fin de reestructurar las rutas antiguas de comunicación entre el Oriente y Occidente al impulsar el comercio, incrementar las inversiones y fomentar la colaboración a lo largo del continente euroasiático.

Lo que se conoce popularmente como las Nuevas Rutas de la Seda, consiste en una ruta terrestre y una marítima. La primera, denominada como la Franja Económica de la Ruta de la Seda, unirá China con Europa por medio de Asia Central – Irán, Irak, Siria, Turquía y Rusia, llegando a Rotterdam como destino final. El proyecto fue anunciado por el presidente de China, Xi Jinping, en el otoño de 2013 durante su visita a Kazajistán, uno de los países de Asia Central que lo apoyaron plenamente.

Un mes después, el presidente chino anunció el lanzamiento de una segunda ruta, la Ruta Marítima de la Seda, en la que nos enfocaremos más adelante. La Ruta Marítima tiene el objetivo de unir China con el Mar Mediterráneo por medio del Océano Índico, específicamente a través de los Estrechos de Malaca, Nairobi (Kenia) y el Canal de Suez. El punto final del corredor marítimo China-Europa es el puerto griego del Pireo, ubicado fuera

de la ciudad de Atenas. En realidad, los mapas divulgados por las autoridades chinas indican la inclusión de otro puerto después de Pireo: Venecia. Ese sería el punto final en que la Ruta Marítima de la Seda se une con la Ruta Terrestre de la Seda, donde esta última avanza hacia el sur hasta llegar al puerto italiano, pasando por Rotterdam. Sin embargo, esto aún está a la espera de ser confirmado por su contraparte; aun así, la diplomacia italiana está avanzando en esta dirección.

«La atención al Pireo por parte de China es un punto de inflexión, pues ahora depende de nosotros actuar y evitar ser excluidos de los grandes compromisos políticos y económicos del futuro», aseveró el presidente del Senado de Italia, Pietro Grasso, durante su visita oficial a China en diciembre de 2015. La visita se realizó con motivo de la celebración de los 45 años de relaciones diplomáticas entre ambos países y tuvo dos objetivos: primero, preparar la primera reunión entre el presidente de la República Italiana, Sergio Mattarella, y el presidente de China, Xi Jinping, programada para el 2016; y segundo, empezar con la participación de Italia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta. «Italia está dispuesta a convertirse en el terminal occidental de la Nueva Ruta de la Seda para crear junto con China un puente físico e ideal para conectar a Europa con Asia en este milenio», afirmó el político italiano, según el diario *la Repubblica* (10/12/2015); mientras que el primer ministro Li Keqiang destacó la disposición de China para llevar adelante la cooperación pragmática con Italia en los asuntos internacionales y regionales.

Cosco y el Puerto del Pireo

La decisión de China para usar el puerto griego se debe a su ubicación geográfica en el sudeste de Europa y por su cercanía a Asia Occidental y al Norte de África. Efectivamente, como frontera de Europa en la región sudeste del Mediterráneo y la encrucijada de los tres continentes -Europa, Asia y África-, Grecia tiene una importancia geopolítica y una innegable posición geoestratégica desde el punto de vista de China. Además, se recalcó la relevancia del país como una base segura para emergencias regionales con el caso de la evacuación de los 35.000 ciudadanos chinos que habían salido de Libia en 2011 e incluso, en una ocasión anterior, en 1997, con los ciudadanos chinos que venían de Albania.

En función del acuerdo suscrito entre la naviera *China OceanShippingCompany* (Cosco) y el Puerto del Pireo en 2009, los muelles II y III del terminal de contenedores del Puerto fueron otorgados en concesión a Cosco por un periodo de 35 años a un precio de 4.300 millones de euros. Sin embargo, el valor neto de la suma a pagar es bastante menos debido a un descuento del 9%. El muelle I también es parte del terminal de contenedores y quedó bajo la gestión de la Autoridad Portuaria del Pireo (OLP por su sigla en griego), una empresa de propiedad estatal que cotiza en la Bolsa de Atenas. No obstante, se anunció la privatización del muelle I y Cosco fue uno de los interesados en la adquisición. Finalmente, en enero de 2016, Grecia nombró a Cosco como el oferente preferido para la administración del puerto. Se acordó realizar la privatización por un monto de 368,5 millones de euros para la adquisición del 67% de las acciones de la Autoridad Portuaria del Pireo; de esta manera, el Pireo quedaría completamente bajo el control chino. Más aún, China está interesada en multiplicar su influencia para incluir otros puertos griegos, tales como el Puerto de Salónica,

el segundo más grande del país. La compra del muelle I por Cosco se ha visto criticada por unos medios de comunicación griegos (por ejemplo el diario Efimerida Ton Syntakton) debido a las escasas ganancias que le ha generado a la contraparte griega.

La inversión en el Puerto del Pireo es la incursión más grande de China en Grecia y posee una importancia estratégica; su objetivo es convertir al principal puerto griego en una puerta de entrada, facilitando el acceso de China a Grecia y a Europa. El Puerto facilita el tráfico de tránsito y de transbordo. El primero se trata del envío de cargamento desde y hacia otros países de la región que venga o salga al terminal de contenedores mediante carretera o ferrocarril. El tráfico de transbordo, por otro lado, se trata de los contenedores que se entregan por buques para ser asimismo recogidos por otros buques.

En este contexto, la aspiración de Cosco es transformar el puerto griego en el centro (*hub*) principal del tráfico de contenedores del Mar de Mediterráneo. Para conseguirlo, Cosco invirtió en la construcción de un tramo ferroviario entre su terminal y el sistema nacional ferroviario, y también en el establecimiento de un centro de distribución, ambos finalizados en marzo de 2013. La construcción de más obras de infraestructura (para aumentar la profundidad de los muelles y acomodar buques de mayor tamaño) se terminará este año. Además, según una noticia difundida de recién por Reuters (5/2/2016), Cosco se interesa en adquirir la empresa griega nacional de ferrocarril (TRAINOSE). Así, Cosco podría conectar exitosamente la ruta marítima de la seda con los Balcanes y la Europa Central y Oriental, estableciendo mejor su posición en la región.

De esta manera, y gracias a Cosco, al ser un puerto importante por sus funciones tanto domésticas como internacionales, el Puerto del Pireo se está convirtiendo en un centro regional emergente. El tráfico de transbordo se ha más que triplicado entre 2010 y 2012. Se esperan que los dos muelles otorgados en concesión a Cosco alcancen una capacidad combinada de 4,7 millones de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies, una unidad para indicar la capacidad de los buques portacontenedores y los terminales en base de los contenedores del envío de 20 pies de largo).

Por consiguiente, el puerto principal de Grecia es actualmente uno de los puertos de contenedores con mayor crecimiento a nivel mundial y tiene un potencial enorme para atraer empresas multinacionales debido a la participación de Cosco. De hecho, Hewlett-Packard, Huawei, Sony y ZTE ya establecieron sus centros de distribución. Según los medios de comunicación occidentales (incluido The Wall Street Journal), la inversión de Cosco en el Puerto del Pireo ha sido «uno de los emprendimientos chinos más exitosos en el extranjero», no sólo por sus elevados retornos económicos, sino también por su importancia económica estratégica.

Implicaciones geopolíticas

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es, sin duda, un proyecto estratégico inmenso que el gobierno chino denomina, en un tono de bajo perfil, como una iniciativa. Como parte de los vínculos económicos, o gracias a ellos, el gigante asiático reforzará sus vínculos culturales, políticos y militares con los países a lo largo de las sendas de la Nueva Ruta de la

Seda. Según comenta la agencia Xinhua, «la sabiduría china para forjar una economía mundial abierta y las relaciones internacionales abiertas» genera «intereses, destinos y responsabilidades comunes» o, en otras palabras, una comunidad vasta de intereses económicos interdependientes y mucho más.

La Nueva Ruta de la Seda transforma la visión del mundo y de las interacciones entre los estados y los pueblos, y cambia la posición de China en la región y en el mundo. Implicará un aumento en las relaciones diplomáticas entre China y los países involucrados e, inevitablemente, tendrá consecuencias estratégicas y geopolíticas, además de influencias sobre el sistema de seguridad regional. La iniciativa muestra que China va más allá de reforzar los intereses meramente económicos y comerciales con la explotación de recursos económicos. Se trata de un plan que revela la resolución de China de actuar en un área geográfica mayor con abundantes intereses económicos, estratégicos y geopolíticos. Por último, China propone una diplomacia nueva que se define por las políticas de la infraestructura. La creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (o AIIB por su sigla en inglés) por Pekín en 2014 es precisamente la herramienta financiera para implementar este proyecto, a través de la entrega de apoyo a la construcción de las obras de infraestructura y así fomentar un desarrollo compartido para todos los países del Asia Pacífico y a lo largo de la Ruta de la Seda.

La presencia china en la región mediterránea en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta es fundamental para la región en su conjunto, y no sólo en términos de los beneficios económicos, sino también por sus componentes políticos y geoestratégicos. La presencia de China en la región altera el equilibrio existente de la última. Con certeza, China logrará finalmente un impacto considerable para las relaciones comerciales, políticas y militares de largo plazo que está forjando Pekín en esta área. El Mediterráneo es una región importante no sólo por los intereses energéticos o por las reservas abundantes de petróleo y gas natural. El creciente interés militar y político de China en el área se refleja en la presencia de los buques de guerra chinos en el Mar Mediterráneo y el Mar Negro; además, la presencia de los buques chinos en el Golfo de Adén, como parte de la patrulla marítima contra la piratería, es significativa por su proximidad con el Mediterráneo.

No cabe duda que el proyecto tiene un potencial enorme, pero existen también diversas incertidumbres y dificultades que presuntamente pueden obstaculizar una implementación eficaz a largo o corto plazo.

Primero que todo, existe una coyuntura compleja en la región mediterránea provocada por la crisis ucraniana, la guerra civil en Siria, las amenazas de una guerra entre Turquía y Rusia, la inestabilidad en el Norte de África, la crisis de la deuda europea y la afluencia de los refugiados, así como la debilidad de Europa al no adoptar una posición política firme y unificada para enfrentar esta enorme crisis humanitaria. Todos estos factores tendrán un impacto importante sobre el sistema político, militar y de seguridad regional en el futuro. En particular, en el Mediterráneo oriental, las fuerzas opuestas están luchando para cambiar el equilibrio del poder, pasando por una etapa de transición aparentemente larga y turbulenta y aún queda lejos de llegar a una solución pacífica.

Por otra parte, la Nueva Ruta de Seda se ha visto como la respuesta china al Acuerdo de Asociación Transpacífico (o TTP por su sigla en inglés) y a la Asociación Transatlántica para el Comercio y la Inversión (o TTIP por su sigla en inglés), de las cuales China no forma parte. Si eso fuese cierto, el desafío para China, a fin de consolidar su presencia en la región inestable del Mediterráneo, se vuelve mucho mayor. Por lo tanto, surge espontáneamente la pregunta si China seguiría con su política de no injerencia en los asuntos internos de otros países si la situación se vuelve en contra de sus intereses. También habría que preguntarse si China cumpliría sus principios de paz y armonía tanto dentro como fuera de sus fronteras.

Cultura y comunicación

Para lograr una implementación eficaz del proyecto chino en la región mediterránea, con la condición de que tanto China como todos sus socios europeos salgan ganando, son necesarias otras condiciones desde una perspectiva social, cultural y comunicacional.

Primero que todo, existe la necesidad de tomar en cuenta la creciente xenofobia en Europa ocasionada por la crisis financiera. Resurge el miedo antiguo del «Otro»: el que tiene otra cultura, religión, etnicidad, raza y lengua. Con respecto al pueblo chino, los crecientes temores son relacionados con algunos prejuicios contra ellos. Las razones principales de estos temores son la ignorancia de la realidad china, la desinformación, la baja calidad de los productos chinos y sus normas de seguridad, los productos falsificados, el mercado negro, el conflicto de intereses entre la comunidad local europea y los comerciantes chinos, y el temor que se genera al pensar que China se pueda convertir en un colonizador y aprovechar la debilidad del sistema internacional. Además, existen preocupaciones de que China intensifique su influencia y mejore su posición en el sistema internacional con los acuerdos comerciales, y que la diplomacia económica se transforme en una herramienta eficaz para la creación de los polos de influencia en una región extremadamente inestable (el Medio Oriente y el Norte de África).

A modo de ejemplo, la participación china en el sector energético (la energía eólica) en Grecia, la inversión de Cosco, y, en general, las relaciones políticas y comerciales positivas (la mayoría de los buques griegos, que constituyen la marina mercantemás grande del mundo, se construyen en China y transportan una gran cantidad de las materias primas importadas en China) entre ambos países durante la crisis de la deuda griega, han despertado la sospecha de la Unión Europea por la posibilidad de que China pueda afectar el equilibrio de poder en Europa a consecuencia de su eventual penetración y el eventual crecimiento de la economía griega.

Con respecto a la reacción del pueblo, siempre ha habido protestas contra la privatización del Puerto del Pireo con mensajes como «Cosco Go Home» (Cosco, váyanse para su casa). Además, se han movilizadopor el temor a la reducción salarial y al desempleo de los trabajadores portuarios. Más extremas aún han sido las reacciones en contra de las importaciones y las empresas chinas en otros países europeos en los últimos años.

El surgimiento de un poder nuevo genera, sin duda, preocupaciones, miedo, amenazas, dilemas, y más aún cuando no se conoce lo suficiente sobre el recién llegado. El argumento

enfocado en las ganancias económicas es insuficiente, pues existen motivos sociales, culturales e históricos correlacionados con las realidades locales que deben ser tomados en consideración. La historia enseña a los pueblos de la región mediterránea a no confiar en sus aliados (el patrocinio político británico y estadounidense es un buen ejemplo).

Por lo tanto, está la necesidad de los chinos de dejarse conocer más por los europeos. Por su parte, se vuelve indispensable que los europeos entiendan a China y sus estrategias, su gente y cultura, su modo de vida y su visión del mundo. Comprenderse es la condición previa para lograr una colaboración exitosa en lo económico, político y en otros aspectos. De allí, es fundamental profundizar el entendimiento mutuo, reforzar el diálogo, generar sinergias más fuertes y aumentar la comunicación entre las personas. Sólo de esta manera podemos luchar contra los prejuicios basados en las sospechas, los sesgos, la ignorancia, el miedo, las opiniones preconcebidas y la información escasa. Para eso, la cultura debería jugar un papel principal. El nuevo rol de China en este aspecto fundamental está interconectado con su poder blando, pero para usarlo se necesita más información y mejor comunicación de su mensaje.

Por otra parte, la diseminación de información es un punto clave también para los europeos, pues la cobertura de la realidad china es incompleta y tiende a enfocarse en los aspectos negativos. En muchos países europeos, los medios de comunicación sólo hacen reportajes sobre China cuando pasa algo siniestro: accidentes en las minas de carbón, accidentes ferroviarios, la explosión en Tianjin, un terremoto fuerte, la contaminación grave y la corrupción. También hay reportajes donde se presta atención a noticias como, por ejemplo, aquellas relacionadas con la política del hijo único, el Año Nuevo Chino o los derechos humanos. Pero tenemos pocas oportunidades para leer algo sobre una película, un libro o una exposición en China, o sobre el arte o la filosofía china. Incluso en la ocasión del Premio Nobel de Medicina, hay medios que publicaron notas con un tono estrafalario («una maga china gana el Premio con un medicamento hecho de hierbas»).

Consideraciones finales

La Iniciativa de la Franja y la Ruta muestra claramente la capacidad de China para rehabilitar las redes antiguas de comercio y transmisión cultural, las cuales son consideradas como parte de la historia remota por muchos occidentales si no como parte de las leyendas. La iniciativa muestra, también, la capacidad del país asiático de proyectarse en un futuro distante y preparar planes a largo plazo.

A lo largo de la antigua Ruta de la Seda, no sólo eran los comerciantes y soldados quienes viajaban del Oriente al Occidente y viceversa, sino también los monjes, nómadas, diplomáticos y viajeros. De esta manera, se hizo posible no sólo la transmisión de mercancías, sino también de las ideas y las culturas, la difusión del cristianismo, el budismo y el arte. Los comerciantes jugaron un papel importante en la propagación de las religiones, y los monjes en el desarrollo del comercio. Los gusanos de seda llegaron a Constantinopla traídos por dos monjes bizantinos en sus bastones de bambú; las primeras estatuas de Buda fueron realizadas según la inspiración del dios griego Apolo a través el arte greco budista que floreció en

Gandhara (actualmente son las regiones noroeste de Pakistán y el Afganistán septentrional); y el viajero más famoso, Marco Polo, a través de su libro *Los viajes de Marco Polo*, incitó a Cristóbal Colón a cruzar el Atlántico.

La Nueva Ruta de la Seda, como la antigua, podría producir un encuentro fructífero y sumamente importante entre los valores chinos y europeos. Un encuentro significativo para evitar el malentendido y para que las personas se sientan como miembros de una comunidad con intereses y preocupaciones comunes en cuanto a los asuntos mundiales. Para eso, es imprescindible la creación de un diálogo entre dos civilizaciones antiguas, la china y la europea (que nació en el Mediterráneo), en búsqueda de la paz, la armonía, la transparencia y la buena gestión de finanzas en una cooperación beneficiosa para todos. Confucio y Sócrates ya comienzan a extenderse la mano...

Fuentes de información:

- ABAZOV, Rafis: “*Kazakhstan’s revival of the Silk Road Initiative: the challenges ahead*”. The Central Asia-Caucasus ANALYST, 08/10/2015. En: <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13285-kazakhstans-revival-of-the-silk-road-initiative-the-challenges-ahead.html>

-CHIU, Joanne: “*Two Chinese Shipping Companies Form Alliance*”. The Wall Street Journal, 25/2/2014. En: <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304834704579404541001553168>

-DOKOS, Thanos: “*The geopolitical implications of Sino-Greek relations*”. Clingendael Asia Forum. En: <http://www.clingendael.nl/publication/geopolitical-implications-sino-greek-relations-0?lang=nl>

-FERRACUTI, Giulio: “*Sfide e opportunità lungo la Nuova Via della Seta: riflessioni a partire da un intervento del Gen. Vinod Saighal*”. GEOPOLITICA, 10/12/2015. En: <http://www.geopolitica-rivista.org/30772/sfide-e-opportunita-lungo-la-nuova-via-della-seta-riflessioni-a-partire-da-un-intervento-del-gen-vinod-saighal.html>

-GRAPPI, Giorgio: “*Cina: nuova via della seta e politica globale delle infrastrutture*”. En: <http://www.conessioniprecarie.org/2015/04/07/cina-nuova-via-della-seta-e-politica-globale-delle-infrastrutture/>

-HOPE, Kerin: “*Greece picks China’s Cosco in port deal*”. Financial Times, 20/01/2016. En: <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/d65aa7c4-bfb1-11e5-846f-79b0e3d20eaf.html#axzz416WIR46V>

-KOUTANTOU, Angeliki & GOH, Brenda: “*After Piraeus Port, China’s COSCO eyes Greek trains to build Europe hub-sources*”. REUTERS, 05/02/2016. En: <http://www.reuters.com/article/greece-china-port-idUSL8N14X17R>

- McBRIDE, James: “*Building the New Silk Road*”. Council on Foreign Relations, 25/05/2015. En: <http://www.cfr.org/asia-and-pacific/building-new-silk-road/p36573>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: “*Αναβρασμός στις προβλήτες της Cosco*”. Efimerida Ton Syntakton, 23/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/anavrasmos-stis-provlites-tis-cosco>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: “*Ξεσηκώνονται οι εργαζόμενοι στις προβλήτες Ι και ΙΙ της Cosco στον Πειραιά*”. Efimerida Ton Syntakton, 22/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/xesikonontai-oi-ergazomenoi-stis-provlites-ii-kai-iii-tis-cosco-ston-peiraia>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: «*Σε κινητοποιήσεις οι εργαζόμενοι στις προβλήτες της Cosco*». Efimerida Ton Syntakton, 21/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/se-kinitopoiiseis-oi-ergazomenoi-stis-provlites-tis-cosco>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: «*Κινητοποιήσεις στα λιμάνια*». Efimerida Ton Syntakton, 19/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/kinitopoiiseis-sta-limania-0>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: «*ΤΑΙΠΕΔ: Προτειμώμενος επενδυτής η Cosco για το 67% του ΟΛΠ*». Efimerida Ton Syntakton, 18/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/taiped-protimomenos-ependytis-i-cosco-gia-67-toy-olp>
- PAPASTATHOPOULOU, Christina: «*Αμείλικτα ερωτήματα για την πώληση του ΟΛΠ*». Efimerida Ton Syntakton, 11/2/2016. En: <http://www.efsyn.gr/arthro/ameilikta-erotimata-gia-tin-polisi-toy-olp>
- PETRAKIS, Maris: “*Cosco agrees to pay 368.5m euros for control of key Greek port*”. China Daily, 16/1/2016. En: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-01/21/content_23176048.htm
- PETRAKIS, Maria: “*China’s Cosco is sole bidder for Piraeus Port stake, Greeks seek more cash*”. China Daily, 12/1/2016. En: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-01/12/content_23055132.htm
- PUTTEN van der, Frans-Paul: “*Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for EU and Netherlands*”. Clingendael Report. Netherlands Institute of International Relations Clingendael. En: <http://www.clingendael.nl/sites/default/files/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>
- SARAN, Shyam: “*What China’s One Belt and One Road Strategy Means for India, Asia and the World*”. The Wire, 09/10/2015. En: <http://thewire.in/2015/10/09/what-chinas-one-belt-and-one-road-strategy-means-for-india-asia-and-the-world-12532/>
- TIEZZI, Shannon: “*China’s ‘New Silk Road’ Vision Revealed*”. THE DIPLOMAT, 09/05/2014. En: <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/>

-VISETTI, Giampaolo: “*Grasso a Pecchino: ‘Pronti ad essere terminal europeo della nuova via della seta’* ”. La Repubblica, 10/12/2015. En: http://www.repubblica.it/politica/2015/12/10/news/visita_grasso_in_cina-129175209/

-ZHANG, Lihua& TRIGKAS, Vasilis: “*Can China’s New Silk Road End Greece’s Economic Tragedy?*”Carnegie Moscow Center, 11.05.2015. En: <http://carnegie.ru/2015/05/12/can-china-s-new-silk-road-end-greece-s-economic-tragedy/i8e5>

-(sinautor): “*Premier Li calls for more cooperation with Italy*”. The State Council The People’s Republic of China, 11/12/2015. En: http://english.gov.cn/premier/news/2015/12/11/content_281475252297089.htm

-(sin autor): “*COSCO declared preferred investor for Greek Piraeus port privatization*”.China Daily, 18/2/2016. En: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-02/18/content_23531017.htm