

勇立潮头的希腊航运

古希腊伟大数学家阿基米德有句名言：“给我一个支点，我能撬起整个地球。”

对于希腊而言，航运业就是这个支点。当全球约90%的人口撬起了世界航运规模的五分之一，创造了世界航运史上的伟大奇迹。

难怪希腊航运人会如此评价自己：“我们的血管里，流淌的不是血液，而是海水。”

涅槃重生

希腊航运业的历史源远流长，仅留存下来的文字资料就可以追溯到公元前1200年的迈锡尼文明后期。

例如，荷马史诗《伊利亚特》中描绘的特洛伊战争，就是世界上最早的航海远征故事，表明古希腊在青铜时代就已经掌握了造船及航海技术。

再如，在荷马史诗《奥德赛》中，海神波塞冬因为怨恨英雄奥德修斯，打算阻止其返回家乡，水手们只得淹死战马作为祭品敬献海神，祈求归途平安。此类关于海神崇拜的记载在希腊还有很多，说明海洋文明在希腊历史文化发展过程中扮演了非常重要的角色。

如今，与帕特农神庙“同龄”的波塞冬神庙依然屹立于希腊阿提加半岛最南端的苏尼翁角，凝视着爱琴海。而它，也见证了希腊航运业崛起的奇迹。

作为传统海洋国家，希腊地处欧亚非三大洲的交界处，是古代文明交流和贸易集散“十字路口”。希腊还拥有广阔的海岸线和众多优良的海港，星罗棋布的岛屿点缀在爱琴海和爱奥尼亚海中。优越的自然禀赋成为孕育海洋经济与航运发展的天然摇篮，塑造了希腊民族的海洋传统。除此以外，以丘陵为主的地貌、极为有限的耕地极大刺激了当地商品交换的需求，希腊的海上贸易就这样应运而生。

受人口流动、城邦联盟、货币使用、测量标准化等因素推动，希腊人很快主导了附近的海上贸易，并逐渐沿地中海将贸易扩展到埃及、腓尼基、小亚细亚、黑海等区域。在此后的日子里，无论是拜占庭帝国统治时期，还是奥斯曼帝国统治时期，希腊航运业虽起起落落，但始终发挥着重要作用。

数千年时光过去，希腊古代航运业逐步进化为现代航运业。其发展演化贯穿于希腊国运脉搏的跳动中，成为国家独立、社会发展和经济繁荣的决定性因素之一。

在长期的发展过程中，希腊人积累

了丰富的航海知识和技术，并在与大海和海盗的斗争中不断改进船只、积累经验。在抵御外敌侵略和争取独立自主时，希腊的民族意识和凝聚力被唤醒，训练有素的商船队迅速改编为海军舰队，与外敌战了个彻彻底底。在第二次世界大战期间，希腊商船队为盟军运输补给作出了不可磨灭的贡献。据希腊政府统计，希腊至少运送了超过4000万吨物资，超2000名船员丧生，约70%的船队损失殆尽。到二战结束时，悬挂希腊国旗的船舶仅剩约150艘，船舶总吨位下降了73.6%。

凤凰浴火，涅槃重生。战后，希腊航运业经历了几乎从零开始的大规模重建，并以令人惊叹的速度恢复了战前的船队规模和吨位。20世纪50年代，其船队总吨位增加到240万吨，1976年增至5060万吨。现代希腊航运业触底反弹。

20世纪70年代末至80年代初，希腊终于坐上世界航运大国“头把交椅”，成为世界海运霸主。

洞察先机

根据联合国贸发会议报告，截至2021年年底，希腊船队占全球总吨位的17.63%，连续多年稳居世界第一。希腊船东联盟2022年5月发布的年度报告指出，希腊是世界上最大的航运国，也是全球最大的跨境货物承运人。希腊船东目前拥有5514艘船舶，约占全球总吨位的21%、欧盟总吨位的59%，掌控了世界31.78%的油轮、25.01%的散货船和22.35%的液化天然气船队。与2014年相比，希腊拥有的船队总吨位增长了45.8%。

作为“希腊经济稳定的灯塔”，航运业占希腊GDP的近7%，并提供了约20万个就业机会。航运业为希腊经济带来了大量净收入，即便受到疫情影响，2021年希腊海上运输的国际收支流入依旧超过2019年的水平，达到170亿欧元。

希腊航运业能够穿越历史、勇立潮头，不是没有原因的。其中最关键的因素便是希腊航运大亨们始终步步为营，靠发达的商业头脑和宏阔的全球视野，在时代的浪潮中运筹帷幄。

前世界首富、希腊船王奥纳西斯曾说过，“创业的秘密就是知人所不知”。更直白地说，就是要洞察大势、发现先机。

希腊人对航运趋势变化的敏锐嗅觉在液化天然气船队的布局中得到了很好的

体现。其实，早在4年前，希腊航运大亨彼得·利瓦诺斯就曾预言：“液化天然气是未来主要能源之一，将成为航运业的主要运输能源种类。”这一判断得到了希腊各大航运巨头的普遍认可。他们比大多数国际竞争对手更早判断出国际市场的“风向”，纷纷大规模投资液化天然气运输船建造，以期占据新的市场份额。

根据英国航运咨询公司VW的数据，希腊液化天然气船队（包括在建）总值达到195亿美元，排名全球第一位。仅欧洲陷入能源危机前的2021年，希腊船东就订购了18艘总价值36.3亿美元的液化天然气运输船和14艘总价值8.23亿美元的液化石油气运输船。

居安思危

尽管今天的希腊航运业依旧风光无限，但已经有一些隐患现出端倪。

一个最迫切的问题是，希腊籍本土海员人数骤降。统计显示，目前从事航海业务的希腊籍海员人数约为2.5万人，而希腊船舶上总海员总数约为13.5万人，希腊籍海员占比不足20%。尤其是近年来，年轻人对于航海技术的热衷程度明显降低，越来越多的希腊人不愿意漂泊海上，更加倾向于从事办公室工作。就此，当地专家呼吁，要在中小学及社会教育中加强海洋航运知识普及，培养年轻人对海事专业的兴趣，促进航海理论和实践的发展，以保证希腊航运专家和技术人员梯队储备和可持续发展。

另一个较为严峻的问题是，希腊航运业虽然体量巨大，但对希腊人均收入的影响却并不高，甚至低于其他航运大国平均值。究其原因，希腊既不是生产型大国也不是消费型大国，航运业并不能很好支撑本国自身工商业发展。最佳解决方案是，想方设法发挥巴尔干地区中转枢纽的协同效应，开发航空、铁路和船舶运输的立体交通体系。

这也是中希双方能够在比雷埃夫斯港的合作中取得巨大成功的重要前提之一。中远海运投资的比雷埃夫斯港是中国与希腊航运业优势互补、强强联合、互利共赢的成功范例，对希腊乃至南欧地区发展意义重大。中远海运的加盟不仅使得比雷埃夫斯港荣登地中海第一大港、欧洲前四大港口，在全球集装箱港口中的排名从2010年的第93位跃升至现在的第25位，更重要的是，助力比港于2014年开通了通往中东欧的“中欧陆海快线”，开辟了中国与东欧之间的物流新通道。这条路径比传统的西北欧陆路节省了7天至11天的运输时间，改

变了欧洲货物中转格局，为希腊打造国际交通物流枢纽发挥了积极作用。

事实上，航运业一直是中希务实合作历史最久、规模最大、联系最紧的领域之一。希腊各大船东多为中国造船厂的主要客户，并持续扩大在中国的造船规模。1998年，中国按订单向希腊船东交付首艘船舶，开启了希腊船东大规模在中国建造船舶的黄金时代。自2010年至今，希腊所有船只订单中约有一半是由中国造船企业完成的，总价值约500亿美元，中国造船厂平均每周向希腊航运商交付2艘新船。

中希航运业合作不仅促进了两国经济发展，更增进了中希人民之间的友谊。

希腊船东一直都是推动中希传统友好不断深化的中坚力量。希腊那维奥斯航运公司创始人、著名友好船东尼科·弗兰戈斯早在两国建交前就开始为新中国运送物资。他还很关心中国教育等社会事业的发展。1998年，他出资40余万元为云南省麻栗坡县马街乡品乐小学新建教学楼等设施，受到了当地政府和民众的热烈欢迎。弗兰戈斯生前曾表示，他对中国有着深厚的感情，这种感情无法用金钱来衡量。

除此之外，希腊曾于1997年、2006年、2011年三次协助中国从阿尔巴尼亚、黎巴嫩、利比亚撤离人员。

相知无远近，万里尚为邻。中国与希腊在诸多关键时刻的守望相助，体现了两国人民源远流长的情谊。

在经济全球化的今天，海运贸易量约占全球贸易量的80%，航运对稳定全球供应链、消费品价格和支持必需品交付的重要性毋庸置疑。海洋对人类社会发展依旧至关重要，航运仍是全球贸易运输的顶梁柱。

作为西方海洋文明的发源地，希腊航运业历经千年淬炼，于毁灭中重生，走出了一条融海洋文明、贸易发展、技术创新、经济腾飞于一体的特色航运奇迹之路。经过千年演化和传承，航运已成为刻在希腊基因里的“图腾”，推动希腊航运业保持核心竞争力并持续走向繁荣，造福国家乃至全球。

资本能撬动沙特足球吗

施普皓

2022年卡塔尔世界杯落下帷幕后，足球爱好者的目光再次转向职业足球赛场，准备一睹全球各大联赛下半赛季的风起云涌。而正式开赛前最吸引眼球的新闻莫过于葡萄牙巨星克里斯蒂亚诺·罗纳尔多（C罗）转会的新闻了。

2022年年末，沙特阿拉伯足球超级联赛的豪门球队利雅得胜利俱乐部官方宣布签下C罗，双方签约至2025年。据悉，C罗的年薪高达2亿欧元，创造了体坛有史以来的最高纪录。

惊讶之余，球迷们也纷纷将注意力投向了沙特这片之前存在感并不算太强的“球场”。加之在不久前结束的卡塔尔世界杯上，沙特国家队在绿茵场上亦有不俗表现，不少人开始好奇，沙特足球运动究竟发展得如何？

2016年，沙特体育部提出，希望沙特国内的超级联赛能在2020年成为亚洲的顶级联赛，同时成为世界上最重要的联赛之一。同样是在2016年，沙特政府推出了“2030愿景”，其主要目的是进行全面深刻的社会经济多方面改革，而足球作为沙特人喜爱的体

育运动之一，理所当然成为“2030愿景”的重点发展项目。酷爱足球的王储穆罕默德·本·萨勒曼更是支付了3.4亿美元用于偿还沙特职业联赛俱乐部的债务。

有了资本的撬动，沙特在招募球员上有了更大的优势，不少球星陆续加盟沙特超级联赛。正如数年间发展迅速的美国职业足球大联盟一样，沙特超级联赛正在成为不少原本征战主流联赛的球星们巅峰过后所中意的全新赛场。

沙特超级联赛目前有16支球队，据说在“2023—2024赛季”会增加到18支，且届时会实施8外援政策。沙特足协曾表示，目前世界上最好的职业联赛基本都是在18支至20支球队之间，希望沙特向这些顶尖联赛看齐，培养更多天才球员。沙特足协认为，为沙特联赛“输血”有利于沙特国家队建设。毕竟，当前沙特男子足球国家队队员仍以国内联赛球员为主。

沙特超级联赛超强的引援力度，除能为国内足球竞技带来“鲑鱼效应”外，也让国内民众对足球愈加热爱。沙特超级联赛上赛季现场观众平均每场超过7000人，这一数字对于时刻处于酷暑之中的西亚而言实属难得。最高观赛人数场次纪录诞生于伊蒂哈德和利雅得新月之间的比赛，有超过5万人在球场观看。前些日子，利雅得胜利俱乐部为C罗举办欢迎仪式，数万球迷现场见证了这令人激动的一幕。

其实，自“2030愿景”提出后，沙特就开始对足球运动进行大规模、全方位投入。除了为本国联赛引进强力球员外，沙特也将资金投入了海外足球场。2021年10月，沙特主权财富基金公共投资基金宣布，该基金与PCP资本、鲁本兄弟体育传媒投资集团完成了对英格兰纽卡斯尔足球俱乐部100%股权的收购，收购金额达3亿英镑，而沙特公共投资基金拥有80%的股份，成为第一大股东。本赛季，纽卡斯尔联成绩斐然，在排名上与曼联、利物浦等英超传统强队不分伯仲，这支球队背后的沙特资本也越来越为人所熟知。

沙特自上而下的努力不仅让本国的超级联赛得到了在全世界球迷面前曝光的机会，而且也在为申办2030年世界杯提前做准备。近年来，沙特人一直在稳扎稳打地提高本国足球在世界版图上的影响力。当然，“砸钱”提升联赛实力及其国际影响力只是第一步，更重要的是通过前期投入带动各方资本、俱乐部、本土球员、外援以及广大球迷之间的互动，促进本国体育运动和文体产业的繁荣。

纵观世界职业足坛，沙特超级联赛仍是较为小众的观赛选择。或许有朝一日，沙特的足球会像世界杯上历史性进入四强的非洲球队摩洛哥一样，于世界赛场惊艳世人。