



ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ -
ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ, ΣΛΑΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ -
ΑΝΩΤΑΤΗ ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΕΜΟΥ

Διπλωματική Εργασία

**«Λιμένες και Ισχύς Μικρών Κρατών : Η Περίπτωση της
Ελλάδας».**

Του ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΒΕΛΕΓΡΑΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΡΕΒΕΚΚΑ ΠΑΙΔΗ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη ρευστότητα που χαρακτηρίζει τις διεθνείς σχέσεις, καλούνται τα «μικρά» κράτη να ανταποκριθούν και να αντέξουν στις πιέσεις που δέχονται από τα ισχυρά κράτη, όπως είναι οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Κίνα.

Οι προαναφερθείσες χώρες έχουν εισέλθει σε έναν αδιάκοπο αγώνα να αυξήσουν την επιρροή τους σε διάφορες περιοχές ανά την υφήλιο και ανάμεσα σε αυτές είναι και η περιοχή της Μεσογείου. Με την αύξηση της επιρροής τους, εκτιμούν ότι εξυπηρετούν καλύτερα τα συμφέροντα τους, αυτό το επιτυγχάνουν είτε μέσω της εκτόξευσης απειλών για την επικείμενη χρήση βίας, είτε σε ελάχιστες περιπτώσεις με τη χρήση βίας, δηλαδή μέσω των όπλων και όχι δια της διπλωματικής οδού.

Σε αυτό το περιβάλλον καλείται η Ελλάδα να κινηθεί ευέλικτα, ώστε να αξιοποιήσει με τον καλύτερο τρόπο, προς όφελος της εθνικής οικονομίας και της ασφάλειας της, τους συντελεστές ισχύος που διαθέτει, ένας εκ των οποίων είναι στην προκειμένη περίπτωση τα ελληνικά λιμάνια. Όσον αφορά τα τελευταία υπάρχει ήδη σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την ιδιωτικοποίηση λιμένων της περιφέρειας, πλην δηλαδή ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε, όπου έχει εκφραστεί το ενδιαφέρον πολλών κοινοπρακτικών σχημάτων ξένων και εγχώριων και αναμένεται η κατάληξη της. Ο κάθε διαγωνιζόμενος επιθυμεί για τους δικούς του λόγους να επικρατήσει, ωστόσο η ελληνική πολιτεία θα πρέπει να ελιχθεί με έξυπνο τρόπο, ώστε να αποφύγει τη δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων.

Με αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλίσει εκτός από τον υγιή ανταγωνισμό και κατ' επέκταση την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών και την ασφάλεια της χώρας, βάζοντας στο «παιχνίδι» διαφορετικούς μεγάλους παίκτες, οι οποίοι δεν θα είναι διατεθειμένοι να αφήσουν τις επενδύσεις τους απροστάτευτες. Σκοπός της εργασίας είναι, βασιζόμενη στις μελέτες που έχουν διεξαχθεί γύρω από τα «μικρά» κράτη και πως αυτά δύναται να επηρεάσουν διεθνείς καταστάσεις στηριζόμενα σε assets που διαθέτουν, ώστε να βελτιώσουν το status τους, να αναδείξει κατά πόσο είναι σε θέση

η Ελλάδα να εκμεταλλευτεί τους λιμένες της, ως συντελεστή ισχύος πάντα στη βάση της στρατηγικής του «μικρού» αλλά «έξυπνου κράτους».

Λέξεις Κλειδιά: Λιμένες, status, «μικρά» κράτη, στρατηγική, Μεσόγειος, γεωστρατηγική θέση.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα της πτυχιακής μου εργασίας Καθηγήτρια κ. Ρεβέκκα Παιδή, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση για την εκπόνηση της πτυχιακής μου εργασίας.

Επίσης ευχαριστώ τη σύζυγο μου Ευφροσύνη και τα τρία μας παιδιά, για τη βοήθεια τους και την υπομονή που επέδειξαν μέχρι να ολοκληρώσω την πτυχιακή μου εργασία.

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

«Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτήν την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάσθηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι, όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα οποία δεν συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου» (ακολουθούν όνομα, επίθετο, υπογραφή).

Κώς, 15 Δεκεμβρίου 2021

Γεώργιος Βελεγράκης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
ΛΙΜΕΝΕΣ ΩΣ «ΑΤΟΥ» – ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4
1.1 Ο Παράγοντας Λιμένας ως Συντελεστής Ισχύος	4
1.2 Διάκριση Μεγάλων και Μικρών Κρατών	5
1.3 Η Θέση της Ελλάδας στο Διεθνές Σύστημα	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΔΡΩΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΚΑΚΙΕΡΑ	19
2.1 Εισαγωγή	19
2.2 Διμερείς Σχέσεις Ελλάδας - ΗΠΑ	25
2.3 Διμερείς Σχέσεις Ελλάδας - Ρωσίας	29
2.4 Διμερείς Σχέσεις Ελλάδας - Κίνας	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΤΑ ΤΡΙΑ ΚΟΜΒΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	35
3.1 Εισαγωγή	36
3.2 Λιμένας Πειραιά	36
3.3 Λιμένας Θεσσαλονίκης	42
3.4 Λιμένας Αλεξανδρούπολης	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΡΟΠΟΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ STATUS ΜΙΚΡΩΝ

ΚΡΑΤΩΝ 54

4.1 Εισαγωγή 54

4.2 Η Περίπτωση της Σρι Λάνκα 55

4.3 Η Περίπτωση της Ελλάδας 60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 69

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 74

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην καθημερινότητα ακούγεται πολλές φορές η λέξη στρατηγική. Κάθε άνθρωπος εφαρμόζει κάποια τακτική για να πετύχει ένα στόχο του, άλλοτε με επιτυχία και άλλες φορές όχι.

Αντιστοίχως και τα κράτη, ανάλογα του μεγέθους και των δυνατοτήτων τους εφαρμόζουν αντίστοιχες στρατηγικές, προκειμένου να κατορθώσουν τους σκοπούς τους. Ένας από αυτούς είναι και η αύξηση της ισχύος τους, ώστε να επιβιώσουν μέσα στο άναρχο διεθνές σύστημα.

Τα κράτη τα οποία αποτελούν τους κύριους δρώντες στο παραπάνω σύστημα, διαχωρίζονται σε μεγάλα και μικρά, σε ισχυρά και εύθραυστα, σε πετυχημένα και αποτυχημένα κράτη. Πολύ συχνά χρησιμοποιούνται οι παραπάνω όροι, όμως υπάρχει η πιθανότητα κατά τη χρήση τους να μην έχει συνειδητοποιηθεί η πραγματική έννοια των λέξεων. Βέβαια ίσως από τα προηγούμενα ο πιο ευκολονόητος όρος να είναι αυτός του μεγάλου κράτους, γιατί ίσως είναι πιο εύκολο για τους περισσότερους να το διακρίνουν. Αντιθέτως, ο όρος του μικρού κράτους είναι ίσως ο πιο δυσνόητος, διότι οι περισσότεροι δε γνωρίζουν ποιες προϋποθέσεις πρέπει να ισχύουν και πότε, ώστε να το κατατάξουν στη κατηγορία αυτή.

Επιπλέον ένα ερώτημα το οποίο τίθεται συχνά, είναι το πώς μπορούν αυτά να επιβιώσουν μέσα στο άναρχο διεθνές σύστημα, καθώς δεν έχουν πετύχει το επιθυμητό επίπεδο ισχύος; Η απάντηση δίδεται από το γεγονός ότι και μέσα στα μικρά κράτη υπάρχει περαιτέρω διαχωρισμός, όπου σε αυτόν εμπίπτουν και τα «έξυπνα» και «επιχειρηματικά» κράτη, τα οποία κατορθώνουν να εκμεταλλευτούν τυχόν συγκριτικά τους πλεονεκτήματα (τεχνολογικά επιτεύγματα, γεωγραφική θέση, φυσικούς πόρους ακόμα και κομβικοί λιμένες, κ.α), ώστε να βελτιώσουν το status τους στο διεθνές σύστημα. Εξάλλου, όπως έχει αναφερθεί σε μελέτη που αφορά τα λεγόμενα «μικρά» κράτη, «για ένα «μικρό» αλλά «έξυπνο» κράτος, η μικρότητα έχει σημασία, αποτελεί μια δύσκολη θέση, άλλα δεν είναι ένα ανυπέρβλητο εμπόδιο» (Pedi, Revecca & Sarri, Katerina, 2019).

Συνεπώς έχοντας υπόψη τα παραπάνω, η μελέτη θα προσπαθήσει να αναδείξει τη σημασία των λιμένων, για την Ελλάδα, καθώς αποτελεί για αυτήν συγκριτικό πλεονέκτημα, το οποίο οφείλει να χρησιμοποιήσει ορθά, προκειμένου να πετύχει κέρδη στη διεθνή σκακιέρα.

Έτσι, μέσα σε αυτό το πλαίσιο η παρούσα μελέτη έχει δομηθεί, ώστε στο 1ο κεφάλαιο να γίνει μια αναφορά στο λιμάνι ως συντελεστής ισχύος, καθώς όπως είχε λεχθεί από τον Mearsheimer σε ομιλία του στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας «ότι είναι τα χρήματα για την οικονομία, είναι η ισχύς για τις διεθνείς σχέσεις» (Παρίσης, 2011) και ίσως έχοντας υπόψιν αυτό το στοιχείο, αρκετά κράτη να επιδιώκουν να εκμεταλλευτούν οποιοδήποτε ατού διαθέτουν, προκειμένου να βελτιώσουν τη θέση τους. Ακολούθως, γίνεται μια μικρή παρουσίαση κατηγοριών λιμένων, που βασίζεται σε προϋποθέσεις, οι οποίες ανάλογα τη βαρύτητα τους, τους κατατάσσουν αντίστοιχα.

Βέβαια, εκτός από τη διάκριση των λιμένων, είναι απαραίτητο να γίνει και μια διάκριση μεταξύ μεγάλων και μικρών κρατών, προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν ένα κράτος ως «μικρό». Εν συνεχεία θα παρουσιαστεί η θέση της Ελλάδος στο διεθνές σύστημα, όπως η θέση της εντός των διεθνών οργανισμών που μετέχει, καθώς και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει στην παρούσα φάση.

Στο επόμενο κεφάλαιο, θα γίνει μια αναφορά στις διμερείς σχέσεις της Ελλάδος με βασικούς δρώντες στην παγκόσμια σκακιέρα, όπως είναι οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Κίνα, αρχίζοντας με μια σύντομη ιστορική αναδρομή και καταλήγοντας στο σήμερα.

Στο 3ο κεφάλαιο η μελέτη θα αναφερθεί στους τρεις σημαντικότερους λιμένες της ελληνικής επικράτειας, ήτοι Πειραιάς, Θεσσαλονίκη και Αλεξανδρούπολη, δηλαδή σ' αυτούς που παρουσιάζεται το μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον από ξένες εταιρείες. Στο επόμενο κεφάλαιο πριν την προσπάθεια να αναλυθεί ο βαθμός και ο τρόπος που αυτά τα τρία λιμάνια, επηρεάζουν το status της Ελλάδας, παρουσιάζεται αντιστοίχως, ο τρόπος με τον οποίο ένα ανάλογο μικρό κράτος, όπως η Σρι Λάνκα, βελτίωσε το status της, εκμεταλλευόμενη τα λιμάνια της επικράτειας της. Τέλος η εργασία θα ολοκληρωθεί με συμπεράσματα, ως προς το

πώς δύναται να αξιοποιήσει η χώρα την ύπαρξη αυτών των λιμένων προς όφελος της, ώστε να δύναται να επηρεάσει διεθνείς καταστάσεις υπέρ της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΩΣ «ΑΤΟΥ» – ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΙΚΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

1.1 Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΩΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ

1.1.1 Εισαγωγή

Στη σημερινή εποχή οι αυξημένες απαιτήσεις για μεταφορές και logistics, η χρήση κοντέινερ, η χρήση προηγμένης τεχνολογίας, ο στόχος του να «κερδίζεις χρόνο» έχει εξελιχθεί σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και η παράλληλη παγκόσμια νοοτροπία των πολυεθνικών εταιρειών για την υιοθέτηση της στρατηγικής «όχι απόθεμα – ακριβώς στο χρόνο», συνιστούν τα χαρακτηριστικά του παγκόσμιου εμπορίου.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία δε θα μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστη τη βιομηχανία των λιμένων που έχουν, ως αποτέλεσμα να τα καταστήσουν σημαντικούς κόμβους, όπου η συνδυασμένη ύπαρξη υποδομών και υπηρεσιών, τα καθιστούν να έχουν εξαιρετική σημασία για την εθνική και διεθνή διαδικασία μεταφορών (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019).

Τα λιμάνια συνιστούν τον τερματικό σταθμό των θαλάσσιων μεταφορών, όπου εκεί παρέχονται οι απαραίτητες ευκολίες στα πλοία κατά τη διάρκεια της παραλαβής και παράδοσης των φορτίων τους. Το λιμάνι δεν είναι μόνο ένας χώρος, όπου οποιοδήποτε πλοίο μπορεί να αγκυροβολήσει με ασφάλεια, αλλά ως υποδομή περιλαμβάνει επιπλέον και εγκαταστάσεις στην ξηρά, όπως αποβάθρες, αποθήκες κ.α. Ταυτόχρονα ένα λιμάνι για να παραμείνει ανταγωνιστικό, πάντα σε σχέση με άλλα κυρίως γειτονικά λιμάνια, θα πρέπει να αναπτύσσεται και να εκσυγχρονίζεται με έργα εκβάθυνσης και όχι μόνο, προκειμένου να προσαρμόζεται στο συνεχές μέγιστο του μεγέθους των πλοίων, καθώς και δημιουργίας νέων προβλητών (Σιούσιουρας & Δαλακλής, 2014). Δηλαδή ο εκσυγχρονισμός των λιμένων, συμβαδίζει με αυτό των πλοίων.

Ακόμα ένα βασικό πλεονέκτημα, το οποίο θα αναφερθεί και αργότερα ως επιδίωξη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, είναι η ανάγκη ύπαρξης ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, όπου θα δίνεται η δυνατότητα στα πλοία να επισκευάζουν τυχόν βλάβες τους στο λιμάνι προορισμού τους, στοιχείο το οποίο

θα καθιστά το συγκεκριμένο λιμάνι πόλο έλξης για τους θαλάσσιους μεταφορείς. Ταυτόχρονα η σύνδεση του λιμένα με σιδηροδρομικό και ικανοποιητικό οδικό δίκτυο, συμβάλει στην αύξηση της γεωοικονομικής αξίας του, καθώς μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων θα προωθείται στην ενδοχώρα (Σιούσιουρας & Δαλακλής , 2014). Η τελευταία όσον αφορά τα ελληνικά λιμάνια, όπως θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο έχει μεγαλώσει. Συνοψίζοντας σε γενικές γραμμές τι αποτελεί ο λιμένας για τις παγκόσμιες μεταφορές, θα μπορούσε να συνοψιστεί στις παρακάτω γραμμές «Οι λιμένες συνιστούν τις ενδιάμεσες τοποθεσίες στην παγκόσμια ροή επιβατών και εμπορευμάτων δια της θάλασσας. Συνιστούν σημαντικό κόμβο στην αλυσίδα προμηθειών και γενικότερα στο περιφερειακό και παγκόσμιο εμπόριο» (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019, σελ. 475).

1.1.2 Διάκριση Λιμένων

Τα λιμάνια διακρίνονται ανάλογα με τη διαμόρφωση τους, σε φυσικά τα οποία έχουν σχηματισθεί από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής και του βυθού και σε τεχνητά λιμάνια, τα οποία δημιουργούνται με ανθρώπινη παρέμβαση και περιλαμβάνουν έργα υποδομής.

Επίσης ανάλογα με τη θέση τους κατηγοριοποιούνται σε θαλάσσια – ποτάμια και λιμναία λιμάνια, ενώ μπορούν να χαρακτηριστούν και εξωτερικά ή εσωτερικά λιμάνια, όπου τα μεν πρώτα έχουν φυσική επικοινωνία με τη θάλασσα, ενώ τα δεύτερα επηρεάζονται από το φαινόμενο της παλίρροιας και χρησιμοποιούνται συνήθως ως δεξαμενές (π.χ το λιμάνι της Χάβρης).

Ολοκληρώνοντας την κατηγοριοποίηση τα λιμάνια ανάλογα τον σκοπό και τη λειτουργία τους διακρίνονται σε (α) πολεμικά (ναύσταθμος), (β) καταφυγίου, (γ) αλιευτικά, (δ) εμπορικά, (ε) επιβατικά και (στ) μαρίνες (Σιούσιουρας & Δαλακλής , 2014).

1.1.3 Λιμένας – Παράγοντας Ισχύος – Προϋποθέσεις Αύξησης Αυτής

Οι λιμένες της ελληνικής επικράτειας βρίσκονται στη Μεσόγειο θάλασσα, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο σύστημα των θαλασσίων μεταφορών ως συνδετικός κρίκος του Ατλαντικού και Ινδικού ωκεανού. Από αυτήν διέρχονται υδρογονάνθρακες με προέλευση τη Μαύρη Θάλασσα και την Κασπία, αλλά και

πετρέλαιο και φυσικό αέριο που προέρχεται από χώρες πέριξ του Περσικού Κόλπου (Σιούσιουρας & Δαλακλής, 2014, σελ. 13).

Όσον αφορά την Ελλάδα, το Αιγαίο Πέλαγος έχει μία κρίσιμη σημασία για τη σύνδεση των πολυάριθμων νησιών του με τον ηπειρωτικό κορμό της, αλλά και μεγάλη σπουδαιότητα για τις θαλάσσιες διαδρομές με παγκόσμια εμβέλεια ως ενδιάμεσο τμήμα μεταξύ Μαύρης Θάλασσας και Μεσογείου (Σιούσιουρας & Δαλακλής, 2014, σελ. 30). Εξάλλου όπως είχε υποστηρίξει ο Martin Heidegger «οι χώροι λαμβάνουν την ύπαρξη τους από την τοποθεσία τους και όχι από το χώρο». Η σημασία αυτής της δήλωσης αποσαφηνίστηκε ακόμα περισσότερο από τον Robert Karlan, όταν σημείωσε ότι «Η Ελλάδα είναι εκεί, όπου η Δύση και τα δύο αρχίζει και τελειώνει». Έτσι η ανάπτυξη της πολιτικής φυσιογνωμίας και του προσανατολισμού της Ελλάδας καθορίστηκε όχι μόνο από την παράδοση, την κουλτούρα και την ιδεολογία αλλά και από το γεγονός ότι η γεωγραφική της θέση ήταν σημαντική για του στρατηγικούς υπολογισμούς των Μεγάλων Δυνάμεων (Pedaliou, 2016, σελ. 58).

Επιπλέον σε μία εποχή που οι κύριοι δρώντες του διεθνούς συστήματος αναζητούν ενεργειακά αποθέματα, ο χώρος της ανατολικής Μεσογείου, αποκτά ιδιαίτερη σημασία γι' αυτούς. Σήμερα είτε μέσω πετρελαιοφόρων πλοίων, είτε σε συνδυασμό αγωγών και τάνκερ διέρχονται οι ενεργειακοί πόροι της Ρωσίας και της Κασπίας Θάλασσας. Επίσης τα Βαλκάνια ή διαφορετικά η νοτιοανατολική Ευρώπη, έχει υψηλή γεωπολιτική σπουδαιότητα, διότι παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς δια ξηράς (μέσω αγωγών) του πολύτιμου πετρελαίου και φυσικού αερίου που έχουν ανάγκη οι βιομηχανοποιημένες χώρες της κεντρικής Ευρώπης (Σιούσιουρας & Δαλακλής, 2014, σελ. 33-34).

Ταυτόχρονα, ένας λιμένας για να αυξήσει τη σπουδαιότητα του όχι μόνο για την επικράτεια στην οποία βρίσκεται, αλλά και για τη διεθνή κοινότητα θα πρέπει να πλαισιώνεται από κάποια υποστηρικτικά έργα υποδομών, τα οποία θα διασφαλίζουν τη γρήγορη μεταφορά των εμπορευμάτων. Τότε μόνο το εκάστοτε λιμάνι θα αποτελεί κόμβο για την ευρύτερη περιοχή.

Δηλαδή για να είναι ανταγωνιστικό ένα λιμάνι δεν πρέπει να προτάσσει ως στοιχείο υπεροχής μόνο τη γεωστρατηγική του θέση, προκειμένου να

προσελκυστούν νέοι επενδυτές. Η λιμενική βιομηχανία έχει εξελιχθεί, ο ανταγωνισμός έχει γίνει εντονότερος. Τα σύγχρονα λιμάνια θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν καινοτόμες υπηρεσίες, όπως η άμεση σύνδεση με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα και κυρίως με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αφού τέτοιου είδους δυνατότητες, αποτελούν βασικό κριτήριο στην επιλογή λιμένα από τους χρήστες αυτών και τους επενδυτές. Αυτό το στοιχείο το έχουν κατανοήσει τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου, με αποτέλεσμα να εξασφαλίζουν στους πελάτες τους μια ολοκληρωμένη υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων προς τον τελικό προορισμό τους (metaforespress.gr, 2019).

Όσον αφορά την ελληνική περίπτωση, όπως είχε αποτυπωθεί στο 3ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο έλαβε χώρα μεταξύ 19 και 20 Ιουνίου 2019 στο Μέγαρο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Αθηνών, από τις ιστοσελίδες yrodomes.com και metaforespress.gr (tee.gr, 2019), είχαν παρουσιαστεί από τον ΟΣΕ, απογοητευτικά για την Ελλάδα αποτελέσματα καθώς εξακολουθούσε να μένει πίσω στην τάση και τις οδηγίες της ΕΕ για την ενίσχυση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών (μερίδιο μόλις 1,2% στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 17%), επιμένοντας να κάνει χρήση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αγνοώντας παράλληλα τις αυξημένες εκπομπές ρύπων και την επιρροή τους στα οδικά ατυχήματα (metaforespress.gr, 2019).

Βέβαια από το συγκριμένο συνέδριο μέχρι σήμερα, έχουν μεσολαβήσει εξελίξεις θετικές, όσον αφορά την ανάπτυξη τέτοιου είδους έργων και στην Ελλάδα καθώς, εκτός από τον λιμένα Πειραιώς, ο οποίος μετά την ιδιωτικοποίησή του στη Cosco shipping, έχει αναπτύξει τον τομέα της παροχής σιδηροδρομικής υπηρεσίας στους πελάτες του με κύριους τελικούς προορισμούς τα Βαλκάνια, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Τσεχία και την Πολωνία (metaforespress.gr, 2019) και ο ΟΛΘ τρέχει εξελίξεις όσον αφορά τη σιδηροδρομική του σύνδεση με άλλους προορισμούς. Αξίζει να αναφερθεί ότι στις 27 Νοεμβρίου 2020, αναχώρησε το πρώτο τρένο από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με προορισμό το dry port του οργανισμού στη Σόφια της Βουλγαρίας (www.logistics-management.gr, 2020).

Εξάγεται λοιπόν το συμπέρασμα, ότι η ελληνική πολιτεία έχοντας κατανοήσει την ταχύτητα με την οποία εξελίσσεται ο λιμενικός ανταγωνισμός, προσπαθεί μέσω των ιδιωτικοποιήσεων να καλύψει το χαμένο έδαφος. Προκειμένου να επιτευχθεί το μέγιστο αποτέλεσμα, πρέπει να αναφερθεί ότι παράλληλα με τις συμβάσεις παραχωρήσεων των λιμένων προσπαθεί να εντάξει σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης διάφορα συγκοινωνιακά έργα, τα οποία συνδεδεμένα με συγκεκριμένους λιμένες αυτόματα εκτινάσσει την αξία τους. Σε αυτό το πλαίσιο κινούμενη η ελληνική κυβέρνηση τον Ιούνιο του 2021, υπέγραψε το έργο της οδικής σύνδεσης του 6^{ου} προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό, με δεκαετή καθυστέρηση. Ένα έργο που εκτός το θετικό αντίκτυπο που θα έχει στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της περιοχής, παράλληλα θα έχει θετική επίδραση στις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών και ειδικότερα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών και σίγουρα θα προκαλέσει την ανάπτυξη κέντρων logistics (ot.gr, 2021).

Η παραπάνω αναφορά για τα έργα υποδομής που είναι αναγκαία για να πλαισιώσουν ένα σύγχρονο λιμάνι είναι αυτή την περίοδο πιο επιτακτική από ποτέ. Ένα πρόσφατο παράδειγμα που επιβεβαιώνει την άποψη για εκσυγχρονισμό των υποδομών είναι το «μποτιλιάρισμα» που παρατηρήθηκε έξω από τα λιμάνια των ΗΠΑ και πιο συγκεκριμένα σε αυτά του Λος Άντζελες και Λόνγκ Μπίτζ, όπου συνωστίστηκαν περίπου 100 πλοία, ενώ υπήρξαν πλοία που είχαν αγκυροβολήσει ακόμα και πέντε εβδομάδες και η αίτηση ελλιμενισμού τους δεν είχε λάβει ακόμα έγκριση (Καθημερινή, 2021). Επιπλέον μετά την έξαρση της πανδημίας έχει παρατηρηθεί μια δυσλειτουργία στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Αρκεί να αναφερθεί ότι στον λιμένα Nigbo με την εμφάνιση ενός κρούσματος Covid -19 προκλήθηκε τεράστια συμφόρηση. Είναι γεγονός ότι η εφοδιαστική αλυσίδα αντιμετωπίζει πολλά διαφορετικά εμπόδια από το ξεκίνημα του έτους. Καταρχάς, η πανδημία άλλαξε τις καταναλωτικές συνήθειες και προκάλεσε εκτόξευση των online αγορών, ενισχύοντας τη ζήτηση εισαγωγής αγαθών που στη συντριπτική τους πλειονότητα μεταφέρονταν μέσω containers. Εν συνεχεία υπήρξε το γεγονός στο Σουέζ με τον εγκλωβισμό του "Ever Given", με συνέπεια να εμφανιστεί συμφόρηση και το "βραχυκύκλωμα" στην Κίνα στις αρχές του καλοκαιριού. Αυτά τα διαδοχικά προβλήματα έχουν φτάσει τα λιμάνια στα όριά τους. Ωστόσο η πανδημία, ανέδειξε τη μεγάλη ανάγκη των λιμενικών υποδομών σε παγκόσμιο επίπεδο για επενδύσεις

αναβάθμισης. Πρόκειται για μια κατάσταση η οποία, όπως έχει αναφερθεί από ειδικούς, έχει φέρει το 2024 στο 2021, με ανάπτυξη φορτίων και ζήτησης που κανονικά θα έπρεπε να γίνει σταδιακά μέσα στην επόμενη τριετία. Συνεπώς τα παραπάνω γεγονότα επιβάλλουν στους διαχειριστές των λιμένων να προβούν το ταχύτερο σε αναβαθμίσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων (capital.gr, 2021).

Έτσι πριν την εμφάνιση των παραπάνω δυσλειτουργιών στην εφοδιαστική αλυσίδα, η ΕΕ έχοντας αναγνωρίσει την αξία της γρήγορης μεταφοράς των εμπορευμάτων και των ανθρώπων, ήδη έχει προχωρήσει στην εκπόνηση εννέα μελετών για την υφιστάμενη κατάσταση και τις αναπτυξιακές ανάγκες των σχεδιαζόμενων διαδρόμων του κεντρικού δικτύου στα πλαίσια του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) (viadiplomacy, 2015).

Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές που σχετίζονται με τους λιμένες και τον τομέα του εφοδιασμού διακρίνονται σε δύο μορφές, δηλαδή σε εκείνη που αφορά την εξεύρεση αποθηκευτικών υποδομών (logistics) εντός των λιμένων και σε εκείνη που έχει σχέση με τη διασύνδεση των λιμένων με τα κέντρα διανομής στην ενδοχώρα. Όσον αφορά τη δεύτερη πολιτική που ακολουθεί η ΕΕ, το προαναφερθέν Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αποτελεί την «κορωνίδα» αυτής της στρατηγικής (Δρ Βρυσανγιώτης, Βασίλειος, 2017).

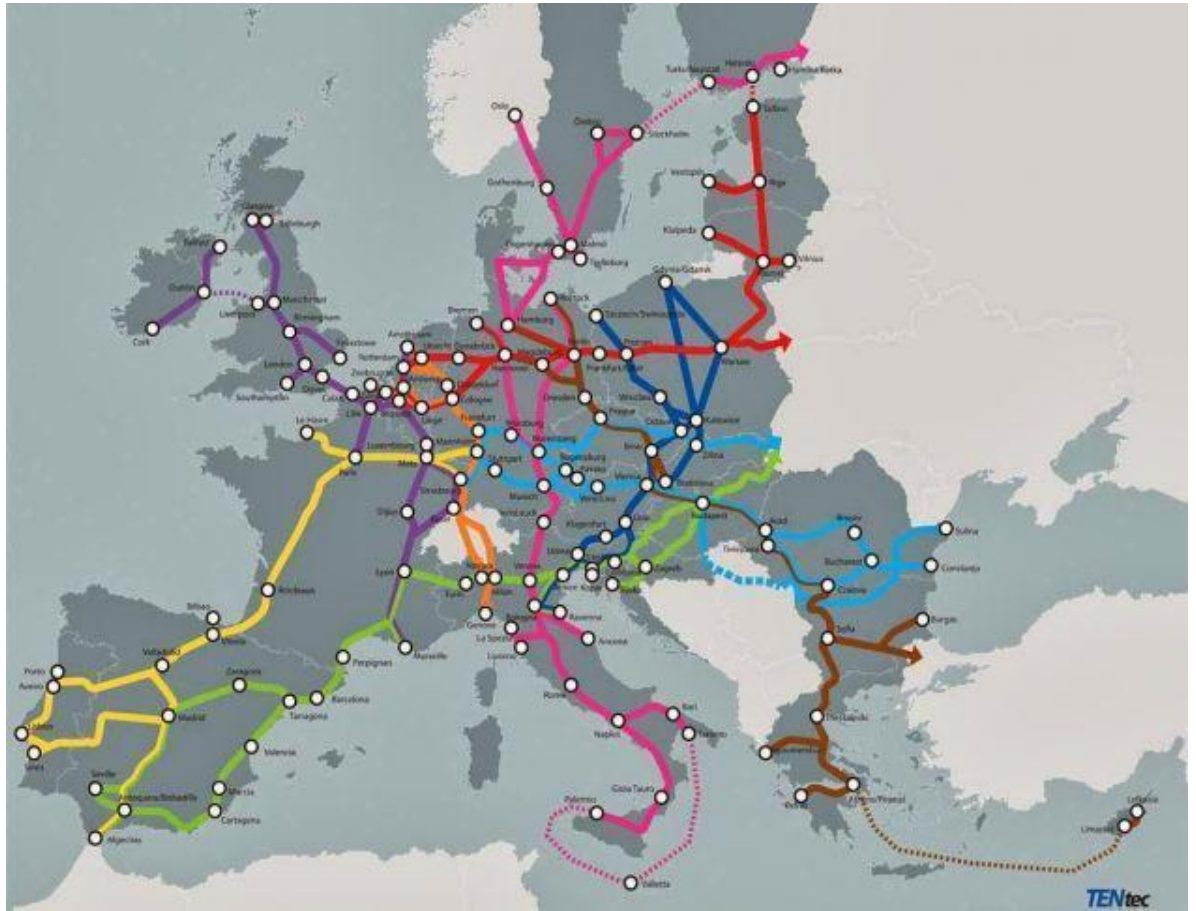
Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων συνδέεται με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών(ΔΔΜ), καθώς συνιστούν σημαντικό παράγοντα ανταγωνισμού. Σκοπός αυτής της ευρωπαϊκής πολιτικής είναι η διασύνδεση των μεταφορικών μέσων με την παράλληλη προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών που έχουν ως πλεονέκτημα ότι μειώνουν την κατανάλωση ενέργειας και κατ' επέκταση τις συνέπειες του τομέα των μεταφορών στο φυσικό περιβάλλον (Δρ Βρυσανγιώτης, Βασίλειος, 2017).

Το ΔΔΜ αναπτύσσεται σε δυο επίπεδα, το εκτεταμένο και το κεντρικό, πιο συγκεκριμένα:

«το τελευταίο αποτελεί υποσύνολο του πρώτου, ενώ οι διάδρομοι που ενδιαφέρουν και την Ελλάδα, απαρτίζονται από στοιχεία του Κεντρικού Δικτύου Ο διάδρομος Orient / EastMed ξεκινά από τους γερμανικούς λιμένες της Βρέμης, του Αμβούργου και του Ροστόκ μέσω της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Σλοβακίας, διέρχεται από την Αυστρία, συνεχίζει στην Ουγγαρία έως τον ρουμανικό λιμένα της Κωσταντζας, τον βουλγαρικό λιμένα του Πύργου και καταλήγει στους ελληνικούς

λιμένες της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά και μέσω «θαλάσσιας αρτηρίας» στην Κύπρο» (Δρ. Χ. Πλατιάς, 2016).

Εικόνα 1: Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών



Πηγή: <https://www.viadiplomacy.gr/dienvropaiko-diktio-metaforon-2030-anavathmisi-ke-tis-elladas/>

Τα παραπάνω σχέδια της ΕΕ για ταχύτερη ολοκλήρωση του δικτύου, ενισχύονται ακόμα περισσότερο από τα στοιχεία που έχει στη διάθεση της και αφορούν τον όγκο των αγαθών που διακινούνται μέσω των λιμένων. Πιο συγκεκριμένα, το 90% του μη κοινοτικού εμπορίου και το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διακινείται μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων, όταν ταυτόχρονα σε παγκόσμιο επίπεδο διακινούνται μέσω λιμένων πάνω από 3,5 δισεκατομμύρια τόνοι αγαθών το έτος (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019, p. 475).

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, αποτελεί άμεση αναβάθμιση της αξίας των ελληνικών λιμένων στον τομέα των παγκόσμιων μεταφορών, η συμμετοχή στο

διευρωπαϊκό δίκτυο (Trans European Networks-TENs), καθώς αποτελεί χρυσή ευκαιρία, αφού δίδεται η δυνατότητα να μετεξελιχθούν σε κέντρα υπηρεσιών εφοδιαστικής. Με την προϋπόθεση ότι ο προγραμματισμός του δικτύου προβλέπει την ύπαρξη λιμένων κατηγορίας Α, οι οποίοι θα διασυνδέονται με σιδηροδρομικά και οδικά μέσα, συνεπάγεται μια ευκαιρία αύξησης του μεταφορικού έργου, για τα λιμάνια τα οποία θα συνιστούν καταλήξεις αυτών των δικτύων. Τέλος εκτός του γεγονότος αύξησης του όγκου του φορτίου που θα διακινηθεί, υπάρχει η δυνατότητα, μέσω της συμμετοχής στο μηχανισμό Connecting Europe Facilities (CEF), να αντληθούν σημαντικοί κοινοτικοί πόροι για την αύξηση των επενδυτικών δαπανών και συνεπώς τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών (Δρ Βρυσσιγιώτης, Βασίλειος, 2017).

Επομένως επαφίεται στην εκάστοτε ελληνική διακυβέρνηση, το πως θα αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες που εμφανίζονται, προκειμένου να αποτελέσει η Ελλάδα ένα «μικρό» κράτος που θα διαφέρει από τα υπόλοιπα. Ίσως είναι η στιγμή η χώρα στον τομέα αυτό να λειτουργήσει, ως «έξυπνο» κράτος, που θα εκμεταλλευτεί την ευκαιρία, ήτοι συμμετοχή στα συγκεκριμένα προγράμματα, όπου δε θα χαθούν κονδύλια, αλλά θα διοχετευτούν στη σωστή κατεύθυνση, αυτή των επενδύσεων.

1.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, με τη σημασία των λιμένων ως περιουσιακό στοιχείο, κάθε κράτος καταβάλλει προσπάθειες να αξιοποιήσει οποιοδήποτε πλεονέκτημα διαθέτει, είτε τεχνολογικό, είτε γεωγραφικό κ.α, προκειμένου να προσθέσει αξία στο διεθνές σύστημα και έτσι να αποκομίσει κέρδη, απαραίτητα για τη βελτίωση του status του.

Ωστόσο πριν αναλυθεί η θέση της Ελλάδος στο διεθνές σύστημα, θα ήταν ωφέλιμο να γίνει μια μικρή αναφορά για τη διαφορά μεταξύ μικρών και μεγάλων κρατών.

Όπως έχει αναλυθεί από τον Herbert Butterfield όσον αφορά τη σημασία των μικρών κρατών για το διεθνές σύστημα:

«Έχουν μια «εγγενή αξία» γι' αυτό, καθώς αν και αποτελούν δευτερεύουσας σημασίας κομμάτια του, ωστόσο έχουν τη σπουδαιότητα τους, καθώς κατορθώνουν να ισορροπήσουν αποτελεσματικά τις μεγαλύτερες δυνάμεις διαφορετικού μεγέθους και ιδιαίτερα μέσα σε ένα περιβάλλον μεταβαλλόμενων συσχετισμών» (Matthias Maass, 2014, σελ. 713).

Επιπλέον παρά την ύπαρξη ουσιαστικής και εξιδεικευμένης βιβλιογραφίας πάνω στο θέμα των μικρών κρατών, το φαινόμενο αυτό εξακολουθεί να παραμένει αόριστα καθορισμένο από τους μελετητές (Matthias Maass, 2009, σελ. 66).

Τους μελετητές των μικρών κρατών αυτό που τους απασχολεί είναι, ποιο στοιχείο συντελεί στο διαχωρισμό των κρατών σε μικρά και μεγάλα. Ποια είναι τα κριτήρια εκείνα τα οποία τα χαρακτηρίζουν ως μικρά. Υπάρχει ένας διάλογος για το τι καθορίζει το μέγεθος ενός κράτους και που θα χαραχθεί η γραμμή, με την οποία θα γίνεται ο διαχωρισμός, μεταξύ του μικρού και μεγάλου κράτους (Matthias Maass, 2009, σελ. 70).

Συνήθως το πιο κοινό κριτήριο το οποίο χρησιμοποιείται για να χαρακτηριστεί το κράτος ως μικρό, είναι το μέγεθος του πληθυσμού του, αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις το τελευταίο δε μπορεί να θεωρηθεί ως ανεξάρτητο, αλλά ως ένα στοιχείο το οποίο είναι απλό ή μάλλον δίδει πιο απλές ερμηνείες για το σύνθετο θέμα του μεγέθους ενός κράτους.

Ο καθηγητής Maurice East έχει προτείνει να καθορίζονται τα μικρά κράτη από τον πληθυσμό τους, την επικράτεια τους, το μέγεθος της οικονομίας και τη στρατιωτική ισχύ τους (Matthias Maass, 2009, σελ. 71). Αντιθέτως ο Ισλανδός Bjorn Olafsson, χρησιμοποιεί ένα άλλο γκρούπ προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται, ώστε να χαρακτηριστεί το κράτος ως μικρό, όπως το μέγεθος του πληθυσμού, το γεωγραφικό μέγεθος και το ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ) (Matthias Maass, 2009, σελ. 71). Τα παραπάνω κριτήρια έχουν «το πλεονέκτημα ότι στηρίζονται σε ποσοτικά στοιχεία που εστιάζουν σε ορατά χαρακτηριστικά, ενώ το μειονέκτημα ίσως είναι, ότι δε συλλαμβάνουν επαρκώς τη συνθετότητα του μεγέθους των μικρών κρατών στις διεθνείς σχέσεις» (Matthias Maass, 2009, σελ. 72). Συνοψίζοντας τα ποσοτικά κριτήρια βασίζονται κυρίως στο μέγεθος του πληθυσμού, μια προσέγγιση που είναι η πλέον διαδεδομένη εξαιτίας τριών πλεονεκτημάτων. Πρώτον, τα σχετικά στοιχεία είναι γενικώς άμεσα διαθέσιμα για τις σύγχρονες μελέτες. Δεύτερον, η διαχωριστική γραμμή μεταξύ μεγάλου και μικρού κράτους, μπορεί με ακρίβεια να καθοριστεί και τρίτον μπορεί να συσχετιστεί με άλλους δείκτες, όπως το μέγεθος της οικονομίας και τη στρατιωτική ισχύ (Matthias Maass, 2009, σελ. 75).

Ωστόσο υπάρχει και μία άλλη προσέγγιση, η οποία δίδει έμφαση στα ποιοτικά κριτήρια και πηγαίνει τη μελέτη για τα μικρά κράτη ένα βήμα παραπέρα, καθώς επικεντρώνεται στο γεγονός ότι εκείνο που ξεχωρίζει τα μικρά από τα μεγάλα κράτη, είναι ότι τα μεν πρώτα δε μπορούν να επιβάλλουν τη θέληση τους σε άλλα κράτη ενώ ταυτόχρονα εμφανίζουν αδυναμία να αντισταθούν στην προσπάθεια άλλων κρατών να επιβάλουν τις απαιτήσεις τους σ' αυτά (Matthias Maass, 2009, σελ. 72). Συνεπώς τα κράτη χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, κάτι το οποίο αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό, σ' αυτά που μπορούν να επιβάλλουν τη θέληση τους σ' άλλα και αποτελούν τα μεγάλα κράτη και απ' την άλλη σε εκείνα που αδυνατούν να ενεργήσουν με τον τρόπο που προαναφέρθηκε. Συνεπώς τα μικρά κράτη, έχουν μια νοοτροπία περισσότερο αμυντική και εστιάζουν σχεδόν αποκλειστικά στην επιβίωση τους. Πιο συγκεκριμένα η εξωτερική τους πολιτική στοχεύει στο να αντέξουν στην πίεση που ασκείται από πλευράς των ισχυρότερων κρατών, στην εξασφάλιση της εδαφικής τους ακεραιότητας και ανεξαρτησίας και βέβαια να παραμείνουν προσηλωμένα στις εθνικές τους αξίες και ιδέες. Τα μικρά κράτη

«διψούν» για ασφάλεια (Matthias Maass, 2009, σελ. 73), μια επιθυμία που δύναται να εξασφαλίσουν συμμετέχοντας σε συμμαχίες.

Όσον αφορά τα ποιοτικά κριτήρια, με τα οποία γίνεται προσπάθεια να δοθεί ένας ξεκάθαρος ορισμός του «μικρού κράτους», υποστηρίζουν ότι το τελευταίο επιδεικνύει περιορισμένη ανάμειξη στις διεθνείς υποθέσεις, ευνοεί τους διεθνείς κυβερνητικούς θεσμούς, είναι δυνατά προσκολλημένο στην τήρηση του διεθνούς δικαίου και απέχει από τη χρήση στρατιωτικής δύναμης (Matthias Maass, 2009, σελ. 77). Αυτό το στοιχείο είναι ξεκάθαρο, αφού είναι σπάνιες οι περιπτώσεις όπου υπήρξε ανάμειξη «μικρού» κράτους σε διεθνείς υποθέσεις, πιο χαρακτηριστική η πρωτοβουλία της Νορβηγίας, για την επίλυση της διαφοράς μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης, με τη γνωστή Συμφωνία του Όσλο.

Απ' την άλλη πλευρά σε αντίθεση με τα «μικρά» κράτη, τα μεγάλα προκαλούν σχετικά περισσότερα διεθνή γεγονότα, στοιχείο που αντανακλά ένα υψηλότερο επίπεδο διεθνών δραστηριοτήτων (Matthias Maass, 2009, σελ. 78) ή αλλιώς «έχουν τη δυνατότητα και κατ' επέκταση την ικανότητα να τα απασχολούν θέματα πέραν της επιβίωσης τους» (Matthias Maass, 2009, σελ. 74).

Επιστρέφοντας στα χαρακτηριστικά του «μικρού» κράτους, με βάση μια μελέτη που αφορά αυτά και τους κινδύνους που πηγάζουν από τη ρευστότητα του διεθνούς συστήματος, είναι γεγονός ότι «Μέσα σε όλα αυτά το σημερινό διεθνές σύστημα, το οποίο κλίνει προς την πολυπολικότητα, τα μικρά κράτη κινδυνεύουν να μειωθεί η επιρροή τους και να αγνοηθούν τα συμφέροντα τους». (Pedi, Renvecca & Sarri, Katerina, 2019, σελ. 4)

Συνεπώς θα ήταν φρόνιμο να γίνει μια αναφορά για τη θέση της Ελλάδος στο διεθνές σύστημα, ώστε μέσα από αυτή την παρουσίαση να γίνει πιο κατανοητή η σημασία των λιμένων για την Ελλάδα.

1.3 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ

Η Ελλάδα με την πάροδο των ετών έχει υποστεί πολλές δοκιμασίες, όντας μέλος του διεθνούς συστήματος. Ως «μικρό» κράτος που είναι, εξαρτάται απ' αυτήν το πως θα χρησιμοποιήσει τα «χαρτιά» που διαθέτει, προκειμένου να είναι μια υπολογίσιμη φωνή μέσα στο διεθνές περιβάλλον.

Ένα διεθνές σύστημα στο οποίο έχουν εμφανιστεί δυο αναθεωρητικές δυνάμεις, όπως η Κίνα και η Ρωσία, οι οποίες επιδιώκουν να αμφισβητήσουν την κυριαρχία των ΗΠΑ σ' αυτό και είναι διατεθειμένες να ενεργήσουν άλλοτε με ήπιο τρόπο, όπως παρέχοντας δάνεια σε χώρες με ευάλωτες οικονομίες, είτε με πιο δυναμικό τρόπο, όπως η Ρωσία στην περίπτωση της Κριμαίας, όπου προέβη σε στρατιωτική χρήση, μόλις αντιλήφθηκε ότι απειλούνται ζωικά της συμφέροντα. Σε αυτό το διεθνές περιβάλλον καλείται η Ελλάδα να εφαρμόσει μια πολυεπίπεδη στρατηγική, ώστε να αποκομίσει οφέλη από τους διεθνείς ανταγωνιστές. Ωστόσο θα πρέπει να ξεπεράσει προβλήματα κυρίως οικονομικά και να υπάρξει ευελιξία και εγρήγορση, ξεπερνώντας παθογένειες του παρελθόντος, ώστε να εκμεταλλευτεί οποιαδήποτε ευκαιρία της εμφανιστεί. Είναι γνωστό άλλωστε ότι ένα κράτος με ευάλωτη οικονομία, δέχεται πολύ συχνά πιέσεις, προκειμένου να κάνει υποχωρήσεις που πολλές φορές πλήττουν τα συμφέροντα του, και «μία οδυνηρή συνέπεια για μια κρατική οντότητα που καταλήγει να κηρύξει πτώχευση είναι να χάσει την κυριαρχία της» (Karitsinis, N, Metaxas, T, Duquenne, M.N, 2013, σελ. 69), με ότι αυτό συνεπάγεται.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι κοινό αποδεκτό ότι η οικονομία αποτελεί έναν παράγοντα που είναι βαρόμετρο για τα κράτη, για οποιεσδήποτε κινήσεις τους στη διεθνή σκακιέρα. Δεν πρέπει να λησμονείται ότι από το 2001, η Ελλάδα είναι μέρος της Ευρωζώνης, με τα όποια δομικά της προβλήματα και την αδυναμία της να καλύπτει αποτυχίες της (Karitsinis, N, Metaxas, T, Duquenne, M.N, 2013, σελ. 64), άλλα σε πολλές περιπτώσεις έχει και θετικές συνέπειες για τους μετέχοντες σ' αυτήν.

Η Ελλάδα ως χώρα έχει υψηλό δανεισμό, καθώς η Ευρωζώνη από τη δομή της δημιουργεί υψηλά πλεονάσματα για τις βασικές οικονομίες και ελλείμματα για τις περιφερειακές, όπως η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ιρλανδία και η Ελλάδα. Τα πλεονάσματα γίνονται εξαγωγές κεφαλαίου σε άμεσες ξένες επενδύσεις ή σε

τραπεζικό δανεισμό των περιφερειακών μελών της Ένωσης. Η Ελλάδα ήταν ένα από τα μέλη που δανείστηκε, όχι όμως για να τα διοχετεύσει σε επενδύσεις, αλλά για να ξεπληρώσει παλαιότερα χρέη και να χρηματοδοτήσει μεγάλες επιχειρήσεις, ενώ παράλληλα συνεχίστηκε η υψηλή φοροδιαφυγή, με αποτέλεσμα τα κρατικά έσοδα να παραμένουν χαμηλά (Karitsinis, N, Metaxas, T, Duquenne, M.N, 2013, σελ. 65).

Ακολούθησε η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, στην Αθήνα που τότε θεωρήθηκε, ως η βάση το εφαλτήριο για μία νέα περίοδο οικονομικής ανάπτυξης, ωστόσο τα αποτελέσματα δεν ήταν τα αναμενόμενα, αφού το ίδιο έτος η Ελλάδα είχε το μεγαλύτερο ποσοστό ελλείμματος 7,5% στην Ευρώπη (Karitsinis, N, Metaxas, T, Duquenne, M.N, 2013, σελ. 65).

Στα χρόνια που ακολούθησαν το ελληνικό χρέος γιγαντωνόταν, με συνέπεια να εισέλθει σε πρόγραμμα σταθερότητας με τη συμμετοχή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), με ότι αυτό συνεπαγόταν, όπως περικοπές σε δημόσιες δαπάνες και πτώση βιοτικού επιπέδου των πολιτών, μέσω των μειώσεων μισθών και συντάξεων. Εκτός όμως από την κρίση χρέους που αντιμετώπισε η χώρα και τον κίνδυνο να βρεθεί εκτός ΕΕ, ήρθε και η πανδημία, η οποία όπως παγκοσμίως έχει συμβεί δε θα αφήσει αλώβητη την ελληνική οικονομία. Γι' αυτό η Ελλάδα είναι εκ των πραγμάτων υποχρεωμένη να «τρέξει» διαδικασίες για ιδιωτικοποιήσεις και μεταρρυθμίσεις σε τομείς του δημόσιου βίου, που θα αναβαθμίσουν το ρόλο της χώρας.

Έτσι το ελληνικό κράτος, ποντάρει στην ιδιωτικοποίηση περιφερειακών λιμανιών, ενέργεια που εκτιμάται ότι θα επιφέρει την ανάπτυξη τους, προκειμένου να ενισχύσει το ρόλο του ως κέντρου μεταφορών και να οδηγήσει την οικονομία της χώρας στην ανάκαμψη, ύστερα από την δεκαετή κρίση χρέους και τις συνέπειες της πανδημίας του κορωνοϊού (m.naftemporiki.gr, 2020).

Η Ελλάδα έχασε το 1/4 του ΑΕΠ της κατά την κρίση χρέους, ενώ το 2020 η οικονομία της συρρικνώθηκε κατά 8% εξαιτίας της πανδημίας του κορωνοϊού. Ταυτόχρονα το ποσοστό της ανεργίας εξακολουθεί να είναι το υψηλότερο στην Ευρώπη (m.naftemporiki.gr, 2020). Σε όλα τα παραπάνω η ενίσχυση της δραστηριότητας των μεταφορών, μέσω της αναβάθμισης των λιμένων σε κόμβους

διακίνησης εμπορευμάτων θα μπορούσε να οδηγήσει στην ανάκαμψη. Το τελευταίο όμως απαιτεί εγρήγορση και κινητοποίηση του κρατικού μηχανισμού, προκειμένου η χώρα να μη μείνει έξω από τις εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή. Συνεπώς στον απόηχο της οικονομικής κρίσης, όπως αναφέρεται στη μελέτη της καθηγήτριας του Πανεπιστημίου Μακεδονίας κ. Ρεβέκκα Παιδή, η Ελλάδα θα πρέπει να αποφασίσει αν θα ακολουθήσει τη «μοίρα των Μηλίων» ή θα χρησιμοποιήσει την «ευελιξία του Δαβίδ έναντι το Γολιάθ» (Pedi, R, 2017, σελ. 147).

Και επεκτείνεται η μελέτη παραδεχόμενη ότι:

«Οπωσδήποτε η Ελλάδα είναι «μικρό» κράτος και ευάλωτο, ωστόσο αυτό δε σημαίνει ότι είναι και ανίκανη. Άλλωστε τα «μικρά» κράτη δύναται να προσαρμοστούν ευκολότερα στις αλλαγές που προκαλούνται από κρίσεις (Pedi, R, 2017, p. 145). Η ελληνική οικονομική κρίση δεν είναι ούτε εξαιρετική ούτε μοναδική, πολλά μικρά κράτη αντιμετώπισαν τις επιπτώσεις της τρωτότητας τους και τα περισσότερα ανέκαμψαν με διαφορετικούς βαθμούς επιτυχίας» (Pedi, R, 2017, σελ. 147).

Ίσως αυτό που συμπεραίνεται από την παραπάνω μελέτη είναι ότι η αποτυχία της Ελλάδας στο να αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση οφείλεται στην έλλειψη ανθεκτικότητας της και καταλήγει στο ότι η τελευταία «αγκαλιάζει δυο ζητήματα, πρώτον να διαθέτει ικανότητα να στέκεται σε ένα εξωγενές σοκ και δεύτερον να δύναται να ανταποκριθεί σε περίπτωση που η κρίση εξελιχθεί. Αυτά απαιτούν μηχανισμούς ευελιξίας και ποιότητα διακυβέρνησης αντίστοιχα» (Pedi, R, 2017, σελ. 147).

Στη μεγάλη κρίση που αντιμετώπισε η χώρα, το 2015 με το αδιέξοδο των διαπραγματεύσεων και η απειλή ενός Grexit να έχει μεγάλες πιθανότητες να πραγματοποιηθεί, το στοιχείο που έπαιξε θετικό ρόλο για την Ελλάδα, ήταν η γεωγραφική της θέση. Υπήρξε παρέμβαση των Αμερικάνων, οι οποίοι δεν επιθυμούσαν να υπάρξει ένα αποτυχημένο κράτος στα εύθραυστα Βαλκάνια και όπως είχε δηλώσει ένας αξιωματούχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κανείς δε θέλει να δει μια Βόρεια Κορέα στη νοτιοανατολική Ευρώπη» (Pedi, R, 2017, σελ. 155).

Ολοκληρώνοντας γίνεται αντιληπτό, πόσο σημαντικό ρόλο μπορεί να έχει η Ελλάδα για το διεθνές σύστημα, εξαιτίας της θέσης της και ακόμα περισσότερο εάν

συνδυάσει αυτό το στοιχείο με παράλληλη ανάπτυξη των λιμένων της, ώστε να προσδώσουν αξία στο διεθνές σύστημα. Από το παρελθόν, στην Βαλκανική Χερσόνησο υπήρχε ανταγωνισμός των Μεγάλων Δυνάμεων, ήτοι αρχικά μεταξύ Οθωμανικής, της Αυστροουγγρικής και της Ρωσικής αυτοκρατορίας. Αργότερα με τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου υφίστατο ανταγωνισμός μεταξύ Γαλλίας, Μεγάλης Βρετανίας και Ρωσίας (Παρίσης, Ι, 2013), ενώ στην περίοδο που διατρέχεται υπάρχει έντονος ανταγωνισμός για τον έλεγχο των λιμένων και με ότι αυτό συνεπάγεται, μεταξύ των ΗΠΑ, της Ρωσίας και της Κίνας.

Έτσι επαφίεται στην Ελλάδα για τον τρόπο που θα διαχειριστεί τις τρεις αυτές δυνάμεις, που οπωσδήποτε θα πρέπει να ζυγίσει τα ανταποδοτικά οφέλη που θα έχει από κάθε μια ξεχωριστά. Στη διεθνή πολιτική δε χωρούν συναισθηματισμοί, το διεθνές σύστημα, στηρίζεται στην αυτοβοήθεια. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί από ελληνική πλευρά μια μικρή αλλά έξυπνη στρατηγική. Η Ελλάδα και με τους τρεις ανταγωνιστές διατηρεί μακροχρόνιες σχέσεις και τη συνδέουν σε διαφορετικό βαθμό με τον καθένα κοινές αξίες και παραδόσεις, έτσι στο κεφάλαιο που ακολουθεί γίνεται αναφορά για τις διμερείς σχέσεις που φυσιολογικό είναι να έχουν μέσα στα χρόνια που περάσαν τις διακυμάνσεις τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΔΡΩΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΚΑΚΙΕΡΑ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

« Ο ηγέτης χρειάζεται ακόλουθους, οι οποίοι μπορεί να εξαναγκαστούν, αλλά είναι περισσότερο οικονομικό και σοφότερο να έχει κερδίσει τη συναίνεση τους» (Kassab H.S, 2020, σελ. 507). Η οπισθοχώρηση των ΗΠΑ, από διάφορες περιοχές, ιδιαίτερα κατά τη διακυβέρνηση Τράμπ, άνοιξε το παράθυρο ευκαιρίας για τη Ρωσία και την Κίνα, ως αναθεωρητικές δυνάμεις που είναι, να αμφισβητήσουν τον ηγεμονικό ρόλο των ΗΠΑ. «Χωρίς ακόλουθους δε μπορεί να είναι ηγέτης κάποιος. Το γεγονός ότι οι μεγάλες δυνάμεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους, για το ποιος θα επηρεάσει περισσότερο τα αδύναμα κράτη, καθιστά τα τελευταία μέρος του διεθνούς συστήματος» (Kassab H.S, 2020, σελ. 508). Κυρίως η Κίνα και σε μικρότερο βαθμό η Ρωσία, προσπαθούν μέσω της ήπιας ισχύος να επηρεάσουν κράτη και έτσι να προστατέψουν τα συμφέροντα τους. Στη σύγκριση που γίνεται μεταξύ των δυο χωρών, όσον αφορά την πρώτη, το τωρινό γεωπολιτικό πλαίσιο της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής είναι μακριά από την εποχή του Μάο, δεν είναι εκείνο το μαοϊκό κράτος, το περιορισμένο στα όρια του , αλλά έχει ανοιχτεί στον κόσμο (Kassab H.S, 2020, σελ. 516). Κατά συνέπεια έχει μεγαλύτερη πιθανότητα να επικρατήσει αντί της Ρωσίας, καθώς η τελευταία υστερεί στα ακόλουθα, έλλειμα χαρίσματος, περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες και έλλειψη μιας μακρόπνοης στρατηγικής. Επιπλέον, εάν για τη Ρωσία τα πράγματα δεν εξελιχθούν όπως τα επιθυμεί, είναι πρόθυμη και ικανή να κάνει στρατιωτική χρήση ανεξαρτήτως κόστους απ' όπου και αν προέρχεται αυτό (Kassab H.S, 2020, σελ. 527). Η Κίνα έχοντας περισσότερη υπομονή και πόρους από τους Ρώσους, διαφαίνεται ότι θα παλέψει μαζί με τις ΗΠΑ, για την παγκόσμια ηγεμονία. Κάποτε ο Ναπολέων Βοναπάρτης είχε υποστηρίξει ότι «όταν η Κίνα ξυπνήσει, ο κόσμος θα κλονιστεί». Για μεγάλη περίοδο η Κίνα βρισκόταν στο περιθώριο του παγκόσμιου πολιτικού προσκήνιου, φτάνοντας μάλιστα, η Κινεζική αυτοκρατορία να γίνει έρμαιο διάφορων κρατών. Για πολλά χρόνια ακόμα, δεν ήταν καν κυρίαρχη, έχοντας στερηθεί κομμάτια της εθνικής της κυριαρχίας (powerpolitics.eu, 2018). Πλέον όμως έχει βγει από την απομόνωση της και προβαίνει σε επενδύσεις σε διάφορες ηπείρους, όπως η Αφρική, η Ασία και η Ευρώπη.

Όσον αφορά την κινεζική επιρροή στον ευρωπαϊκό χώρο, μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση του 2008, υπήρξαν περιφερειακές χώρες, οι οποίες επιζητούσαν την προσέλκυση κινεζικών κεφαλαίων. Η Κίνα από την πλευρά της ανταποκρίθηκε, εστιάζοντας περισσότερο σε χώρες της Νοτιοανατολικής- Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Οι λόγοι που οδήγησαν τη χώρα αυτή να επικεντρωθεί σε αυτό τον γεωγραφικό χώρο ήταν, εκτός του γεγονότος ότι αποτελεί πύλη εισόδου στην υπόλοιπη Ευρώπη για τα χερσαία και θαλάσσια έργα του νέου Δρόμου του Μεταξιού και η ύπαρξη δυσμενών οικονομικών συνθηκών, που είχε ως συνέπεια να εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις ξένες επενδύσεις, γεγονός που αποτέλεσε ευκαιρία διείσδυσης για την Κίνα, μέσω της πλειοδοσίας σε διαγωνισμούς για έργα υποδομής. Ταυτόχρονα τα υφιστάμενα ρυθμιστικά πλαίσια των συγκεκριμένων χωρών υποδοχής, είναι συνήθως πιο ευνοϊκά για τις κινεζικές εταιρείες, σε σχέση με αυτά που τηρούνται στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, όπου οι ελεγκτικοί μηχανισμοί θέτουν περισσότερα εμπόδια για τις επικείμενες επενδύσεις, μέσω των προϋποθέσεων που θέτουν (Brattberg, Le Corre, Stronski, De Waal, 2021). Έτσι ένα παράδειγμα οικονομικής διείσδυσης των Κινέζων, εκτός από την περίπτωση της Ελλάδος είναι και η Αλβανία, όπου στο 1^ο τέταρτο του 2017, η Κίνα προσπέρασε τους παραδοσιακούς εμπορικούς εταίρους αυτής, ήτοι την Ελλάδα και την Τουρκία και έγινε ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της συγκεκριμένης βαλκανικής χώρας. Υπάρχουν βέβαια και άλλες περιπτώσεις, όπως αυτή της Σερβίας, όπου σ' αυτήν τη χώρα κατασκευάστηκε από κοινού ένα κινεζικό πολιτιστικό κέντρο, στη θέση όπου υπήρχε η κινεζική πρεσβεία, πριν καταστραφεί από τους βομβαρδισμούς του NATO το 1999. Συμπεραίνεται λοιπόν, ότι υπάρχει ένας νεοφερμένος παίκτης στην περιοχή των Βαλκανίων, σε μια περιοχή που ήταν πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ Ρωσίας και Δύσης και όπως είχε επισημάνει ο πρώην Πρόεδρος της Βόρειας Μακεδονίας Gjorge Ivanov, « η αποτυχία της ΕΕ να εμπλακεί περισσότερο και να επενδύσει στη Βαλκανική, είχε ως αποτέλεσμα να αφήσει την «πόρτα ανοικτή» για τις κινεζικές και ρωσικές παρεμβάσεις στην περιοχή» (Markovic Khaze, Nina, 2018).

Ωστόσο, πολλές κινεζικές επενδύσεις αποτελούν μέρος της υλοποίησης της πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη – Ένας Δρόμος», η οποία έρχεται ως προσπάθεια να υποσκελίσει τις ΗΠΑ και το σύστημα του Bretton Woods ως παγκόσμιος ηγεμόνας. Οι ενέργειες της βασίζονται στην παροχή δανείων, σε αντιδιαστολή οι ΗΠΑ από την πλευρά τους, μέσω της πρωτοβουλίας US BUILD Act, προσπαθούν να

εξισορροπήσουν την κινεζική στρατηγική και να υπερασπιστούν την ηγεμονική τους θέση. Η μάχη δε θα είναι βίαιη, αλλά θα βασίζεται σε οικονομικά μέσα (Kassab H.S, 2020, σελ. 528). Υπάρχουν ποικίλα παραδείγματα στα οποία αποδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο η Κίνα μέσω παροχών, οικονομικών διευκολύνσεων, κατόρθωσε να αποκομίσει κέρδη. Ενδεικτικά αναφέρεται, η περίπτωση της Κούβας και της Σρι Λάνκα, η οποία τελευταία θα αναλυθεί παρακάτω. Όσον αφορά την πρώτη, το 2011 όταν βρέθηκε σε δυσχερή οικονομική θέση, η Κίνα δέχτηκε να καταβάλει ως δάνειο το ποσό των 4 - 6 δισεκατομμυρίων δολαρίων, με αντίτιμο τη χρηματοδότηση της αποκατάστασης των κουβανέζικων λιμένων. Η προαναφερθείσα πρωτοβουλία της Κίνας έχει απ' τη μια πλευρά προσελκύσει επαίνους, ιδωμένη από τη σκοπιά ότι αυτές οι χρηματοδοτήσεις σε υποδομές που σχετίζονται με το εμπόριο, δύνανται να συμβάλουν στην επέκταση του διεθνούς εμπορίου. Όμως από την άλλη προσελκύει και το σκεπτικισμό, με τον οποίο κάποιοι βλέπουν αυτή την πρωτοβουλία, δηλαδή «ως εργαλείο για την αύξηση της γεωπολιτικής ισχύς της Κίνας και ως μια «παγίδα χρέους» για τις χώρες που λαμβάνουν δάνειο για υποδομές, που εν τέλει δεν εξυπηρετούν οικονομική ανάπτυξη» (Karlis, T, Polemis, D, 2019).

Ταυτόχρονα, εκτός από την παραπάνω πρωτοβουλία, η Κίνα έχει αναπτύξει και τη συνεργασία 17+1, όπου πρόσφατο μέλος αυτής είναι και η Ελλάδα, η οποία εντάχθηκε το 2019. Η τελευταία ενέργεια της Κίνας, αποτελεί ένα μέσο αύξησής της επιρροής της στις χώρες που μετέχουν σ' αυτήν, ωστόσο πολιτικές μεταβολές που έχουν γίνει σε διάφορες χώρες, είχαν ως συνέπεια να γίνει αντικατάσταση των φιλοκινεζικών κομμάτων, με περισσότερο σκεπτικιστές, οι οποίοι θεωρούν ότι οι κινεζικές επενδύσεις δεν ανταποκρίνονται στις προσδοκίες με τις οποίες αρχικά είχαν συναφθεί (Brattberg, Le Corre, Stronski, De Waal, 2021).

Για όλα τα προαναφερθέντα οι ΗΠΑ δε θα μπορούσαν να παραμείνουν αδρανείς, αλλά παρακολουθούν τις κινήσεις της Κίνας, μιας χώρας που ενεργεί διαφορετικά από τον άλλο πόλο, το ρωσικό. Δύσκολα μπορεί να χαρακτηριστεί ως θανάσιμος κίνδυνος- απειλή για το διεθνές σύστημα. Συγκρίνοντας τη με τη Ρωσία, η τελευταία πολλές φορές προσπαθεί να διαταράξει το δυτικό δημοκρατικό κόσμο, καθώς για να πετύχει τους διεθνείς σκοπούς της επωφελείται από την αστάθεια που δημιουργείται. Η Κίνα δε λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο, καθώς όταν παραβιάζει

τους κανόνες, προτιμά όπως φημολογείται, να συμμετέχει σε κυβερνοπόλεμο ή να κλέβει στρατιωτικά ή οικονομικά μυστικά, από το να επηρεάσει δημοκρατικές εκλογές, είτε στις ΗΠΑ, είτε σε άλλες περιοχές του κόσμου (Zakaria, F, 2020, σελ. 63-64). Μια στρατηγική των Αμερικανών που είναι σε γενικές γραμμές σκληρή και την υποστηρίζουν τα «γεράκια» των ΗΠΑ, είναι ότι εάν συγκρατήσουν την Κίνα, τότε το καθεστώς θα γκρεμιστεί, όπως γίνει παλαιότερα με το καθεστώς της Σοβιετικής Ενώσεως. Όμως δεν πρέπει να λησμονείται ότι η Κίνα δεν είναι μια αυτοκρατορία που δημιουργήθηκε με στρατιωτική επέμβαση, χρήση βίας, αλλά σε αυτή την περίπτωση οι ΗΠΑ, «θα κληθούν να αντιμετωπίσουν έναν πολιτισμό, ένα έθνος με εθνική ενότητα και περηφάνεια» (Zakaria, F, 2020).

Στην αμερικανική αντίδραση που αποσκοπεί στον περιορισμό της κινεζικής δραστηριότητας, εντάσσεται και η πίεση που εξασκήθηκε προς τις περιφερειακές ευρωπαϊκές χώρες, ώστε να μειώσουν την εξάρτηση τους από την Κίνα, όπως για παράδειγμα στο θέμα του δικτύου 5G, στην ιδιοκτησία λιμένων και άλλων στρατηγικών υποδομών. Αντίθετα η ΕΕ η οποία ναι μεν βλέπει με σκεπτικισμό τις κινεζικές ενέργειες, ωστόσο έχει χαρακτηρίσει την Κίνα ως «εταίρο, οικονομικό ανταγωνιστή και συστημικό αντίπαλο» (Brattberg, Le Corre, Stronski, De Waal, 2021).

Βέβαια όπως οι Αμερικανοί έτσι και οι Κινέζοι παρακολουθούν τις αμερικανικές κινήσεις στον ευρύτερο χώρο της Ευρώπης και κατ' επέκταση στην Ελλάδα και πρόσφατα υπήρξε μια δήλωση του 16^{ου} πρέσβη στην Ελλάδα Σιάο Τζούντσενγκ, όπου ανέφερε ότι ο Κινέζος Πρόεδρος Σιν Τζινπίνγκ κατά την επίσκεψη του, το 2019 στην Ελλάδα, είχε υπογράψει κοινό ανακοινωθέν για την Ενίσχυση Εταιρικής Στρατηγικής Σχέσης. Παράλληλα ο κινέζος πρέσβης εστίασε στο Έτος Πολιτισμού και Τουρισμού Κίνας και Ελλάδας, στην εμβάθυνση της οικοδόμησης της «Πρωτοβουλίας Belt and Road – Μία Ζώνη ένας Δρόμος», όπου γίνεται κατανοητή η σημασία της Ελλάδας για τη συμβολή της στην ανάπτυξη στρατηγικής σχέσης μεταξύ Κίνας και Ευρωπαϊκής Ένωσης και ολοκλήρωσε με την ελπίδα η ελληνική πλευρά να παρέχει περισσότερη βοήθεια στις κινεζικές εταιρείες που επιθυμούν να επενδύσουν στην Ελλάδα (protothema.gr, 2021).

Σε ότι αφορά τη Ρωσία, η τελευταία προσπαθεί να πλασαριστεί ως προστάτιδα δύναμη των Σλάβων και των Ορθοδόξων Χριστιανών ανά τον κόσμο.

Επίσης προσπαθεί να αναπτύξει διμερείς σχέσεις με άλλα κράτη όπως η Αρμενία και το Καζακστάν, ενώ ταυτόχρονα χρηματοδοτεί διάφορα ινστιτούτα, τα οποία προωθούν και αναδεικνύουν θετικές ρωσικές ενέργειες και παράλληλα τονίζουν πως όταν η Ρωσία παραβιάζει το διεθνές δίκαιο, οι Αμερικάνοι πράττουν το ίδιο.

Εν κατακλείδι και οι δύο, Ρωσία και Κίνα προσπαθούν να αλλάξουν ορισμένα κομμάτια του διεθνούς συστήματος, μέσω της ήπιας ισχύος, διότι το θεωρούν άδικο. Αντιθέτως οι ΗΠΑ, δεν επιθυμούν αλλαγή καθώς έχουν την πρωτοκαθεδρία και επομένως δε θα μείνουν άπρακτες, προκειμένου να διατηρήσουν την υφιστάμενη κατάσταση. Συνεπώς μέσα από αυτό τον ανταγωνισμό «τα αδύναμα κράτη έχουν γίνει σημαντικά για τον έλεγχο του διεθνούς συστήματος, καθώς οι τρεις μεγάλες δυνάμεις προσπαθούν να κερδίσουν το μυαλό και την καρδιά τους». Ίσως είναι η ευκαιρία γι' αυτά να αποκομίσουν κέρδη από αυτό τον ανταγωνισμό (Kassab H.S, 2020, σελ. 532).

Βλέποντας εδώ στην Ελλάδα αυτή την ένταση του ανταγωνισμού για την τελική επικράτηση σε οικονομικό πεδίο των παραπάνω κρατών και διαθέτοντας κάποια στοιχεία, όπως η γεωγραφική της θέση, που προσδίδουν αξία στο διεθνές σύστημα είναι χρήσιμο να γίνει μια αναφορά στις σχέσεις της Ελλάδος με τα κράτη που έχουν επιδείξει ενδιαφέρον για τους ελληνικούς λιμένες, όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Κίνα, με το δικό του τρόπο το καθένα.

Διανύεται μια περίοδο που τα ελληνικά λιμάνια στο σύνολό τους έχουν μετατραπεί σε σκακιέρα ενός γεωπολιτικού και οικονομικού ανταγωνισμού στο οποίο συμμετέχουν όλες οι μεγάλες δυνάμεις: ΗΠΑ, Κίνα, Ρωσία αλλά και Ισραήλ, Ιταλία και Γερμανία, όλες έχουν εταιρείες που ελέγχουν, διεκδικούν ή σχεδιάζουν να διεκδικήσουν ελληνικά λιμάνια. Από την Αλεξανδρούπολη έως το Ηράκλειο της Κρήτης και από την Ηγουμενίτσα και τον Αστακό έως τον Βόλο και την Καβάλα (kathimerini.gr, 2021).

Οι ΗΠΑ διεκδικούν μέσω ανεξάρτητων ιδιωτικών αμερικανικών εταιρειών, αλλά με χρηματοδότηση από την κρατική αμερικανική αναπτυξιακή τράπεζα DFC, τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και προσεχώς του Βόλου, σύμφωνα με όσα συζητήθηκαν σε συνάντηση που έλαβε χώρα τον Φεβρουάριο του 2020, στην Αθήνα μεταξύ του Αμερικανού πρέσβη και βουλευτών του νομού Μαγνησίας

και Γενικούς Γραμματείς. Στόχος των ΗΠΑ είναι η δημιουργία ενός λιμενικού τόξου που θα παρακάμπτει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (newmoney.gr, 2020).

Παράλληλα το τελευταίο διάστημα έχει αναθερμανθεί το mega project Sea2Sea, ένα έργο το οποίο αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός διαδρόμου πολυτροπικών μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων του Βορείου Αιγαίου και ειδικότερα αυτών της Θεσσαλονίκης – Καβάλας και Αλεξανδρούπολης με τους αντίστοιχους της Μαύρης Θάλασσας (Μπουργκάς και Βάρνας) και του Δούναβη, ένα τεράστιο έργο το οποίο όταν ολοκληρωθεί θα προσφέρει μία εναλλακτική διαδρομή, πλην των Στενών του Βοσπόρου, παρακάμπτοντας το μονοπωλιακό ρόλο της Τουρκίας. Το συγκεκριμένο έργο εντάσσεται στα στρατηγικά πλάνα της Ουάσιγκτον, καθώς οι Αμερικάνοι επιδιώκουν τον έλεγχο του λιμενικού τόξου το οποίο απαρτίζεται όπως αναφέρθηκε παραπάνω από τους λιμένες της Αλεξανδρούπολης – Καβάλας και Βόλου, καθώς μετά τη νέα συμφωνία αμυντικής συνεργασίας Ελλάδας – ΗΠΑ, προβλέπεται αυξανόμενη στρατιωτική παρουσία, ενώ θα ενισχυθεί ταυτόχρονα ο γεωπολιτικός ρόλος της Ουάσιγκτον στην περιοχή, βάζοντας οριστικά φραγμό στα ρωσικά σχέδια για έξοδο στη Μεσόγειο. Παράλληλα, εμποδίζεται η επεκτατική στρατηγική της Κίνας, που μέσω της πρωτοβουλίας «One Belt – One Road» έχει προβεί σε επενδύσεις σε πολλές βαλκανικές χώρες χτίζοντας ζώνες επιρροής (newmoney.gr, 2021).

Μία από τις κινεζικές επενδύσεις είναι και το λιμάνι του Πειραιά, για το οποίο είναι γνωστό ότι το πλειοψηφικό πακέτο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), ελέγχεται από την κινεζική εταιρεία COSCO, όπου ναι μεν η Κίνα διαφαίνεται ότι επικεντρώνεται στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, ωστόσο δεν κρύβει τη σημασία που έχει για αυτήν η οικονομική διπλωματία, με στόχο την αύξηση της επιρροής της στα Βαλκάνια και κατ' επέκταση στην Ευρώπη.

Βέβαια επιστρέφοντας στα προαναφερθέντα, υπάρχει και η άποψη ότι οι ΗΠΑ επενδύουν σε ναυτιλιακές υποδομές στην Ελλάδα, έχοντας διαφορετικό κίνητρο από τους Κινέζους. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με την άποψη του κ. Γιώργου Βαγγέλα, Αναπληρωτή Καθηγητή στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου η Κίνα προχωράει σε επενδύσεις που αφορούν στρατηγικές μεταφορικές υποδομές, όπως σε κεντρικούς λιμένες και σιδηροδρόμους στο πλαίσιο εμπορικού στρατηγικού σχεδιασμού, που

έχουν για τις εξαγωγές κινεζικών προϊόντων. Ένας σκοπός που έρχεται να επιβεβαιωθεί και από τις επενδύσεις που έχουν πραγματοποιήσει εταιρείες κινεζικών συμφερόντων σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως η Τσεχία, Ουγγαρία, Πολωνία κ.α. Σε αντιδιαστολή με αυτή τη στρατηγική έρχεται να αντιπαρατεθούν οι αμερικανικές επενδύσεις που σχετίζονται με ευρύτερους γεωπολιτικούς σχεδιασμούς, αλλά έχοντας παράλληλα και το ρόλο του αντίβαρου στις επενδύσεις των ανταγωνιστών τους, δηλαδή των ρωσικών και των κινεζικών εταιρειών. Στο τέλος της άποψης του ο καθηγητής συμπεραίνει ότι « οι ΗΠΑ και Κίνα παίζουν μεν στην ίδια σκακιέρα (Ελλάδα) για να καταλάβουν μία θέση παίκτη, αλλά με διαφορετική στρατηγική (τουλάχιστον μέχρι τώρα)» (reporter.gr, 2020).

Ακολούθως όσον αφορά τον τρίτο παίκτη στην ελληνική σκακιέρα, δηλαδή τους Ρώσους, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου (τα δύο τρίτα του 67%) ελέγχει πλέον, μετά και από την αποεπένδυση του γερμανικού επενδυτικού κεφαλαίου DIEP, η Belterra, συμφερόντων του ομογενούς από τη Ρωσία Ιβάν Σαββίδη (kathimerini.gr, 2021).

Επομένως γίνεται αντιληπτό ότι η Ελλάδα έχοντας σοφά κατανοήσει τη γεωστρατηγική σημασία των λιμένων της, ακολουθεί μια πολυεπίπεδη στρατηγική που υπαγορεύεται και από την ανάγκη ισχυρών διεθνών συμμαχιών λόγω των εντάσεων με την Τουρκία και το ευρύτερο ενδιαφέρον για τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, ως ενεργειακό σταυροδρόμι αλλά και ως πηγή μεγάλων κοιτασμάτων φυσικού αερίου.

Έτσι στα επόμενα υποκεφάλαια θα γίνει μια σύντομη παρουσίαση των σχέσεων της Ελλάδας με τους κύριους δρώντες στην ευρύτερη περιοχή.

2.2 ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΗΠΑ

2.2.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

Με την έναρξη του 2021, η Αμερικανική πρεσβεία, παρουσίασε ένα λογότυπο με αφορμή τα 200 χρόνια από την έναρξη της Ελληνικής επανάστασης, επιδιώκοντας να τονίσει και την ιστορικότητα των σχέσεων των δύο χωρών που αντιστοίχως έχουν ανάλογη διάρκεια. Το λογότυπο αυτό απεικονίζει τη φλόγα της δημοκρατίας με στοιχεία από τις σημαίες των δυο χωρών που συμβολίζουν, κατά

δήλωση του Αμερικανού πρέσβη, πως οι επαναστάσεις των δύο κρατών είναι συνδεδεμένες και πώς η βαθιά τους πίστη στην ανθρώπινη ελευθερία, στην αυτοδιάθεση και στο κράτος δικαίου «δημιούργησαν» Ιστορία. Ακόμα τόνισε πως η αρχαία αθηναϊκή δημοκρατία ενέπνευσε τους πατέρες της Αμερικής και αντίστοιχα η Αμερικανική Επανάσταση ενέπνευσε τους Έλληνες αγωνιστές της Ελευθερίας το 1821 (usembassy.gov, 2021).

Έχουν μεσολαβήσει δυο αιώνες ιστορικών σχέσεων μεταξύ των δυο χωρών, από το 1822, όπου ο Αμερικανός Πρόεδρος Μονρόε σε ομιλία του στο Κογκρέσο είχε αναφέρει ότι «Υπάρχει ισχυρή η ελπίδα ότι οι Έλληνες θα αποκτήσουν την ανεξαρτησία τους και ότι θα αναδειχθούν ως ισότιμο κράτος ανάμεσα στα άλλα του πλανήτη», μέχρι την ομιλία του Προέδρου Ομπάμα και το «Ζήτη η Ελλάς». Ανάμεσα σε αυτές τις δυο ομιλίες μεσολάβησαν αρκετά γεγονότα, όπως η οικονομική και στρατιωτική βοήθεια που δέχτηκε η Ελλάδα, όπως προέβλεπε το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ, ενώ το πιο πρόσφατο παράδειγμα αμερικανικής παρέμβασης έλαβε χώρα, στη διάρκεια των διαβουλεύσεων το 2015 για την πιθανή αποβολή της Ελλάδας από την ευρωζώνη. Η παρέμβαση των ΗΠΑ, ήταν καθοριστική για την αποφυγή ενός οδυνηρού αποτελέσματος για την Ελλάδα το οποίο θα είχε τραγικές συνέπειες (capital.gr, 2017).

Παράλληλα από διάφορες δηλώσεις του Αμερικανού πρέσβη στην Ελλάδα Τζέφρι Πάϊατ διαφαίνεται ότι οι διμερείς σχέσεις εξελίσσονται συνεχώς με την πάροδο του χρόνου και φυσικά μετά και την πρόσφατη αλλαγή ηγεσίας στο Λευκό Οίκο (usembassy.gov, 2021).

2.2.2 Τωρινή Κατάσταση

Η ανάδειξη του Τζο Μπάϊντεν στην Προεδρία των ΗΠΑ, έφερε υψηλές προσδοκίες για την Ευρώπη, ως προς την αναζωογόνηση της διατλαντικής συμμαχίας. Μέσα από αυτό το στόχο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η ανερχόμενη κινεζική δύναμη και ταυτόχρονα οι αποσταθεροποιητικές προσπάθειες των Ρώσων στην Ευρώπη. Η αναζωογόνηση της συμμαχίας θα πρέπει να αποκαταστήσει και τη χαμένη εμπιστοσύνη από την περίοδο της διακυβέρνησης Τράμπ, ενώ είναι

αναγκαίο, όχι όμως και εύκολο να συμφωνηθεί μια στρατηγική για την αντιμετώπιση των άλλων δυο δυνάμεων (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021, σελ. 3).

Οι ΗΠΑ της διοίκησης Μπάϊντεν, θα βρουν στην Ελλάδα έναν ομοϊδεάτη σύμμαχο με δυνατά δημοκρατικά διαπιστευτήρια. Η αναμφισβήτητη αφοσίωση της Ελλάδας στο NATO, αλλά και η εποικοδομητική δέσμευση της με την ΕΕ, την καθιστά αναντικατάστατη για την επίτευξη του στόχου της προόδου της βορειο-ατλαντικής συμμαχίας.

Οι ΗΠΑ, στοχεύουν να εμβαθύνουν τη στρατηγική τους σχέση με την Ελλάδα, ώστε από κοινού να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που θέτει ο ανταγωνισμός μεταξύ παγκόσμιων και περιφερειακών δυνάμεων για τη σταθερότητα και τη μελλοντική κατεύθυνση της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ανατολικής Μεσογείου. Βέβαια σ' αυτές τις προκλήσεις περιλαμβάνεται και η αυταρχική στροφή της Τουρκίας, η οποία με την αναθεωρητική της εξωτερική πολιτική, απειλεί εκτός την ελληνική κυριαρχία και τη συνοχή του Βόρειο-ατλαντικού Συμφώνου (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021, σελ. 3).

Το κενό που δημιουργήθηκε στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, με την απόσυρση των ΗΠΑ, επί διοικήσεως Τράμπ, έδωσε την ευκαιρία πλην των προβλημάτων που προέκυψαν, στην ευρύτερη περιοχή, να το εκμεταλλευτούν δυνάμεις όπως η Ρωσία και η Τουρκία. Η τελευταία έχει επιδοθεί σε μια σειρά προκλητικών ενεργειών σε βάρος της Συμμαχίας, όπως η απόκτηση του οπλικού συστήματος των S-400 ή ακόμα και η έλλειψη συνεργασίας με το NATO στη βόρειοανατολική Συρία.

Παρά τις προκλήσεις στις οποίες έχει προβεί η Τουρκία, εξακολουθεί να έχει τη σημασία της για τη συμμαχία, άλλωστε η γεωγραφία είναι αμείλικτη, ωστόσο η Ελλάδα παραμένει πυλώνας σταθερότητας για την ευρύτερη περιοχή και ταυτόχρονα οι σχέσεις με την αμερικανική πλευρά έχουν γίνει όλο και πιο ανεξάρτητες, σε συνάρτηση με το πως εξελίσσονται οι Αμερικανό – τουρκικές σχέσεις (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021, σελ. 4).

Επιπλέον ο ίδιος ο Πρόεδρος Μπάϊντεν είναι γνώστης των γεγονότων και των ευαισθησιών της ευρύτερης περιοχής. Εξάλλου ως αντιπρόεδρος των ΗΠΑ, διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση της ελληνικής κρίσης χρέους. Ενώ

δεν πρέπει να παραληφθεί το γεγονός ότι αποτέλεσε τον πιο υψηλόβαθμο Αμερικανό αξιωματούχο που έχει επισκεφτεί το νησί της Κύπρου για πάνω από 50 χρόνια (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021) .

Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί ότι το 2018, ο τότε βοηθός Υπουργού Εξωτερικών Wess Mitchel σε μαρτυρία του στο Κογκρέσο είχε χαρακτηρίσει την Ελλάδα ως «άγκυρα» σταθερότητας, ως μέρος μιας μακροπρόθεσμης πολιτικής των ΗΠΑ, ώστε να προωθήσει την παρουσία τους στην ευρύτερη περιοχή, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τη ρωσική και κινεζική επιρροή» (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021, σελ. 5).

Παράλληλα στοιχεία που μαρτυρούν την πολύ καλή συνεργασία των δυο χωρών αποτελούν, η αναβαθμισμένη χρήση της βάσης στη Σούδα, ενώ οι βάσεις στη Λάρισα και στο Στεφανοβίκειο έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί από τα αμερικανικά στρατεύματα. Ταυτόχρονα το στρατηγικής θέσης λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, έχει αναπτυχθεί ώστε να διευκολύνει τις μετακινήσεις των αμερικανικών δυνάμεων και βέβαια τις νατοϊκές ασκήσεις (Pagoulatos, G, Sokou, K, 2021).

Το παραπάνω στοιχείο το υπογράμμισε ο Αμερικανός πρέσβης, στο πλαίσιο της άσκησης DEFENDER-Europe 21, λέγοντας ότι «αναδεικνύει ειδικότερα τη στρατηγική τοποθεσία της Αλεξανδρούπολης και το λιμάνι ως κρίσιμο πλεονέκτημα» (parapolitika.gr, 2021). Ταυτόχρονα στο περιθώριο αυτής της άσκησης ο Αμερικανός πρέσβης δήλωσε ότι η χώρα του προτίθεται να παραμείνει παρούσα στην περιοχή των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας, προστατεύοντας τους συμμάχους της από πιθανές προκλήσεις και βέβαια εξέφρασε την ικανοποίησή του, που αμερικανικών συμφερόντων εταιρία μετέχει στην ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης (parapolitika.gr, 2021).

Τέλος μέσα από την ομιλία του Έλληνα Υπουργού Άμυνας διαφαίνεται το άριστο επίπεδο των διμερών σχέσεων, καθώς στο πλαίσιο της παραπάνω άσκησης δήλωσε ότι αυτή προστίθεται σε μία μεγάλη σειρά δραστηριοτήτων στον τομέα της αμυντικής συνεργασίας Ελλάδος και ΗΠΑ, που είναι στρατηγικού χαρακτήρα και αμοιβαίως επωφελή, η οποία διαπνέεται από την επιθυμία των δύο χωρών να συνεισφέρουν, ουσιαστικά, στην ασφάλεια, σταθερότητα και ευημερία της ευρύτερης περιοχής (parapolitika.gr, 2021).

2.3 ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΡΩΣΙΑΣ

2.3.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

Δε χωρά αμφιβολία πως οι σχέσεις Ελλάδας-Ρωσίας, μετρούν αιώνες ιστορίας και σε μεγάλο βαθμό βασίζονται στην κοινή ορθόδοξη θρησκεία και παράδοση, καθιστώντας τη Μόσχα έναν σημαντικό πόλο έλξης για την Ελλάδα.

Επίσημως, η Ελλάδα απέκτησε διπλωματικές επαφές με τη Ρωσία το 1828. Εκτός της Πρεσβείας στη Μόσχα, διπλωματικά εκπροσωπείται και από τα Γενικά Προξενεία Μόσχας και Αγίας Πετρούπολης, καθώς και του Νοβοροσίσκ, περιοχής με σημαντική παρουσία Ρώσων πολιτών ελληνικής καταγωγής. Αντιστοίχως η Ρωσική Ομοσπονδία διατηρεί Πρεσβεία στην Αθήνα και Γενικό Προξενείο στη Θεσσαλονίκη (mfa.gr, 2021).

Εκτός από τη διπλωματική εκπροσώπηση, οι δυο χώρες συνδέονται με ισχυρούς, ιστορικούς δεσμούς φιλίας, που εδράζονται σε κοινές πνευματικές και πολιτιστικές αξίες.

Οι επαφές μεταξύ των δύο χωρών είναι συχνές και περιλαμβάνουν εκατέρωθεν επισκέψεις της πολιτικής και υπηρεσιακής ηγεσίας τους. Ταυτόχρονα ένας σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει στην ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών, σχετίζεται με την ιστορική παρουσία στη Ρωσική Ομοσπονδία ενός σημαντικού αριθμού ελληνικής καταγωγής Ρώσων πολιτών, οι οποίοι διαβιούν κυρίως στις νότιες ρωσικές περιφέρειες, πέριξ της Μαύρης Θάλασσας.

Η ελληνική γλώσσα διδάσκεται σε πλήθος ρωσικών πανεπιστημίων, όπως στο Τμήμα Βυζαντινής και Νεοελληνικής Φιλοσοφίας του Πανεπιστημίου Λομονόσωφ της Μόσχας, στο Τμήμα Νεοελληνικών του παιδαγωγικού πανεπιστημίου της Μόσχας, στο Τμήμα Ελληνικής Φιλολογίας του Πανεπιστημίου του Κουμπάν και στην έδρα Φιλολογίας του Κρατικού Πανεπιστημίου Πετροζαβόντσκ στην Αγία Πετρούπολη (mfa.gr, 2021).

Παρά τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι σίγουρο πως με την πάροδο των χρόνων και μέσα από αυτήν τη μακρόχρονη και παραδοσιακή σχέση υπήρξαν οπωσδήποτε πολλές διακυμάνσεις, θετικές και αρνητικές. Στο πρόσφατο παρελθόν,

κατά τη δεκαετία του 2000, υπήρξε σύγκλιση απόψεων σε πολλά θέματα, όπως η ενέργεια (αγωγός Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη), έως την άμυνα (παραλίγο αγορά 415 BMP-3). Οι σχετικά καλές σχέσεις συνεχίστηκαν ως το 2018, όταν και η Ελλάδα απέλασε δυο Ρώσους διπλωμάτες, που φέρεται να επιχείρησαν να επηρεάσουν πρόσωπα και καταστάσεις, κατά της Συμφωνίας των Πρεσπών (rtisidiastima.com, 2021). Σε αυτή την ενέργεια της ελληνικής πλευράς, η ρωσική διπλωματία ανταπάντησε με αμοιβαίες απελάσεις Ελλήνων αξιωματούχων. Παράλληλα την ίδια χρονιά, σε πολιτιστικό επίπεδο εορτάστηκαν τα 190 χρόνια διπλωματικών σχέσεων στον Πόρο. Ακολούθησε επίσκεψη του Έλληνα Πρωθυπουργού Α. Τσίπρα το Δεκέμβριο του ίδιου έτους, σε μια προσπάθεια να χαμηλώσει η ένταση μεταξύ των δύο χωρών. Αποτέλεσμα αυτής της συνάντησης η υπογραφή σημαντικών συμφωνιών, που έχουν σχέση με τις τηλεπικοινωνίες, την εκπαίδευση και έρευνα, την ενέργεια και τις μεταφορές κ.α. Ενώ ως χειρονομία καλής θέλησης ήταν η ανακοίνωση του Έλληνα Πρωθυπουργού για την επαναλειτουργία στην Αλεξανδρούπολη ρωσικού προξενείου, το οποίο λίγο αργότερα, άνοιξε μετά από 100 χρόνια (Tzogopoulos, G N, 2020). Τέλος, άλλα δυο θέματα τα οποία εν συνεχεία επηρέασαν τις ελληνορωσικές σχέσεις ήταν η υπόθεση της αναγνώρισης του Αυτοκέφαλου της Ουκρανικής Εκκλησίας από το Οικουμενικό Πατριαρχείο, κάτι που η ρωσική πλευρά πιστεύει ότι προήλθε μετά από αμερικανική πίεση καθώς και η υπόθεση Α. Vinnik (Tzogopoulos, G N, 2020)

Ωστόσο οι ελληνορωσικές σχέσεις έχουν αναθερμανθεί αρκετά σε σύντομο διάστημα, γεγονός που αποδείχτηκε από την αναφερόμενη συμφωνία μεταξύ των δύο Υπουργών Εξωτερικών των δύο χωρών, για άνοιγμα ελληνικού προξενείου στο Σότσι (kostasxan.blogspot.com, 2021).

2.3.2 Τωρινή Κατάσταση

Η ρωσική διεκδικητικότητα στη ανατολική Μεσόγειο, αποτελούσε μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής υπονόμησης της συνοχής της Βόρειο - ατλαντικής συμμαχίας. Η στρατηγική της είναι εστιασμένη στο να αυξήσει την εξάρτηση της περιοχής από το φυσικό της αέριο, ή να δίδει οικονομικές παροχές και να δημιουργεί κυβερνητικές ελίτ υποβαθμίζοντας έτσι την ικανότητα του NATO, αλλά και της ΕΕ για επέκταση.

Ιδιαίτερα μετά την επέμβαση της στη Συρία το 2015, η Ρωσία φαίνεται έτοιμη να αποκαταστήσει το χαμένο της status ως μεγάλη δύναμη. Έτσι εκμεταλλεόμενη την κατάσταση της ΕΕ, η οποία εμφανίζεται χωρίς ενότητα, την οικονομική ταραχή που πλήττει χώρες, όπως η Κύπρος, η Ελλάδα και η Τουρκία και γενικότερα η αυξανόμενη απογοήτευση από την ΕΕ και τις ΗΠΑ, όλα αυτά έχουν αφήσει χώρο που προσπαθεί να εκμεταλλευτεί η Ρωσία, καθιστώντας τις προαναφερθείσες χώρες, ως ελκυστικό στόχο γι' αυτήν (Paul Stronski, 2021).

Βέβαια η προσέγγιση της Ρωσίας στην ευρύτερη περιοχή είναι περισσότερο οπορτουνιστική, καθώς εκμεταλλεύεται τα τοπικά προβλήματα και τη γενικότερη αστάθεια της περιοχής δηλαδή «επιθυμεί μια θέση στις συζητήσεις στα περιφερειακά θέματα, χωρίς απαραίτητα να είναι πρόθυμη να βρει και λύσεις» (Paul Stronski, 2021).

Πάντως ίσως να υπάρχει μια αμοιβαία καχυποψία μεταξύ των δυο χωρών, καθώς από τη μια πλευρά οι ελληνικές κυβερνήσεις πάντα θα λαμβάνουν υπόψη, θα έχουν στην πίσω πλευρά του μυαλού τους, τη ρωσοτουρκική προσέγγιση, ανεξάρτητα από αυτό που υποστηρίζουν οι Ρώσοι, ότι οι ρωσοτουρκικές σχέσεις, δεν έχουν στόχο τρίτες χώρες (Tzogopoulos, G N, 2020). Βέβαια από την άλλη πλευρά και η ξεκάθαρη ελληνική θέση που δεν αφήνει περιθώρια να αμφισβητηθεί η προσήλωση της Ελλάδας στην ενίσχυση των ελληνό-αμερικανικών σχέσεων και η ευθυγράμμιση της με την ευρωπαϊκή εξωτερική πολιτική, ωθεί τη Ρωσία να τηρεί επιφυλακτική στάση έναντι της Ελλάδας. Ωστόσο αυτά τα δυο στοιχεία δεν εμποδίζουν τις δυο χώρες στο να αναπτύξουν σε διάφορους τομείς συνεργασία.

Η Ρωσία, είναι μία από τις χώρες – αντίβαρα. Αυτές μπορούν να βοηθήσουν σε επιμέρους πολιτικές (π.χ. τροφοδοσία με αέριο). Η τήρηση καλών σχέσεων μαζί τους είναι αναγκαίες, επειδή μπορούν να μετριάσουν ακρότητες των στρατηγικών συμμάχων της Ελλάδας. Αυτό ισχύει και για τις ελληνορωσικές σχέσεις στην παρούσα συγκυρία, όπου η Μόσχα αναπτύσσει με την Άγκυρα δεσμούς στρατηγικών διαστάσεων. Υπό την προϋπόθεση, βεβαίως, ότι και το Κρεμλίνο δεν θα ταχθεί υπέρ της Τουρκίας στα ελληνοτουρκικά και στο Κυπριακό.

Οι χώρες-αντίβαρα, όμως, είναι αυτό που λέει το όνομά τους, βοηθούν τις ισορροπίες. Δηλαδή «δεν είναι στρατηγικοί σύμμαχοι και προφανώς δεν είναι ο

«άλλος» πόλος που αναζητούνταν από ορισμένους κύκλους στην Ελλάδα, οι οποίοι είχαν παραμείνει στην εποχή του κινήματος των Αδεσμεύτων». Αυτές τις ψευδαισθήσεις δεν τις έχουν πρωτίστως οι ίδιες οι χώρες-αντίβαρο, όπως αποδεικνύεται και από τη διαχρονική στάση της Ρωσίας έναντι της Ελλάδος. Η Μόσχα, λοιπόν, είναι απαραίτητη στο ευρύτερο σύστημα ισορροπιών (slpress.gr, 2019).

2.4 ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΚΙΝΑΣ

2.4.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

Οι διπλωματικές σχέσεις των δυο χωρών χρονολογούνται από το 1972, ενώ πρώτος Έλληνας Πρωθυπουργός (Π/Θ) που επισκέφτηκε την Κίνα ήταν ο Κωνσταντίνος Καραμανλής το 1979. Ωστόσο μόλις στα μέσα της δεκαετίας του 2000, ανακάλυψαν η μία την άλλη. Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος (ΤΤΕ) η πρώτη εισροή κινεζικών κεφαλαίων στην Ελλάδα, καταγράφεται το 2003, ενώ το 2008, πραγματοποιείται η μεγάλη επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά. (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.54)

Οι δυο χώρες ωστόσο συμφωνούν σε δύο σημαντικές αρχές, δηλαδή η Ελλάδα την αρχή της «Μίας Κίνας» και η τελευταία από την πλευρά της υποστηρίζει στο Κυπριακό θέμα την επίλυση του υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (Tzogopoulos, 2017).

Επιστρέφοντας πάλι στο διπλωματικό πεδίο και στις ανταλλαγές επισκέψεων υπηρεσιακών παραγόντων, υπήρξαν και άλλοι Έλληνες Π/Θ οι οποίοι επισκέφτηκαν την Κίνα, όμως μονάχα ο Γεώργιος Παπανδρέου αποτέλεσε εξαίρεση, μη επισκεπτόμενος την Κίνα, αλλά ωστόσο φαίνεται ότι ήταν αυτός που στην αρχή της οικονομικής κρίσης είχε εξασφαλίσει 6 δισεκατομμύρια ευρώ, με την αγορά από τους Κινέζους κρατικών ομολόγων (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.54).

2.4.2 Τωρινή Κατάσταση

Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, οι διμερείς σχέσεις των χωρών βρίσκονται σε πολύ καλό επίπεδο, γεγονός που αποδεικνύεται και από τις συχνές επισκέψεις υψηλού επιπέδου. Η Ελλάδα συμμετέχει στις κινεζικές πρωτοβουλίες “Belt and Road Initiative” (BRI) και

“Cooperation between China and Central and Eastern European Countries-CEEC” (“17+1”) που έχουν ως σκοπό την προώθηση των επενδύσεων στους τομείς των υποδομών, της συνδεσιμότητας και την γενικότερη οικονομική συνεργασία (mfa, 2021). Ταυτόχρονα και οι ελληνικές εξαγωγές, σύμφωνα με στοιχεία που παρέθεσε ο Κινέζος πρέσβης, κατά το έτος του 2020, παρουσίασαν αύξηση κατά 6,6%, ενώ στο πρώτο 9μηνο του 2021 η αύξηση ανήλθε σε ποσοστό 43,2% (businessnews.gr, 2021)

Πέρα από τις εκατέρωθεν εμπορικές συναλλαγές, υπάρχουν και οι διμερείς επαφές μεταξύ των ηγετών των δύο χωρών. Σε αυτό το πλαίσιο υπήρξε τηλεφωνική επικοινωνία μεταξύ του Προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Σί Τζινπίνγκ, και του Έλληνα Π/Θ Κ. Μητσοτάκη με αφορμή τη συμπλήρωση 15 ετών από την αναβάθμιση των ελληνο-κινεζικών σχέσεων, στην οποία ο πρώτος ζήτησε να εγκριθεί η αύξηση του ποσοστού της Cosco στον ΟΛΠ που τελικά:

«Σε συνέχεια κύρωσης της Τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε. (Νόμος 4838/2021, ΦΕΚ 180Α/01.10.2021), τελικά αυξήθηκε το ποσοστό της COSCO στο 67%» (insider.gr, 2021).

ένα γεγονός που προκάλεσε τη δυσφορία των ΗΠΑ. Ταυτόχρονα συμφώνησαν ότι το «Έτος Πολιτισμού και Τουρισμού Ελλάδος – Κίνας», το οποίο αρχίζει τον Σεπτέμβριο 2021, θα επεκταθεί στο 2022, πρωτοβουλία που ενισχύει τις διμερείς σχέσεις και προβλέπεται και αύξηση του τουριστικού ρεύματος μεταξύ τους (Εστία, 2021).

Βέβαια δε θα πρέπει να λησμονείται ότι αυτή η σχέση μεταξύ των δυο χωρών, προκαλεί αντιδράσεις και στην ΕΕ, καθώς η Ελλάδα αποτελεί μέλος της και φυσικά εκτός από δικαιώματα, έχει και κάποιες υποχρεώσεις, που απορρέουν από τη συμμετοχή της σ' αυτή. Για παράδειγμα η στάση (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.53) της Ελλάδας στη σύνοδο του ΟΗΕ, στη Γενεύη το 2017, για τα ανθρώπινα δικαιώματα, όπου η ελληνική κυβέρνηση μπλόκαρε δήλωση της ΕΕ στον ΟΗΕ, που θα έκανε αναφορά για τα ανθρώπινα δικαιώματα στην Κίνα, προκάλεσε αρνητικά σχόλια για την Ελλάδα από τους εταίρους της. Όμως αυτή η στάση δικαιολογείται από την κρίση χρέους που μαστίζει τη χώρα, γεγονός που ενισχύει την προσέγγιση των δυο κρατών, καθώς η Ελλάδα έχει ανάγκη

περισσότερο από ποτέ την προσέλκυση επενδύσεων και δεν είναι σε θέση να αποθαρρύνει ξένες επενδύσεις από οποιαδήποτε νόμιμη πηγή και βεβαίως μια διαφοροποίηση των επενδύσεων από χώρες εκτός ΕΕ, είναι καλοδεχούμενη (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.54).Βέβαια στην προαναφερθείσα στάση της Ελλάδος, που αφορούσε την έκδοση ανακοίνωσης της ΕΕ εναντίον της Κίνας για τη στάση της, όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα, η ελληνική πλευρά βρήκε σύμμαχο, ένα άλλο μέλος της Ένωσης, την Ουγγαρία, γεγονός που δείχνει ότι δεν υπάρχει ομοφωνία της Ευρώπης έναντι της κινεζικής πολιτικής (Markovic Khaze, Nina, 2018). Δηλαδή άλλο ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ρωγμής στην ενιαία πολιτική της ΕΕ, που σπεύδουν να εκμεταλλευτούν οι αναθεωρητικές δυνάμεις των διεθνών καταστάσεων.

Παρόλο αυτά, η ΕΕ εξακολουθεί να παραμένει σταθερή στην επιφυλακτική στάση που τηρεί έναντι των δραστηριοτήτων της Κίνας στη Μεσόγειο και πιο συγκεκριμένα στο λιμάνι του Πειραιά και στην Ιταλία, οι Υπουργοί Εξωτερικών της Ένωσης συμφώνησαν να αναπτύξει το δικό της σχέδιο για να ανταγωνιστεί την πρωτοβουλία Belt and Road της Κίνας, δίνοντας νέα ώθηση στη στρατηγική "Παγκόσμια Συνδεδεμένη Ευρώπη", πιέζοντας για επενδύσεις σε ορατά έργα που θα συνδέσουν την Ευρώπη με τον κόσμο από το 2022. Η ερευνήτρια Αλίθια Γκαρθία-Χερέρο, τονίζει ότι οι ευρωπαϊκές χώρες πρέπει να είναι προσεκτικές ως προς το βαθμό εξάρτησης από πλευράς υποδομών αλλά και από πλευράς εμπορίου, ώστε να αποφεύγονται τα σημεία συμφόρησης σε περίπτωση σοκ στην εφοδιαστική αλυσίδα (euronews, 2021).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΤΡΙΑ ΚΟΜΒΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα μεταξύ των χωρών της ΕΕ, διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή η οποία περιλαμβάνει περίπου 1250 λιμάνια. Αυτά διασφαλίζουν μεταξύ άλλων την πρόσβαση σε όλα τα κατοικημένα νησιά της χώρας, ενώ ταυτόχρονα διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στη διεξαγωγή του εμπορίου και στην οικονομική μεγέθυνση της χώρας. Επιπλέον η ελληνική λιμενική βιομηχανία έχει γίνει εξαιρετικά σημαντική, ιδιαίτερα για μία χώρα σαν την Ελλάδα, όπου η ναυτιλία, αποτελεί το «βαρύ όπλο» της οικονομίας (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019, σελ. 476) .

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η χώρα διαθέτει μεγάλο αριθμό λιμένων, ωστόσο υπάρχουν κάποια που διαδραματίζουν σπουδαιότερο ρόλο από άλλα στην ελληνική επικράτεια. Έτσι εκτός από το λιμάνι του Πειραιά, στο οποίο θα αναφερθεί η μελέτη, υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από επενδυτές και για τα λιμάνια της βορείου Ελλάδος, όπως της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, όπου το μεν πρώτο είναι το κεντρικό λιμάνι της ευρύτερης περιοχής, το δε δεύτερο συνιστά τον ανατολικό θαλάσσιο κόμβο της χώρας. Δε θα πρέπει να λησμονηθεί ότι οι δομές των χωρών της νότιο - ανατολικής Ευρώπης έχουν διαφοροποιηθεί σε σχέση με τη δεκαετία του '90. Δηλαδή οι μόνιμες αναταράξεις του παρελθόντος έχουν δώσει τη θέση τους σε μια σταθερότητα που απορρέει από την ενοποίηση των συνόρων. Συνεπώς η Ελλάδα μετά την είσοδο των Ρουμανία και Βουλγαρία στην ΕΕ, απέκτησε κοινά σύνορα με αυτήν. Ταυτόχρονα ο δυτικός προσανατολισμός χωρών όπως, της Βόρειας Μακεδονίας, της Αλβανίας και της Σερβίας, αποτελεί πλεονέκτημα για την ευρύτερη περιοχή. Επίσης σύμφωνα με δημογραφικά στοιχεία η Ρουμανία με πληθυσμό 22 και η Βουλγαρία με 7 εκατομμύρια κατοίκους, συνιστούν μια βορειότερη ενδοχώρα για τους ελληνικούς λιμένες, που οι κάτοικοι θα πλησιάζουν τα 30 εκατομμύρια, δημιουργώντας μια προοπτική αύξησης των μεταφορών, το οποίο στοιχείο εάν συνδυαστεί και με τον πληθυσμό που βρίσκεται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, τότε το νούμερο των ανθρώπων που δύναται

να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες της Βορείου Ελλάδας, ανέρχεται στα 300 εκατομμύρια (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019, σελ. 480).

3.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

3.2.1 Σύντομη Ιστορική Παρουσίαση του Λιμένα

Ο Πειραιάς το 2600-2000 π.Χ ήταν αποκομμένος μέχρι που πραγματοποιείται η σύνδεση του με την Αττική όποτε και δημιουργείται το λιμάνι. Εν συνεχεία το 448-431 π.Χ ο Περικλής ολοκληρώνει τα σχέδια του Θεμιστοκλή για την εξέλιξη – ανάπτυξη του λιμένος και μετατρέπεται σε ένα σπουδαίο ναυτεμπορικό κέντρο.

Το έτος 1836 ολοκληρώνεται η κατασκευή της οδού Αθηνών – Πειραιάς, έργο το οποίο συντελεί στην αύξηση της κίνησης του λιμένος, αποδεικνύοντας από εκείνα τα χρόνια τη σημασία των υποστηρικτικών έργων για την ανάπτυξη ενός λιμένα. Σε αυτό το πλαίσιο διανοίγεται το 1893 η διώρυγα της Κορίνθου, ένα έργο το οποίο ωφέλησε σε μέγιστο βαθμό τον λιμένα.

Το 1924 χαρακτηρίζεται από τα εγκαίνια των μεγάλων έργων του λιμανιού από τη γαλλική εταιρεία Ερσάν, με δαπάνες που έφταναν το ποσό των 550 εκατομμυρίων δραχμών. Εν συνεχεία το 1930 η ραγδαία εξέλιξη του λιμένος προκάλεσε την ίδρυση του αυτόνομου οργανισμού διοικήσεως, δηλαδή του αποκαλούμενου Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, ενώ το 1993 μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία, πλέον αποκαλείται ΟΛΠ Α.Ε και το 2003 εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών (olp.gr, n.d.).

3.2.2 Η Εξέλιξη του ΟΛΠ Α.Ε

Ο Πειραιάς είναι ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια στην Ευρώπη και ήταν το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στη Μεσόγειο, καθώς και το τέταρτο μεγαλύτερο στην ευρωπαϊκή ήπειρο, με βάση τον συνολικό αριθμό διακινηθέντων εμπορευματοκιβωτίων (TEUs) και πιο συγκεκριμένα:

«Η COSCO έχει καταφέρει να αυξήσει τον αριθμό ισοδύναμων μονάδων 20 ποδών (twentyfoot equivalent units- TEUs), στα 5,65 εκατ το 2019, χρονιά που τον κατέστησε ως το μεγαλύτερο λιμάνι στη Μεσόγειο και το τέταρτο μεγαλύτερο στην

Ευρώπη, θέσεις τις οποίες διατήρησε και το 2020, όταν και διαχειρίστηκε 5,44 εκατ TEUs, σημειώνοντας μικρή πτώση 3,8 % παρά την κρίση του COVID-19» (assets.ey.com, 2021)

Τα στοιχεία που αναφέρονται στις κινεζικές επενδύσεις στην Ελλάδα, διαφέρουν από πηγή σε πηγή, ωστόσο τα πιο έγκυρα προέρχονται από αυτά που τηρεί η Τράπεζα της Ελλάδος και η οποία αναφέρει ότι μέχρι το 2016 τα ποσά που είχαν επενδυθεί, ανέρχονταν στο ποσό των 585,2 εκατομμυρίων ευρώ.

Όσον αφορά την μεγαλύτερη κινεζική επένδυση, που υπεγράφη το 2008, μεταξύ της ελληνικής και κινεζικής κυβέρνησης και αφορούσε την παραχώρηση για 35 έτη των δύο από τις τρεις προβλήτες στο λιμάνι του Πειραιά, το τίμημα ανερχόταν στα 831,2 εκατομμύρια ευρώ. Εν συνεχεία το 2016 η COSCO πλήρωσε 280,5 εκατομμύρια ευρώ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.54)

Περαιτέρω στοιχεία για τη συγκεκριμένη εταιρία, προέρχονται από σχετικές εκτιμήσεις του καθηγητή ναυτιλιακών και λιμενικών σπουδών κ. Ηρακλή Χαραλαμπίδη, στα πανεπιστήμια του Ρότερνταμ και της Σαγκάης, σύμφωνα με τις οποίες η κινεζική εταιρεία, πρόκειται να γίνει σε σύντομο χρονικό διάστημα η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία στον κόσμο, καθώς είναι θέμα γοήτρου για τους Κινέζους να ανέλθουν στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης στους Liners, με αποτέλεσμα να ξεπεράσουν την Maersk των Δανών (naftemporiki.gr, 2018). Ο τρόπος με τον οποίο εργάζεται και λειτουργεί η Cosco με σκοπό να πετύχει τον προαναφερθέντα στόχο αποδεικνύεται από τα στοιχεία που έχουν δημοσιευθεί και αφορούν τον λιμένα του Πειραιά και στα οποία εμφανίζεται ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα έχει αναδειχθεί σε ηγετικό λιμάνι της Μεσογείου, στον τομέα που αφορά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, στοιχείο το οποίο αποδεικνύεται από την ταχεία ανέλιξη του στην παγκόσμια κατάταξη, καθώς από την 93^η θέση που κατείχε το 2010, ανήλθε στην 26^η θέση το 2020 (mononews.gr, 2021).

Παράλληλα η ανάπτυξη του συγκεκριμένου λιμένα, συνδράμει και στην ταυτόχρονη τόνωση της τοπικής κοινωνίας, καθώς πρέπει να αναφερθεί ότι από το 2010 μόνο από το στόλο της Cosco shipping, 3937 πλοία κατέπλευσαν στο λιμάνι, γεγονός που είχε ως επακόλουθο οι ανάγκες ανεφοδιασμού τους να καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από τοπικούς προμηθευτές (mononews.gr, 2021).

Στον τομέα τώρα των σχέσεων του ελληνικού κράτους με την κινεζική πλευρά, πρέπει να σημειωθεί ότι το ελληνικό δημόσιο βρισκόταν σε προχωρημένες συζητήσεις με τη Cosco προκειμένου να επιτευχθεί συμβιβασμός και να προχωρήσει η περαιτέρω μεταβίβαση του 16% του ΟΛΠ στους Κινέζους αφετέρου δε, θα εξασφαλίζει την ελληνική πλευρά πως θα προχωρήσει η υλοποίηση των επενδύσεων, από πλευράς των Κινέζων και συγκεκριμένα:

«να έχει ολοκληρώσει επενδύσεις ύψους 295 εκ. ευρώ. Βασικότερη επένδυση, είναι η νέα βάση κρουαζιέρας Π/Υ 104 εκ. ευρώ». (mononews, 2021)

οι οποίες δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί. Η εξασφάλιση αυτών επιδιώκεται να γίνει μέσω της καταβολής εγγυητικών επιστολών ισόποσων με το ύψος των δεσμευτικών επενδύσεων που δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι στιγμής και η χορήγηση επιπλέον χρόνου δύο με πέντε ετών για την ολοκλήρωσή τους. (kathimerini, 2021) . Εν τέλει το ελληνικό δημόσιο και ο ΟΛΠ υπέγραψαν την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς. Σύμφωνα με την παραπάνω τροποποίηση παραχωρείται στην κινεζική εταιρεία ένα επιπλέον 16% των μετοχών του ΟΛΠ, για το οποίο έχει προκαταβάλει από το 2016 το ποσό των 88 εκατ. ευρώ, και το μερίδιό της θα ανέλθει στο 67% (moneyreview.gr, 2021).

Στην παραπάνω αναφορά για τις επενδύσεις, επιδίωξη της εταιρείας είναι με την ολοκλήρωση αυτών να ελλιμενίζει ταυτόχρονα 14 κρουαζιερόπλοια, καθιστώντας τη συγκεκριμένη υποδομή σημαντικό κόμβο κρουαζιέρας (Tonchev & Davarinou, 2017,σελ.54).

Έχει καταστεί σαφές με τα μέχρι τώρα αναγραφόμενα, ότι η ανάπτυξη των λιμένων συνιστά βελτίωση των οικονομικών δεικτών ενός κράτους. Αποτελούν ανάσα τα έσοδα που εισρέουν από τις λιμενικές δραστηριότητες για οποιαδήποτε χώρα, πόσο μάλλον για την αδύναμη ελληνική οικονομία. Όντας μια χώρα τουριστική, όπου πολλές φορές ακούγεται ο όρος «βαριά βιομηχανία» για τον τουρισμό, φυσιολογικό επακόλουθο θα είναι η αύξηση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στους ελληνικούς λιμένες, να τονώσει οικονομικά και τον τομέα αυτό.

Έτσι σύμφωνα με στοιχεία προκρατήσεων που διαθέτει ο ΟΛΠ, αναμένονται να αφιχθούν στο λιμάνι του Πειραιά περί τα 700 κρουζιερόπλοια για το έτος 2022, που μεταφράζεται σε αύξηση 18% σε σχέση με το 2019, έτος προ της πανδημίας. Το συγκεκριμένο στοιχείο, δηλαδή αυτό της αυξητικής τάσης των αφίξεων σύμφωνα με τον Πρόεδρο του ΟΛΠ κ. Yu Zenggang, οφείλεται στις υψηλής ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες του κεντρικού λιμένα της χώρας (mononews.gr, 2021). Πάντως εκτός από τα παραπάνω θετικά στοιχεία αυτής της επένδυσης, είναι ξεκάθαρο ότι οι κινήσεις της Κίνας, δεν είναι κάτι που έγιναν τυχαία, χωρίς μελέτη και στρατηγική, αλλά αντιθέτως ήταν μελετημένο το κάθε βήμα.

Το παραπάνω αποδεικνύεται, από το γεγονός, ότι η επένδυση των Κινέζων στο λιμάνι του Πειραιά πάει χέρι – χέρι με την πρωτοβουλία «Μία Ζώνη ένας Δρόμος» και τονίζει το πέρασμα από το «Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού» στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Σημειώνεται ότι οι μεταφορές από τη Σανγκάη με τελικό προορισμό το λιμάνι του Πειραιά απαιτούν 10 μέρες λιγότερες (Tzogopoulos, 2017) σε σύγκριση με τις μεταφορές από τη Σανγκάη προς το λιμάνι του Ρότερνταμ και του Αμβούργου. Οι Κινέζοι προκειμένου να επωφεληθούν πλήρως από τα πλεονεκτήματα που τους προσφέρει το κύριο ελληνικό λιμάνι, προχωράνε και σε άλλες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών στη Βαλκανική χερσόνησο, όπως η συνεργασία τους με τη Βόρεια Μακεδονία με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου, ενώ ταυτόχρονα έχουν προβεί σε σύναψη συμφωνιών με Ουγγαρία και Σερβία για την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής μεταξύ τους σύνδεσης (Tzogopoulos, 2017).

Είναι γεγονός ότι στο πλαίσιο της προαναφερθείσας πρωτοβουλίας, οι Κινέζοι έχουν επιδοθεί σε μια σειρά επενδύσεων σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου με δύο στόχους, την ανάπτυξη της κινεζικής και παγκόσμιας οικονομίας και την αύξηση της γεωπολιτικής τους ισχύος. Όλες αυτές τις εξαγορές οφείλονται στα τεράστια αποθεματικά και το πολύ φτηνό(επιδοτούμενο) κόστος κεφαλαίου. Η Κίνα κατέχει το 10% των ευρωπαϊκών λιμένων, γεγονός που ανησυχεί τα στελέχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο η ίδια υποστηρίζει ότι «μία αύξηση της συνδεσιμότητας μεταξύ των λιμένων σε ποσοστό 10%, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του εμπορικού κόστους της κατά 3%» (m.naftemporiki.gr, 2018).

Ολοκληρώνοντας τώρα την αναφορά για το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι, πρέπει να αναφερθεί ότι στην περίοδο της πανδημίας ο πρώτος λιμένας της χώρας, ανταποκρίθηκε στις μεγαλύτερες απαιτήσεις έχοντας απορροφήσει μέχρι τώρα με επιτυχία τις πιέσεις, διατηρώντας σε ικανοποιητικά επίπεδα τη διακίνηση των containers και τους χρόνους εξυπηρέτησης των πλοίων. Βέβαια υπάρχει η συνεχής απειλή της συμφόρησης, η οποία δημιουργεί χάος και καθυστερήσεις στα συμφωνημένα ωράρια. Πάντως ο ΟΛΠ προκειμένου να ανταποκριθεί στις προκλήσεις, προχώρησε μέσα στο καλοκαίρι στην παραλαβή τεσσάρων σύγχρονων γερανογεφυρών, οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν πλοία με πλάτος έως και 22 σειρών εμπορευματοκιβωτίων. Συνεπώς, «ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά θα διαθέτει 30 γερανογέφυρες, 22 εξ αυτών από τις μεγαλύτερες γερανογέφυρες στον κόσμο τελευταίας γενιάς (22-26 Rows), και 71 από τις πιο σύγχρονες γερανογέφυρες πυκνής στοιβασίας RMGs και RTG». Έτσι μέσω αυτών των επενδύσεων το λιμάνι του Πειραιά, όπως λένε άνθρωποι που γνωρίζουν την αγορά, μετατρέπεται στο πιο αποτελεσματικό και σύγχρονο hub στη Μεσόγειο, με τη δυνατότητα χειρισμού των γιγαντιαίων πλοίων των ναυτιλιακών (capital.gr, 2021).

Εκτός όμως από τις επενδύσεις σε εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό που πραγματοποίησε η Cosco και που είχε ως αποτέλεσμα το λιμάνι παρά τις πιέσεις που ασκούνται από τις απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου να διατηρήσει την καλή ροή εξυπηρέτησης των πλοίων, με τις καθυστερήσεις αυτών να κυμαίνονται μεταξύ 24 – 48 ωρών, κρίνεται επιβεβλημένο μετά και την ολοκλήρωση της μεταβίβασης του 16% του ΟΛΠ, να προχωρήσει στην άμεση κατασκευή της προβλήτας IV (newmoney.gr, 2021).

Το παραπάνω είναι ακόμα περισσότερο αναγκαίο, καθώς έχει σκληρύνει ο διεθνής ανταγωνισμός για το λιμάνι του Πειραιά, μετά και την επικείμενη συγχώνευση των λιμένων της Αμβέρσας με του Zeebrugge που βρίσκεται κοντά στη Μπριζ, «μία κίνηση, που εφόσον εγκριθεί και από την επιτροπή ανταγωνισμού, θα δημιουργήσει ένα υπερ-ανταγωνιστικό λιμάνι που θα συναγωνίζεται το κορυφαίο hub για containers της Ευρώπης, εκείνο του Ρότερνταμ». Ενώ μια δεύτερη πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει το ελληνικό λιμάνι, προέρχεται από τη Βόρεια Αφρική και συγκεκριμένα το Μαρόκο και το λιμάνι της Ταγγέρης, το οποίο

έφθασε να εξυπηρετεί τα 5,7 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια ξεπερνώντας τον Πειραιά που σε σύνολο τριών προβλητών εξυπηρέτησε 5,5 εκατομμύρια TEUs το 2020, ενώ παράλληλα γίνονται ενέργειες στο μαροκινό λιμάνι για να φθάσει σε ικανότητα εξυπηρέτησης 9 εκατομμυρίων κουτιών (newmoney.gr, 2021).

Βέβαια στον προαναφερθέντα ανταγωνισμό η Cosco έχει το πλεονέκτημα της ουσιαστικής οικονομικής και διπλωματικής υποστήριξης από την κινεζική κυβέρνηση, καθώς η εταιρεία η οποία έχει επενδύσει στο λιμάνι του Πειραιά είναι η Cosco Pacific, η οποία είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Χονγκ Κόνγκ και της οποίας η μετοχική σύνθεση είναι το 57% σε ανεξάρτητους επενδυτές, ενώ το υπόλοιπο 43% ανήκει στην China Cosco Holdings, της οποίας το 53% ανήκει στην Cosco Group, που είναι κρατική εταιρεία, με συνέπεια να ελέγχεται από το κομμουνιστικό κόμμα της Κίνας (van Der Putten, Frans-Paul, 2014).

Συνοψίζοντας τα παραπάνω πρέπει να ειπωθεί ότι βασικά η επένδυση της Cosco στον Πειραιά ωφέλησε αυτόν με τρεις τρόπους. Πρώτον, όπως προαναφέρθηκε η κινεζική εταιρεία έχει εισάγει σύγχρονο εξοπλισμό, γεγονός που βελτιώνει άμεσα τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Δεύτερον η ίδια η εταιρεία αποτελεί έναν ναυτιλιακό κολοσσό, οπότε αποτελεί έναν εν δυνάμει πελάτη για τις προβλήτες του λιμένα, ενώ μετέχοντας η ίδια στην πράσινη συμμαχία, στην οποία μετέχουν εταιρείες όπως οι Hanjin και Yang Ming, συνεπάγεται ότι και αυτές με τη σειρά τους θα προσεγγίσουν το κεντρικό ελληνικό λιμάνι. Ενώ τρίτον αν και δεν είναι διαθέσιμα ακριβή στοιχεία, το κόστος διεκπεραίωσης στις προβλήτες του Πειραιά, είναι πιο χαμηλό, σε σχέση με άλλα λιμάνια της Μεσογείου. Αυτό ίσως να οφείλεται στο ότι «η εταιρεία έχει εισάγει ένα εργασιακό μοντέλο που προσομοιάζει με αυτό της Κίνας, ενώ εμπορικές ενώσεις και συλλογικότητες για διαπραγματεύσεις απουσιάζουν» (van Der Putten, Frans-Paul, 2014).

Γίνεται επομένως σαφές με την παράθεση των παραπάνω στοιχείων ότι μονάχα η γεωγραφική θέση ενός λιμένα δεν εξασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα αυτού. Είναι μια σύνθεση πολλών παραγόντων, κάτι το οποίο θα αποδειχτεί και στους επόμενους ελληνικούς λιμένες που παρουσιάζει η εργασία, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης.

3.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

3.3.1 Σύντομη Ιστορική Παρουσίαση του Λιμένα

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιδρύεται ταυτόχρονα με την πόλη το 315/6 π.Χ από το βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο και αποτέλεσε ναυτικό κέντρο καθ' όλη τη διάρκεια της Μακεδονικής αυτοκρατορίας.

Στη συνέχεια επί ρωμαϊκής περιόδου αναδεικνύεται σε μεγάλο συγκοινωνιακό κέντρο και η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, το 146-120 π.Χ του δημιούργησε πρόσβαση με την ενδοχώρα της ευρύτερης περιοχής. Ακολούθησε η βυζαντινή και η οθωμανική περίοδος, όπου εξακολούθησε να αποτελεί κόμβο διακίνησης εμπορευμάτων και συγκοινωνιών. Ενώ στη σύγχρονη ιστορία του λιμανιού αξίζει να αναφερθεί η πρωτοβουλία της ελληνικής κυβέρνησης το 1914, η οποία δημιούργησε την Ελεύθερη Ζώνη του λιμένος, όπου εντός του συγκεκριμένου χώρου τα αποταμιευόμενα και διακινούμενα εμπορεύματα δεν υπόκεινται σε τελωνειακή επίβλεψη, ενώ υπήρχε απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς και άλλους φόρους εκτός των φορτοεκφορτωτικών και αποθηκευτικών δικαιωμάτων.

Ολοκληρώνοντας την ιστορική αναδρομή, κομβικές ημερομηνίες για την πορεία του λιμανιού αποτελεί το έτος 1930, χρονιά στην οποία ιδρύεται το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης, το οποίο το έτος 1970 συγχωνεύεται με την Επιτροπεία της Ελεύθερης Ζώνης και δημιουργείται το ΝΠΔΔ, Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, ενώ το 1999 μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία, με την επωνυμία ΟΛΘ Α.Ε (thra.gr, n.d.).

3.3.2 Η εξέλιξη του ΟΛΘ Α.Ε

Τα τελευταία χρόνια το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στη διεξαγωγή των εμπορικών δραστηριοτήτων, ένεκα του μεγέθους του, των υποδομών και της κομβικής θέσης που κατέχει, πάντα λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή τη Βαλκανική Χερσόνησο (Polyzos S, Niavis S, Minetos D, 2019, σελ. 477).

Ιδιαίτερα μετά την ιδιωτικοποίηση του, το 2018, βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικές επενδύσεις στο λιμάνι που αποτελεί βασική πύλη εισόδου στη Βόρεια Ελλάδα και διεθνή κόμβο logistics για τις χώρες των Βαλκανίων.

Όπως είχε δηλώσει ο Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ, το 2019 σε συνέντευξη του στον επίσημο ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO), «ο λιμένας της Θεσσαλονίκης καλύπτει ένα πλήρες φάσμα δραστηριοτήτων, όπως στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, των συμβατικών φορτίων, της κυκλοφορίας Ro-Ro και RoPax και της κρουαζιέρας» (liberal.gr, 2019).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport Network – TEN-T), όπου στο πλαίσιο αυτού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει εννέα μελέτες, με άμεσο ελληνικό ενδιαφέρον να παρουσιάζεται στον Ανατολικό διάδρομο, ο οποίος θα συνδέει τη Βόρεια Γερμανία, την Τσεχία, την περιοχή της Πανονίας και τη νότια Ευρώπη(ec.europa.eu, 2015) και ταυτόχρονα βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον αγωγό Trans Adriatic Pipeline (TAP). Το προαναφερθέν γεγονός συνεισφέρει στη στρατηγική της διοίκησης του λιμένας για την ανάπτυξη δορυφορικών λιμανιών στις γειτονικές χώρες, με αποτέλεσμα να εφαρμοστεί στην πράξη η έννοια των «εκτεταμένων πυλών» (liberal.gr, 2019) Το γενικό σχέδιο του λιμένα, που εκπονήθηκε το 2017 και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθορίζει σαφείς βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης σε ευρωπαϊκό λιμένα μεσαίας κατηγορίας. Οι κύριες αναπτυξιακές δράσεις στοχεύουν στην αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών φορτίων, καθώς και στην αναβάθμιση των υποδομών κρουαζιέρας και των υπηρεσιών διαμεταφοράς (ey.com, 2021).

Όπως αναφέρθηκε στο 1^ο κεφάλαιο ένα λιμάνι για να είναι πόλος έλξης δεν πρέπει να αποτελεί μονάχα ένα χώρο ασφάλειας για τα πλοία, αλλά θα πρέπει να παρέχει και άλλες υπηρεσίες. Έτσι μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, στο περιθώριο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης υπήρξε συνάντηση μεταξύ του εκτελεστικού πρόεδρου του ΔΣ του ΟΛΘ και του προέδρου του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ) και συζήτησαν τη δυνατότητα να αναπτυχθεί ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο λιμάνι της συμπρωτεύουσας. Τονίζεται ότι μέχρι σήμερα δεν υφίστατο τέτοια δυνατότητα και τα πλοία έπλεαν, είτε προς το λιμάνι του

Πειραιά, είτε προς την Τουρκία για θέματα επισκευών. Η υλοποίηση ενός τέτοιου project, εκτιμάται ότι μπορεί να δημιουργήσει αρκετές θέσεις εργασίας και να ενισχύσει σε μείζονα βαθμό τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα, τη βιοτεχνία και τους εφοδιαστές πλοίων (capital.gr, 2021).

Στην προσπάθεια ανάπτυξης και αύξησης της ανταγωνιστικότητας του λιμένα εντάσσονται και η δημιουργία των dry ports, τα οποία είναι «τερματικοί σταθμοί στην ενδοχώρα, οι οποίοι συνδέονται με τα λιμάνια - οδικά, σιδηροδρομικά - και προσφέρουν εξειδικευμένες υπηρεσίες» (capital.gr, 2021). Στην περίπτωση που μελετάται αναφέρεται γι' αυτό που ιδρύθηκε στη Σόφια, στα τέλη του 2020, με αποτέλεσμα από τον Ιανουάριο του 2021 να παρέχονται ολοκληρωμένες λύσεις εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης με το dry port της Βουλγαρίας. Ταυτόχρονα στόχος της διοίκησης του ΟΛΘ είναι στο πρώτο τρίμηνο του 2022, να λειτουργεί δεύτερο dry port στη Σερβία, καθώς από δηλώσεις του εκτελεστικού προέδρου του Οργανισμού υποστηρίζεται ότι ζωτικός χώρος τους είναι τα Βαλκάνια (capital.gr, 2021).

Εικόνα 2: Σύνδεση Θεσσαλονίκης – Σόφιας

Thessaloniki Port Intermodal Rail Service
Thessaloniki(GR) to Sofia(BG)

Estimated Rail Transit Time
 Bulgaria, Sofia (Dry Port) | 10 hours

1st Train Departure 27th of November
 (Thessaloniki - Sofia) 10 hours
 Weekly Intermodal Scheduled Service

ThPA Intermodal Rail Service

- ✓ Weekly Regular Scheduled Service (3/ Routes),
- ✓ Fixed Dates and Times,
- ✓ Competitive transit time (10 hours to Sofia),
- ✓ Avoid congestion and delays in borders,
- ✓ Large capacity of dispatch,
- ✓ Drop Off Point / WH Solutions in Dry Port Terminal Facility,
- ✓ Green and Sustainable,
- ✓ Operate with General, Reefer, Dangerous Goods & Overweight Cargo,
- ✓ Digital Solutions (track and trace / Reports),
- ✓ Customs Processes & Procedures,
- ✓ Last Mile Solution in Sofia, Plovdiv and further areas,
- ✓ Cross Docking Solutions (Un/Stuffing)
- ✓ Containers Repair Service
- ✓ Inspection of Containers
- ✓ Dedicated Customer Service Support

Connecting Southeast and Central Europe

Πηγή:https://www.imerisia.gr/oikonomia/15013_olth-stohos-na-ginei-gateway-port-gia-notioanatoliki-kai-kentriki-eyropi

Επιπλέον και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης σε αντιστοιχία με το λιμάνι του Πειραιά έχει επικεντρωθεί σε μια στρατηγική ανάπτυξης των υποδομών του. Σε αυτό εντάσσεται το έργο της 6^{ης} προβλήτας, ένα έργο που θα ανέλθει στα 180 εκατομμύρια ευρώ και το οποίο όταν υλοποιηθεί θα δώσει στο λιμένα τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει υπερμεγέθη containerships, χωρητικότητας 24.000 TEUs, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αξιοποίηση στον μέγιστο βαθμό του συγκριτικού πλεονεκτήματος που έχει ως θαλάσσια πύλη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (capital.gr, 2021).

Για το συγκεκριμένο έργο έχει ολοκληρωθεί η δεύτερη φάση του διαγωνισμού και πλέον αναμένεται η ανακήρυξη του οριστικού αναδόχου, όπου στη συνέχεια με την έναρξη των εργασιών βάσει του χρονοδιαγράμματος η επέκταση του προβλήτα θα έχει ολοκληρωθεί σε 36 μήνες (capital.gr, 2021).

Ενώ γίνονται πλέον οι προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η διοίκηση του ΟΛΘ παρακολουθεί εκτός από τον διεθνή ανταγωνισμό και τον εγχώριο που προκύπτει

από την πρόθεση της ελληνικής κυβέρνησης να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση των λιμένων της Αλεξανδρούπολης – Καβάλας και Ηγουμενίτσας. Έτσι ως κίνηση της προκειμένου να μη μείνει πίσω στις εξελίξεις συμμετέχει στις διαγωνιστικές διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση των προαναφερθέντων λιμένων. Σε περίπτωση που επικρατήσει ο ΟΛΘ στους συγκεκριμένους διαγωνισμούς θα αναβιώσει ένα project το οποίο είχε διατυπωθεί στις αρχές του 2010 και ονομαζόταν «Εγνατία των λιμένων». Ο ίδιος ο πρόεδρος της ΟΛΘ Α.Ε. εξέφρασε την άποψη ότι το τόξο των τεσσάρων ιδιωτικών λιμένων της Βορείου Ελλάδος μπορεί να δώσει μια πρόσθετη αξία στην περιοχή και φυσικά να ωφεληθούν και αυτά από τον ανταγωνισμό. Επιπλέον θεωρεί ότι τα λιμάνια αυτά λειτουργούν συμπληρωματικά για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ωστόσο λιμενικοί κύκλοι θεωρούν ότι η κίνηση για να συμμετάσχει στο διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση των λιμένων της Αλεξανδρούπολης και της Ηγουμενίτσας ήταν «επιθετική», καθώς διαθέτουν πλεονεκτήματα τα οποία αυτό της Θεσσαλονίκης δε διαθέτει (voria.gr, 2020) .

Ολοκληρώνοντας ένα σύγχρονο λιμάνι θα πρέπει να επενδύει στην καινοτομία γι' αυτό στο πλαίσιο της 85^{ης} Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης υπήρξε συνεργασία μεταξύ της ΟΛΘ Α.Ε και εκπροσώπων της Amazon Web Services προκειμένου να μετατραπεί ο λιμένας σε «έξυπνο λιμάνι», μέσω της εφαρμογής έξυπνων τεχνολογιών για την ψηφιοποίηση των συστημάτων (naftikachronika.gr, 2021).

Παράλληλα ένα έτος πριν τη συμφωνία με την Amazon, στην προσπάθεια του λιμένα Θεσσαλονίκης να κερδίσει μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, κυρίως από τους ανταγωνιστές του, όπως ο λιμένας του Πειραιά καθώς και άλλα βαλκανικά λιμάνια, τα οποία έχουν πρόσβαση στην ενδοχώρα που συνδέεται και με τη Θεσσαλονίκη, όπως είναι το λιμάνι στο Δυρράχιο της Αλβανίας, το λιμάνι Μπουργκάς στη Βουλγαρία, υπεγράφη μεταξύ της διοίκησης του ΟΛΘ και της κινεζικής εταιρείας China Merchants Port Holdings Co. Ltd, μια συμφωνία που προέβλεπε την εγκατάσταση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ενός σύγχρονου πληροφοριακού συστήματος το οποίο θα ελέγχει και θα εκτελεί όλες τις λειτουργίες του λιμένα. Το συγκεκριμένο σύστημα είναι το CMPort, το οποίο έχει υποστηρικτικό ρόλο στη διαχείριση του φορτίου όσο και των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς διαθέτει και συστήματα τιμολόγησης και διαχείρισης χωροθέτησης φορτηγών και

εμπορευματοκιβωτίων. Το συγκεκριμένο σύστημα θα προσδώσει αξία στη διαχείριση των παραγόντων παραγωγής, από τους λιμενεργάτες μέχρι την οικονομική και επιχειρησιακή διαχείριση. Μέσα από αυτή την κεντρική πλατφόρμα ελέγχονται όλες οι επιμέρους εργασίες και θα δίδεται άμεση εικόνα στις διοικητικές υπηρεσίες του λιμένα για κάθε επιμέρους τμήμα, όπως από τις προμήθειες μέχρι την έκδοση τιμολογίων (reporter.gr, 2020). Το συγκεκριμένο συμβάν αποδεικνύει το πως πρέπει οι διοικήσεις των Α.Ε να παρακολουθούν τις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να βρίσκονται ένα βήμα μπροστά από τους ανταγωνιστές τους, είτε εγχώριους είτε εξωτερικούς και φυσικά θα πρέπει κάθε φορά να βρίσκονται σε εγρήγορση, προκειμένου να βρίσκουν εκείνο το στοιχείο το οποίο θα προσθέτει αξία στην επένδυσή τους και μάλιστα σε ένα περιβάλλον άκρως ανταγωνιστικό μετά και τις διεργασίες που γίνονται και στο γειτονικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

3.4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

3.4.1 Σύντομη Ιστορική Παρουσίαση του Λιμένα

Η σημασία των μεταφορικών δικτύων αποδεικνύεται από το 1871, όπου ο σιδηρόδρομος μετατρέπεται τον μικρό οικισμό σε διαμετακομιστικό κόμβο και σημαντικό λιμάνι. Αρχικά διέθετε μια μικρή λιμενολεκάνη συνολικής επιφάνειας 9.200μ.

Το έτος 1931, συντάσσεται η πρώτη μελέτη κατασκευής προσήνεμου κυματοθραύστη στο λιμάνι, ενώ το έτος 1949, εντάσσεται στο πρόγραμμα χρηματοδότησεως του Σχεδίου Μάρσαλ και αρχίζει σειρά έργων. Την περίοδο 1964-1971 συνεχίζεται η ανάπτυξη του και κατασκευάζονται τα κρηπιδώματα της βόρειας παραλιακής ζώνης του λιμένα. Εν συνεχεία, την περίοδο 1994-2001 μέσω των πιστώσεων του Β'ΚΠΣ, κατασκευάζονται τα μεγάλα έργα της Α, Β και Γ1 φάσης του νέου λιμένα Αλεξανδρουπόλεως. Ακολούθως το έτος 2015 γίνονται εργασίες εκβάθυνσης της ανατολικής λιμενολεκάνης.

Το έτος 2013, εν μέσω της οικονομικής κρίσης, ο λιμένας αποπέμφθηκε από τα διευρωπαϊκά δίκτυα, γεγονός το οποίο συνιστούσε μειονέκτημα του για περαιτέρω ανάπτυξη, ενώ το 2012 είχε περιέλθει στην κυριότητα του ΤΑΙΠΕΔ. Μετά την πάροδο κάποιων ετών και συγκεκριμένα το 2020 υπογράφεται – κυρώνεται το Πρωτόκολλο Τροποποίησης της Συμφωνίας Αμοιβαίας Αμυντικής Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδος και Ηνωμένων Πολιτειών, όπου στο κείμενο αναφερόταν η χορήγηση καθεστώτος προτεραιότητας σε αμερικανικά εταιρικά σχήματα (ανεμπόδιστη πρόσβαση και χρήση) (paratiritis-news.gr, 2020).

3.4.2 Η Εξέλιξη του ΟΛΑ Α.Ε

Την περίοδο που οι Κινέζοι επένδυαν στο λιμάνι του Πειραιά μέσω της εταιρίας Cosco, το αμερικανικό ενδιαφέρον για τις ελληνικές ναυτιλιακές υποδομές ήταν περιορισμένο. Αξίζει να αναφερθεί ότι η πρώτη αμερικανική επένδυση έλαβε χώρα το 2018, με την εξαγορά των ναυπηγείων Σύρου, μέσω της εταιρείας ONEX. Ακολούθως το ενδιαφέρον τους προσέλκυσε η πρόθεση της Ελλάδος να

προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση δέκα περιφερειακών λιμένων, μεταξύ των οποίων και αυτό της Αλεξανδρούπολης (reporter.gr, 2021).

Η ελληνική κυβέρνηση στην πρόθεση της να προχωρήσει στην ανάπτυξη των περιφερειακών της λιμένων έχει προβεί στη β' φάση του διαγωνισμού για την απόκτηση συμμετοχής σε ποσοστό τουλάχιστον 67% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης», στην οποία έχουν περάσει τέσσερα σχήματα μεταξύ των οποίων και αμερικανικών συμφερόντων (imerisia.gr, 2021). Το αμερικανικό ενδιαφέρον για την Αλεξανδρούπολη “ξύπνησε” στις αρχές της δεκαετίας, όταν άρχισαν να γίνονται γνωστά τα σχέδια της Μόσχας για δημιουργία δικτύου μεταφορών που θα έφερνε τους ρωσικούς σιδηροδρόμους στο Αιγαίο.

Αρχικός ρωσικός στόχος ήταν η απόκτηση του ΟΛΘ και του ΟΣΕ, ωστόσο η προσπάθεια δεν είχε θετική έκβαση για τους Ρώσους, κατόπιν παρεμβάσεων από ΕΕ και ΗΠΑ. Αυτό είχε ως συνέπεια να γίνει αλλαγή σχεδιασμού και επελέγη ως τερματικός σταθμός η Αλεξανδρούπολη του σιδηροδρομικού άξονα, που μέσω Μπουργκάς-Βάρνας-Βουκουρεστίου θα συνέδεε το θρακικό λιμάνι με το ρωσικό δίκτυο μεταφορών. Μέσω αυτού του άξονα η Ρωσία θα αποκτούσε εύκολη πρόσβαση στη Μεσόγειο για εμπορευματικές μεταφορές και θα μπορούσε να διευρύνει σταδιακά την οικονομική διείσδυση της στην περιοχή (sofokleousin.gr, 2020).

Εν τέλει ως απάντηση στην εμπλοκή των Κινέζων και των Ρώσων στα ελληνικά λιμάνια, έρχεται το αμερικανικό ενδιαφέρον για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και όχι μόνο. Η ακριτική πόλη της Θράκης αποτελεί το ελληνικό καθοριστικό «παρατηρητήριο» των Στενών. Το «μάτι» της Αλεξανδρούπολης βλέπει το Βόσπορο μέχρι τα βάθη του, «Όποιος την κατέχει όχι μόνο ασκεί έλεγχο επί των Στενών, αλλά διαθέτει και χρονικό πλεονέκτημα ανάληψης δράσης, εάν απαιτηθεί», επισημαίνουν στρατιωτικοί αναλυτές (energia.gr, 2021).

Εκτός από τα προαναφερθέντα στοιχεία, οι λόγοι οι οποίοι ώθησαν τις ΗΠΑ, να προχωρήσουν σε εκδήλωση ενδιαφέροντος για το συγκεκριμένο λιμένα είναι δυο και είναι εξίσου σημαντικοί. Είναι γνωστό ότι οι Ρώσοι ως επί το πλείστον, ασκούν εξωτερική πολιτική μέσω των αγωγών φυσικού αερίου, καθώς τους χρησιμοποιούν

ως μοχλό πίεσης προς την Ευρώπη, η οποία εφόσον δεν έχει ενεργειακή αυτονομία, κινδυνεύει να «παγώσει», με αποτέλεσμα να καθίσταται πιο ευάλωτη, ως προς τις επιθυμίες της Ρωσίας. Σε αυτό το σημείο έρχεται η λύση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης, το οποίο θα αποτελέσει πύλη εισόδου του υδροποιημένου φυσικού αερίου των ΗΠΑ, στην ανατολική Ευρώπη. Ως συνέπεια τούτου, θα είναι η μείωση της εξάρτησης των ανατολικών χωρών από το ρωσικό αέριο επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα την απώλεια για τη Ρωσία ενός «asset» που διέθετε (ptisidiastima.com, 2019). Ο τερματικός σταθμός για το υδροποιημένο φυσικό αέριο αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία στις αρχές του 2023, λεπτομέρειες του υπόψη έργου είναι όπως παρακάτω:

« θα κατασκευαστεί 17,6 χλμ. νοτιοδυτικά του λιμένα της Αλεξανδρούπολης και θα έχει αποθηκευτικούς χώρους 170.000 κυβικών μέτρων και δυνατότητα παροχής φυσικού αερίου που θα ξεπερνά τα 5,5 δισ. κυβικά μέτρα ετησίως. Η πλωτή αυτή μονάδα θα συνδέεται με το Εθνικό Σύστημα Φυσικού Αερίου με αγωγό μήκους 28 χλμ., μέσω του οποίου το αεριοποιημένο LNG θα προωθείται στις αγορές της Ελλάδας, της Βουλγαρίας αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας, από τη Ρουμανία, τη Σερβία και τη Βόρεια Μακεδονία, μέχρι την Ουγγαρία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία» (reporter.gr, 2020)

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι ότι οι Ευρωπαϊκές χώρες δεν έχουν να αντιτάξουν σοβαρή άμυνα σε περίπτωση που κληθούν να αντιμετωπίσουν τη στρατιωτική ισχύ των Ρώσων, καθώς οι τελευταίοι δύναται όταν η ενεργειακή πολιτική τους, πάψει να είναι αποτελεσματική να χρησιμοποιήσουν στρατιωτική δύναμη. Συνεπώς, προς αντιμετώπιση αυτού του σεναρίου οι Αμερικάνοι έχουν ήδη διεξάγει ασκήσεις μεταφοράς στρατευμάτων στη Βόρεια Ευρώπη, μέσω των λιμένων της Βαλτικής, ωστόσο λόγω του ισχνού οδικού δικτύου, τα υλικά που αποβιβάζονται σ' αυτά, δύσκολα μπορούν να προωθηθούν σε περιοχές όπως η Ρουμανία. Η λύση σε αυτό το πρόβλημα ήταν να βρεθεί ένας άλλος δρόμος, ο οποίος θα ξεκινάει από λιμάνι και θα καταλήγει εκεί που πρέπει. Αυτό το ρόλο δύναται να λάβει το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, αφού από αυτό μπορούν μέσα σε λίγες ώρες οι στρατιωτικές δυνάμεις να βρεθούν είτε στη Μαύρη Θάλασσα, είτε στη Ρουμανία ή ακόμα και στην Ουκρανία, και σημειώνεται ότι δε θα χρειαστούν τα στρατεύματα να περάσουν από τα Στενά του Βοσπόρου (ptisidiastima.com, 2019).

Η σπουδαιότητα του συγκεκριμένου λιμένα, αποδεικνύεται από ενέργειες που προβαίνουν οι Αμερικάνοι, πάντα σε συνεννόηση με τις ελληνικές αρχές, όπως η πρόσφατη ολοκλήρωση της ανέλκυσης του βυθοκόρου «ΟΛΓΑ» , ένα ναυάγιο το οποίο εμπόδιζε την πρόσδεση στο λιμάνι μεγάλων πλοίων (ptisidiastima.com, 2019). Η Αμερικάνοι στην προκειμένη περίπτωση δαπανώντας περίπου 2.300.000 ευρώ, ολοκλήρωσαν την ανέλκυση της βυθοκόρου, «η οποία είχε βουλιάξει το 2010 και δέσμευε μεγάλο μέρος του νέου εμπορευματικού βραχίονα μήκους 500μ. και ελαχίστου βάθους περίπου 10μ». (δημοκρατία, 2021)

Παράλληλα ένα άλλο γεγονός το οποίο αναδεικνύει τη γεωστρατηγική θέση του λιμένα είναι η πρόσφατη υποστήριξη που παρείχε στη διασυμμαχική άσκηση DEFENDER- Europe 2021 και τη φιλοξενία αμερικανικών δυνάμεων στο λιμάνι. Ενώ στο περιθώριο της επίσκεψης του Αμερικανού πρέσβη στην περιοχή, ο τελευταίος χαρακτήρισε την Αλεξανδρούπολη ως κόμβο στρατιωτικής υλικοτεχνικής υποστήριξης (military logistics), ως ενεργειακό κόμβο, ως περιφερειακό ενταξιακό κόμβο και κόμβο μεταφορών (capital.gr, 2021).

Πάντως, όπως έχει αναφερθεί ένα λιμάνι για να αποτελέσει κόμβο μεταφορικό και με μεγάλη στρατηγική σημασία, θα πρέπει να συνδυαστεί η ανάπτυξη του και με άλλα έργα υποδομών. Έτσι στο πλαίσιο αυτό ήδη σχεδιάζεται και προωθείται από τις ΗΠΑ η επέκταση του αγωγού καυσίμων των ενόπλων δυνάμεων προς την Αλεξανδρούπολη, ώστε να εξυπηρετεί τον ανεφοδιασμό των Αμερικανό - ΝΑΤΟικών στρατευμάτων που όλο και πιο συχνά εξορμούν από εκεί προς περιοχές που υπάρχει πιθανότητα σύρραξης με τη Ρωσία. Αξίζει να αναφερθεί ότι η σχεδιαζόμενη επέκταση θα επιβαρύνει το ΝΑΤΟικό προϋπολογισμό, ενώ μέχρι τώρα ο αγωγός καυσίμου των Ενόπλων Δυνάμεων ξεκινά από την Ελευσίνα και καταλήγει στην Καβάλα, ενώ είναι συνδεδεμένος με τα διυλιστήρια των ΕΛΠΕ σε Ασπρόπυργο και Θεσσαλονίκη (energypress.gr, 2021).

Επιπροσθέτως στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του λιμένα και προκειμένου να γίνει πιο ελκυστικό προϊόν ενόψει του διαγωνισμού που θα προκηρύξει το ΤΑΙΠΕΔ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέκρινε τη διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού για την κατασκευή της ανατολικής περιφερειακής οδού Αλεξανδρούπολης. Το συγκεκριμένο έργο είναι ένα από τα κυριότερα έργα για την

αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, καθώς θα διευκολυνθούν οι μετακινήσεις και θα ενισχυθεί η εφοδιαστική αλυσίδα (insider.gr, 2021).

Επίσης στην υλοποίηση του στόχου του εκσυγχρονισμού του λιμένα, η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης έχει αρωγό την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης η οποία αναλαμβάνει να χρηματοδοτήσει τις μελέτες για το σχεδιασμό νέων υποδομών στο επιβατικό λιμάνι. Με την υλοποίηση των μελετών και την κατασκευή των έργων στοχεύει η διοίκηση να πετύχει την αύξηση των δυνατοτήτων και της χωρητικότητας του, ενώ θα γίνει και συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Στα υπό μελέτη έργα περιλαμβάνονται ένα νέο κτίριο για τη στέγαση των τερματικών σταθμών επιβατών, αναδιαμόρφωση της ζώνης ακτοπλοΐας, κατασκευή πύλης εισόδου και εξόδου οχημάτων. Με την κατάρτιση των υπόψη μελετών θα είναι σε θέση ο ΟΛΑ Α.Ε, να διεκδικήσει τη χρηματοδότηση των υπόψη έργων (yrodomes.com, 2021). Ωστόσο η συνδρομή της ελληνικής πολιτείας, η οποία πλέον δείχνει να έχει κατανοήσει τη σπουδαιότητα των υποστηρικτικών έργων, δε σταματάει σε αυτό το σημείο.

Παράλληλα εκκρεμεί από ελληνική πλευρά να προχωρήσει το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα της Αλεξανδρούπολης με τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Μια σύνδεση που οι ΗΠΑ τη θεωρούν άκρως απαραίτητη, καθώς οι Βούλγαροι έχουν ήδη έτοιμη τη δική τους πλευρά που καταλήγει στο λιμάνι της Βάρνας, συνεπώς γίνεται κατανοητό ότι με το πέρας των εργασιών και από την Ελλάδα, θα επιτευχθεί η άμεση σύνδεση του λιμένα Αλεξανδρούπολης με τον λιμένα Βάρνας, κάτι που θα σημαίνει ταυτόχρονη παράκαμψη των Στενών του Βοσπόρου (ot.gr, 2021).

Το παραπάνω project, το οποίο αποτελεί μέρος του ευρύτερου έργου του Sea2Sea, για το οποίο έχει ήδη γίνει αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο αφορά το τμήμα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, που θεωρείται βασικό για την υλοποίηση του «Sea2Sea», έχει προϋπολογισμό 815,3 εκατ. ευρώ και προβλέπει τη δημιουργία διπλής σιδηροδρομικής γραμμής 178 χλμ. Για το συγκεκριμένο έργο υπάρχει ένα εμπιστευτικό report που είχε αποσταλεί πριν δυο χρόνια από την αμερικανική κυβέρνηση προς αμερικανικές επιχειρήσεις, στο οποίο αναφέρονταν οι προοπτικές του project Sea2Sea. Σε αυτήν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία τα οποία τεκμηρίωναν την άποψη για το κέρδος το οποίο θα πρόκυπτε σε περίπτωση

ολοκλήρωσης του έργου, πιο συγκεκριμένα για να ταξιδέψει εκείνη την περίοδο ένα κοντέινερ από τον Πειραιά μέσω των Στενών μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα το κόστος ανερχόταν σε 1.500 δολάρια και χρειαζόταν 3,5-4 ημέρες, ενώ στη μελλοντική σιδηροδρομική διαδρομή μέσω Αλεξανδρούπολης θα χρειάζεται μόλις 6 ώρες, με το κόστος να περιορίζεται σε λιγότερο από το μισό. Έτσι μετά από όλα τα παραπάνω στοιχεία, το αμερικανικό ενδιαφέρον αποτυπώθηκε στο διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ, για το συγκεκριμένο λιμένα, όπου μετέχουν και αμερικανικές εταιρείες (newmoney.gr, 2021).

Επιπλέον θα έχει ενδιαφέρον το γεωστρατηγικό πόκερ που εξελίσσεται στο Βόρειο Αιγαίο και αξίζει να αναφερθεί κάτι το οποίο ανέφερε κορυφαίος Αμερικανός διπλωμάτης στην Αθήνα, ότι η Ουάσιγκτον ενδιαφέρεται πρωτίστως «να μην καταλήξουν “σε λάθος χέρια” το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και τα στρατηγικής σημασίας περιουσιακά του στοιχεία» (sofokleousin.gr, 2020).

Έχει γίνει αντιληπτό ότι οι συνολικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στον συγκεκριμένο λιμένα και γενικότερα στην ευρύτερη περιοχή του Έβρου, όπως οι κινήσεις των αμερικανικών δυνάμεων διαμέσου του λιμένα και η πραγματοποίηση κοινών ασκήσεων με τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις και με αυτές άλλων βαλκανικών χωρών δεν έχουν περάσει απαρατήρητες από την Τουρκία. Επιπλέον στη διαγωνιστική διαδικασία που διεκπεραιώνει το ΤΑΙΠΕΔ, συμμετέχουν πλην εταιρειών αμερικανικών συμφερόντων και ο ΟΛΘ Α.Ε(όπου έχουν μετοχική σχέση κινεζική και ρωσική εταιρεία), αλλά και εταιρεία γαλλικών συμφερόντων η Bolloré, η οποία συμπράττει με ελληνικό όμιλο. Όλα αυτά έχουν ενοχλήσει τη γειτονική χώρα που για τους λόγους που έχουν αναφερθεί παραπάνω, βλέπουν να αμφισβητείται ο ρόλος τους στα Στενά. Γι' αυτό και στη σύνοδο των G20 στη Ρώμη ο Πρόεδρος Ερντογάν έθεσε το ζήτημα της Αλεξανδρούπολης και στον Πρόεδρο Μπαίντεν και στο Γάλλο ομόλογο του (lifo.gr, 2021). Προφανώς μια παρουσία εταιρειών γαλλικών και αμερικανικών συμφερόντων στη Θράκη, δεν είναι κάτι το οποίο θα έκανε τους Τούρκους να αισθάνονται άνετα. Η απάντηση στο πώς θα εξελιχθούν οι διαγωνιστικές διαδικασίες είναι πολύ κοντά, ως τότε γεωστρατηγικό παιχνίδι θα έχει πολλές εναλλαγές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΡΟΠΟΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟ STATUS ΜΙΚΡΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Καταρχήν τι είναι το status στο πεδίο των διεθνών σχέσεων; Ο όρος αυτός αναφέρεται σε συλλογικές πεποιθήσεις σχετικά με τη θέση ενός κράτους στην ιεραρχία του διεθνούς συστήματος και ταυτόχρονα «το status είναι πιο σημαντικό για τα μικρά κράτη, παρά για τις μεγάλες δυνάμεις» (Pedi & Kouskouvelis, σελ. 152). Ωστόσο ο απώτερος στόχος των «μικρών» κρατών, όπως αναφέρεται στη μελέτη των καθηγητών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας κ. Κουσκουβέλη και κ. Παιδή είναι ότι:

«Ένα μικρό κράτος καταβάλλει προσπάθειες να γίνει αναγνωρίσιμο και να αναγνωριστεί από μια μεγάλη δύναμη ως «καλή δύναμη» και «χρήσιμος σύμμαχος». Επιπλέον τα μικρά κράτη ανταγωνίζονται μεταξύ τους και όχι με τις μεγάλες δυνάμεις» (Pedi & Kouskouvelis, σελ. 152).

Και σύμφωνα με τη μελέτη για να πετύχουν το στόχο τους, που είναι η βελτίωση του status τους, εφαρμόζουν κάποιες στρατηγικές όπως: κινητικότητα - ανταγωνισμό και δημιουργικότητα (Pedi & Kouskouvelis, σελ. 152).

Είναι σημαντικό για ένα μικρό κράτος να παρέχει αξία για αυτό αλλά και για τους άλλους στο σύστημα, όπως για παράδειγμα εισάγοντας καινοτόμες ιδέες, κάτι το οποίο έκανε η Εσθονία, η οποία χρησιμοποιώντας την ένταξη της στο ΝΑΤΟ, κατάφερε μέσα από ενέργειες της, να θεσπιστούν κανόνες στον τομέα της κυβερνοασφάλειας. Επιπλέον η επιτυχία της Εσθονίας αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι κατόρθωσε να αλλάξει την πολιτική της Βορειο Ατλαντικής Συμμαχίας για τη συλλογική άμυνα και πλέον σ' αυτή να περιλαμβάνονται και οι κυβερνοεπιθέσεις (Crandall & Collin, 2015, σελ. 362).

Ωστόσο δεν είναι μόνο η Εσθονία, η οποία ως μικρό κράτος κατόρθωσε να παράγει αξία στο διεθνές σύστημα και κατ' επέκταση να βελτιώσει τη θέση της σ' αυτό. Είναι άξια αναφοράς και η περίπτωση της Σρι Λάνκα, η οποία καταβάλλει προσπάθειες, ως μικρό κράτος να εκμεταλλευθεί τους λιμένες της προς όφελος της.

4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ

Πρόκειται για μια μικρή χώρα στον Ινδικό Ωκεανό με στρατηγική σημασία που είναι ευπαθής τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εξωπεριφερειακό ανταγωνισμό ισχύος. Η θαλάσσια περιοχή της Σρι Λάνκα έχει αναχθεί σε πολύτιμη γραμμή για την ενέργεια και τα εμπορεύματα από τη δύση στην ανατολή, αφού βρίσκεται μεταξύ των Στενών του Ορμούζ και Μάλακα, θέση που αποτελεί ζωτικό θαλάσσιο κομβικό σημείο. Επιπλέον αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ετησίως 60.000 πλοία πλέουν κοντά στη χώρα, μεταφέροντας τα μισά κοντέινερ της ναυτιλίας, καθώς και τα 2/3 της μεταφοράς πετρελαίου. (Kumara, J.S, 2021, σελ. 152). Ταυτόχρονα δεν έχει κοινά σύνορα με την Ινδία, την περιφερειακή δύναμη της Νότιας Ασίας, αλλά χωρίζεται με την τελευταία από το Στενό Πάλκ πλάτους 32 χιλιομέτρων. Όσον αφορά τα Στενά της Μάλακα είναι ένα σημείο επικοινωνίας μεταξύ του Ειρηνικού και Ινδικού ωκεανού και παράλληλα ένας κρίσιμος εμπορικός δεσμός για τα παραθαλάσσια κράτη της περιοχής. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως σε ότι αφορά τη μεταφορά του πετρελαίου, για την Κίνα οι ανάγκες της που καλύπτονται με εισαγωγές από την Αφρική και τον Περσικό Κόλπο διέρχονται υποχρεωτικά από το συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο (Σιούσιουρας & Δαλακλής , 2014). Κατά συνέπεια ένα τέτοιο πέρασμα δε θα μπορούσε να μην προκαλέσει το ενδιαφέρον των περιφερειακών δυνάμεων της περιοχής.

Η Σρι Λάνκα αποτέλεσε από την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου το κέντρο της παγκόσμιας γεωστρατηγικής ατζέντας των δύο υπερδυνάμεων, ενώ με την πτώση της Σοβιετικής Ενώσεως και την εμφάνιση περιφερειακών παραγόντων, όπως η Ινδία και η Κίνα, ο ανταγωνισμός μεγάλωνε μεταξύ διαφορετικών μερών που αφορούσε τη γεωγραφική θέση της συγκεκριμένης χώρας (Kumara, J.S, 2021, σελ. 157).

Το πόσο σημαντική είναι η θέση της Σρι Λάνκα, αποδεικνύεται και από ιστορικά γεγονότα, όπως η χρήση του λιμένα του Τρίνκομάλι, από τους Βρετανούς για πιο αποτελεσματικό έλεγχο των αποικιών τους. Επίσης το 1942, η Ιαπωνική Πολεμική Αεροπορία, όταν επιτεθήκε στη Σρι Λάνκα, στοχοποίησε τα λιμάνια του Κολόμπο και του Τρίνκομάλι (Kumara, J.S, 2021, σελ. 158). Όσον αφορά το πρώτο από τα δύο, συνιστά το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και της νότιας Ασίας, ενώ αυτό

του Τρίνκομάλι αποτελεί το δεύτερο κορυφαίο φυσικό λιμάνι στον κόσμο. (Kumara, J.S, 2021, σελ. 160).

Εκτός από τα δύο παραπάνω η Σρι Λάνκα διαθέτει άλλα δύο, το λιμάνι της Χαμπάντοτα και του Γκάλε. Το πρώτο βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο της χώρας και παίζει στρατηγικό ρόλο για το θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού στην περιοχή του Ινδο – Ειρηνικού Ωκεανού. Το στοιχείο αυτό δεν άφησε ασυγκίνητη την Κίνα, η οποία αναζητώντας ένα άνοιγμα στον Ινδικό Ωκεανό, ήρθε σε συμφωνία το 2000, με τη κυβέρνηση της Σρι Λάνκα για τη διαχείριση του λιμένα της Χαμπάντοτα, ωστόσο η οικονομική ύφεση που έπληξε τη χώρα και επακόλουθα η αδυναμία αποπληρωμής των δανείων προς την Κίνα, οδήγησε το 2017 στο να αποκτήσει η τελευταία το λιμάνι για 99 χρόνια (naftikachronika.gr, 2020).

Ωστόσο στη συγκεκριμένη περιοχή υπάρχει ένας έντονος ανταγωνισμός μεταξύ δύο χωρών που επιδιώκουν στο μέλλον να διαδραματίσουν πιο σημαντικό ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις και αυτές είναι κατά πρώτο λόγο η Κίνα και κατά δεύτερο η Ινδία. Οι δύο αυτές χώρες μέσα στον ανταγωνισμό τους, προσπαθούν να αυξήσουν την επιρροή τους στα γειτονικά κράτη, ένα εξ' αυτών είναι και η Σρι Λάνκα, με μεγαλύτερο μέχρι τώρα αποτύπωμα, στη νησιωτική αυτή χώρα, αυτό της Κίνας. Βέβαια το τελευταίο δεν εμπόδισε τους Κινέζους και τους Ινδούς να αναπτύξουν διμερείς σχέσεις κυρίως στον εμπορικό τομέα. Ενδεικτικά αναφέρονται η συμμετοχή τους σε ιδρύματα όπως η Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών καθώς και σε πολυμερείς οργανισμούς όπως αυτός των BRICS. Επιπλέον η Κίνα έχει επενδύσει στην Ινδία περίπου 26 δισεκατομμύρια δολάρια συμπεριλαμβανομένου και του τεχνολογικού τομέα, ενώ υπάρχει εκατέρωθεν τουριστική κίνηση. Παρά ταύτα δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός του συνεχούς εντεινόμενου ανταγωνισμού. Ένα από τα αίτια αυτής της αντιπαλότητας είναι και το αίσθημα το οποίο διακατέχει την Ινδία, ότι περικυκλώνεται από την Κίνα, μέσω της επέκτασης της τελευταίας στις γειτονικές χώρες (foreignaffairs.gr, 2020).

Οι δυο χώρες Ινδία και Κίνα έχοντας κατανοήσει τη σημασία της γεωγραφικής θέσης της Σρι Λάνκα, έχουν επιδοθεί σε ενέργειες που μαρτυρούν το μεταξύ τους ανταγωνισμό για τον έλεγχο των λιμένων της. Το Νέο Δελχί έχει ανησυχήσει από τη διείσδυσή του Πεκίνου και όχι άδικα καθώς, εκτός από τον προαναφερθέντα λιμένα και στο λιμάνι του Κολόμπο υπάρχει το Colombo International Container Terminal,

το οποίο κατά 85% ανήκει στο Πεκίνο και το υπόλοιπο 15% στην κρατική Λιμενική Αρχή της Σρι Λάνκα,. Κατόπιν των παραπάνω η Ινδία αποφάσισε να επενδύσει σε ένα νέο τερματικό στο λιμάνι του Κολόμπο, όπου η κυβέρνηση της Σρι Λάνκα θα διατηρήσει το 51%, ενώ ο ινδικός επιχειρηματικός όμιλος θα αποκτήσει το 49%. Έτσι σε αυτό το πλαίσιο η αξία του λιμένα του Κολόμπο τοποθετεί τη χώρα στην καρδιά της γεωπολιτικής σύγκρουσης μεταξύ ΗΠΑ – Κίνας – Ινδίας και Ιαπωνίας (www.naftikachronika.gr, 2021).

Η Κίνα με τις επενδύσεις αυτές στη Σρι Λάνκα, όπως και αντίστοιχες στη Μιανμάρ, «κλείνει» τον κόλπο της Βεγγάλης στην Ινδία. Στη Μιανμάρ, η Κίνα κατασκευάζει νέο μεγάλο λιμάνι (Κυαυκρυ), κόστους δισεκατομμυρίων, αλλά και αγωγούς για να φέρνει πετρέλαιο και φυσικό αέριο στη Δυτική Κίνα, αποφεύγοντας έτσι τον κίνδυνο των στενών της Μάλακα. Στην ουσία, δηλαδή, «αποκλείει» την Ινδία, αλλά και το Μπαγκλαντές, το οποίο είναι πολύ σημαντικό, γιατί εξυπηρετεί όλη την ενδοχώρα της Νότιας Ασίας (Νεπάλ και Μπουτάν). Η Ινδία, απ' τη μεριά της, για να αποφύγει τον δυνητικό ναυτικό αποκλεισμό του Κόλπου της Βεγγάλης, έχει τοποθετήσει το ναυτικό της στα νησάκια Andaman και Nicobar (Port Blair) έξω από τη νοητή γραμμή Hambantota – Κυαυκρυ (m.naftemporiki.gr, 2018). Γίνεται επομένως κατανοητό, το λόγο που μια «μικρή» χώρα δύναται να αποτελεί στόχο τον περιφερειακών δυνάμεων περιοχής, η γεωγραφική της θέση, προσφέρει σε όποιον την ελέγξει πλεονεκτήματα κυρίως οικονομικά και όχι μόνο γεωπολιτικά.



Εικόνα 2: Λιμένες της Σρι Λάνκα

(Πηγή: www.civildaily.com)

Πράγματι η σημασία της ακτογραμμής της Σρι Λάνκα ενισχύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της χώρας, καθώς το 70% των τουριστικών εγκαταστάσεων, το 65% της αλιείας και το 62 % των βιομηχανικών μονάδων, αναπτύσσονται σ' αυτή. Επιπλέον περισσότερο του 44% του Εθνικού Ακαθάριστου Προϊόντος προέρχεται από τις παράκτιες περιοχές της (Kumara, J.S, 2021, σελ. 162).

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση της περίπτωσης της Σρι Λάνκα, ακόμα και αν αποτελεί μικρή χώρα, η γεοστρατηγική θέση στο κέντρο του Ινδικού ωκεανού και στο θαλάσσιο δρόμο του μεταξίου μεταξύ Κίνας και Ευρώπης διευκολύνει το διασυνοριακό εμπόριο και αποτελεί σημαντικό θαλάσσιο πέρασμα που συνδέει την Αφρική, τη Μέση Ανατολή και Ανατολική Ασία με την Ευρώπη και την αμερικανική ήπειρο. Μετά την εμφάνιση της Κίνας, από το 2009, ως του πιο σπουδαίου εμπορικού εταίρου της χώρας, η τελευταία καλείται να αντιμετωπίσει πληθώρα

θαλασσίων προκλήσεων μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, όπως η πειρατεία, η κλιματική αλλαγή, η παράνομη μετανάστευση και λαθρεμπόριο όπλων. Ωστόσο ως μια μικρή δύναμη και ένα νησί με γεωστρατηγική σημασία, καθιστά για αυτήν την ασφάλεια της θαλάσσιας περιοχής της σημαντική, ώστε να εξασφαλίσει την ασφάλεια του κράτους και των ανθρώπων (Kumara, J.S, 2021, σελ. 165). Μετά από όλα αυτά που αναφέρθηκαν για τη μικρή αυτή χώρα, θα πρέπει να επισημανθεί ότι ναι μεν η Κίνα έχει το προβάδισμα όσον αφορά τις επενδύσεις, αλλά η Σρι Λάνκα παραχώρησε και ένα ποσοστό ενός λιμένου της σε ινδικά συμφέροντα, μια κίνηση που καταδεικνύει μια προσπάθεια να αποφευχθούν μονοπώλια, καθώς εάν δημιουργηθούν μονοπωλιακά καθεστώτα, σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα είναι εύκολο να ασκηθούν πιέσεις στον μοναδικό επενδυτή. Συνεπώς η χώρα υποδοχής των επενδύσεων θα βγει χαμένη, καθώς δε θα μπορεί πλέον να επιβάλει στον μοναδικό επενδυτή πολιτικές ή επωφελής για την τοπική κοινωνία συμφωνίες.

Σε αυτό το στοιχείο θα πρέπει η εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση να εργαστεί και να προσέξει τις επιλογές στους επενδυτές των λιμένων της. Ταυτόχρονα και σε αντίθεση με τη Σρι Λάνκα, η Ελλάδα έχει το πλεονέκτημα να ανήκει σε δυο οργανισμούς όπως το NATO και η ΕΕ, όποτε είναι δύσκολο να τις ασκηθούν πιέσεις υπέρμετρες είτε από τη μία είτε από την άλλη πλευρά. Έχει την πολυτέλεια της νηφαλιότητας, που προέρχεται από τη συμμετοχή της στους δυτικούς θεσμούς, έτσι θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τη συμμετοχή της σ' αυτούς, λαμβάνοντας ως παράδειγμα την Εσθονία, η οποία χρησιμοποίησε τη Νατοϊκή συμμαχία, ως πλατφόρμα για να προωθήσει την ατζέντα της. Έτσι η Ελλάδα, έχοντας κατανοήσει τη σημασία που έχουν οι λιμένες της για τις παγκόσμιες μεταφορές, λόγω της εγγύτητας τους με σημαντικές χώρες παραγωγούς ενέργειας και βλέποντας τον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται μεταξύ των μεγάλων διεθνών παικτών στη περιοχή της νοτιο ανατολικής Μεσογείου, θα πρέπει να κινητοποιηθεί προκειμένου να αποκομίσει οφέλη και κατ' επέκταση βελτίωση του status της, τηρώντας ισορροπίες και αποκομίζοντας κέρδη από όλους τους ενδιαφερόμενους.

4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδος την καθιστά πόλο έλξης των ισχυρών κρατών, ένας γεωγραφικός χώρος στον οποίο επιθυμούν να αυξήσουν την επιρροή τους, κυρίως μέσω επενδύσεων. Ταυτόχρονα η Ελλάδα κατέχει προνομιακή θέση έναντι των βορείων γειτονικών κρατών της. Συνιστά την έξοδο της βαλκανικής χερσονήσου στις θερμές θάλασσες, ενώ η Θεσσαλονίκη αποτελεί το επίνειο της Βαλκανικής. Επιπλέον, κράτη όπως αυτό της Βόρειας Μακεδονίας εξαρτά σε μεγάλο βαθμό την επιβίωση του από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Επιπροσθέτως η Ελλάδα ως χώρα είναι από τις πλέον αναπτυγμένες και ισχυρές της περιοχής, με σύγχρονες και ισχυρές ένοπλες δυνάμεις και με πολυετή παρουσία σε διεθνείς οργανισμούς, όπως του NATO και της ΕΕ, χαρακτηριστικά που προσφέρουν στην ελληνική πλευρά προβάδισμα σε σχέση με γειτονικές χώρες. Επίσης η σωστή χρήση της παραδοσιακής σχέσης του ελληνικού κράτους με την βαλκανική ενδοχώρα, η οποία έχει ιστορικές και πολιτισμικές ρίζες, συνυπολογίζοντας όλα αυτά, αποτελούν μορφές της «ήπιας» ισχύος της Ελλάδος (Παρίσης, 2011). Βέβαια τα προαναφερθέντα στοιχεία και κυρίως η συμμετοχή στους δυτικούς θεσμούς και η γεωγραφική θέση της είναι τα κυριότερα πλεονεκτήματα που την καθιστούν ελκυστικό στόχο των ισχυρών της γης, για τους οποίους βέβαια κάθε ένα από αυτά τα κριτήρια ζυγίζουν διαφορετικά. Έτσι ένα από τα assets της ελληνικής επικράτειας αποτελούν οι λιμενικές υποδομές της. Αποκτώντας τον έλεγχο στα περισσότερα από αυτά ή διαφορετικά ελέγχοντας τα σπουδαιότερα από αυτά, σημαίνει ότι αυτός που το επιτυγχάνει, έχει τον έλεγχο και της εφοδιαστικής αλυσίδας, με ότι αυτό θετικό συνεπάγεται. Κατόπιν των παραπάνω η πρόθεση της ελληνικής πολιτείας, να προχωρήσει μέσω του ΤΑΙΠΕΔ σε διαγωνιστικές διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση των λιμένων, αποτέλεσε το έναυσμα για την έκρηξη του διεθνούς ανταγωνισμού στην ελληνική περιφέρεια.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η συμμετοχή της Ελλάδος στην ΕΕ, αποτελεί πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Με την επέκταση της Ένωσης προς τα ανατολικά και νότια, η Ελλάδα απέκτησε χερσαία σύνορα με την Ευρώπη, στοιχείο που διευκολύνει τις μεταφορές καθώς, αυτές πλέον απλουστεύονται αφού θα αποφεύγονται οι διασυνοριακές καθυστερήσεις. Έτσι για τα ελληνικά λιμάνια δεν αποτελεί πλέον ενδοχώρα μόνο η

ελληνική επικράτεια, αλλά και οι χώρες των Βαλκανίων όπως η Σερβία, η Βουλγαρία η Βόρεια Μακεδονία, η Ρουμανία, για τις οποίες οι λιμένες της χώρας και ιδίως αυτοί της Βορείου Ελλάδος αποτελούν «πύλες εισόδου» γι' αυτές. Είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο ότι η ανάπτυξη αυτών των κρατών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εξέλιξη των λιμένων καθώς και από αυτή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

Πέρα από τα παραπάνω, την περίοδο που διανύουμε λαμβάνουν χώρα σημαντικές γεωπολιτικές εξελίξεις, που επηρεάζουν και το χώρο των Βαλκανίων, όπως μετακινήσεις πληθυσμών, αύξηση των απαιτήσεων για αγαθά και έξαρση των επενδύσεων. Επιπρόσθετα γεινιάζει η περιοχή με επικράτειες που παρατηρείται ταχύτατη ανάπτυξη και αύξηση του πληθυσμού τους, όπως η Κίνα και η Ινδία, γεγονός που σαφώς επηρεάζει τις μεταφορές στην Ν.Α Ευρώπη και Μεσόγειο, αφού προκαλείται αύξηση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ και Γιβραλτάρ. Μέσα σε όλες αυτές τις εξελίξεις το λιμάνι του Πειραιά έχει ήδη καταστεί ως ένα από τα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ αυτά της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης έχουν προοπτικές να καταστούν διαμετακομιστικά κέντρα υπερεθνικής σημασίας. Πάντως ένα στοιχείο το οποίο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι με δεδομένο το γεγονός ότι η εγχώρια ζήτηση για μεταφορές, που αφορούν κυρίως ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές είναι περιορισμένες, δείχνει τον δρόμο ότι μεγάλη ευκαιρία για ανάπτυξη των λιμένων με ταυτόχρονη αύξηση των εσόδων, είναι η ένταξη αυτών στα διεθνή θαλάσσια μεταφορικά δίκτυα (docplayer.gr, 2012). Παράλληλα επειδή ο ανταγωνισμός στην ευρύτερη περιφέρεια της Μεσογείου είναι έντονος και προέρχεται εκτός από τα ιταλικά - γαλλικά και ισπανικά λιμάνια και από τα λιμάνια της Μάλτας και έχουν προστεθεί και αυτά της Βορείου Αφρικής, αυτό οδηγεί τις διοικήσεις των λιμένων να υιοθετήσουν στρατηγικές που θα συνδυάζουν οργάνωση – κόστος και ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών (docplayer.gr, 2012). Προκειμένου να ανταποκριθεί η Ελλάδα σ' αυτόν τον ανταγωνισμό έπρεπε να κάνει άλματα στις διαρθρωτικές κινήσεις. Μη λησμονείται το γεγονός ότι στο πρόσφατο παρελθόν το ελληνικό κράτος υπήρξε το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα της άνισης ανάπτυξης των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, όπου κυριαρχούσαν οι οδικές μεταφορές. Επίσης υπήρχαν πεπαλαιωμένες σιδηροδρομικές υποδομές, το οποίο ίσως να οφείλεται στη δύσκολη μορφολογία της χώρας, σε αντιδιαστολή με τις μεγάλες

ευρωπαϊκές χώρες όπως η Γαλλία, που έχει αναπτυγμένο δίκτυο. Όλα αντιμετώπιστηκαν με μια στρατηγική που είχε δυο άξονες, όπου ο μεν πρώτος αφορούσε το εσωτερικό περιβάλλον, ενώ ο δεύτερος αφορούσε την αναβάθμιση του ρόλου στο διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών. Όσον αφορά τον πρώτο άξονα έχει σχέση με τον εκσυγχρονισμό της διοίκησης των λιμένων και της λειτουργίας αυτών (docplayer.gr, 2012). Έτσι το κράτος ήδη πλέον με την παρέλευση των ετών έχει κάνει ενέργειες που αποδεικνύουν ότι έχει αντιληφθεί τη σημασία των διαρθρωτικών αλλαγών και η ελληνική κοινωνία βλέπει θετικά αποτελέσματα από τις ήδη υλοποιηθείσες αλλαγές και οι οποίες ακόμα εξελίσσονται και εκφράζονται με τη μορφή των ιδιωτικοποιήσεων, οι οποίες προχωρούν γεγονός που προκαλεί τεράστιο διεθνές ενδιαφέρον, καθώς κανείς δεν επιθυμεί να μείνει εκτός παιχνιδιού.

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα ελληνικής εφημερίδας και μάλιστα σε πρωτοσέλιδο αυτής, διαφαίνεται ότι εντείνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας στην περιοχή και συγκεκριμένα στη διεκδίκηση λιμένων της ελληνικής επικράτειας (Εστία, 2021). Το άρθρο αρχίζει την αναφορά του με τον όρο «αντικείμενα του πόθου» για τους δύο προαναφερθέντες ανταγωνιστές και εννοούνταν οι λιμένες της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και του Βόλου. Οι Αμερικάνοι έχουν ενεργοποιηθεί προσπαθώντας να αποτρέψουν τους Κινέζους να επεκτείνουν την επιρροή τους σε έναν συμμαχικό τους χώρο. Δεν μπορούν οι Αμερικάνοι να δεχτούν ότι η Κίνα «πάτησε πόδι» στη Μεσόγειο και το λιμάνι του Πειραιά έχει καταστεί βάση του «Κίτρινου Δράκου». Κατά το άρθρο επίσης διαφαίνεται ότι δεν ήταν τυχαία η απόκτηση των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά από Έλληνα πλοιοκτήτη, καθώς επιθυμούσαν να επενδύσουν σ' αυτά και οι Κινέζοι, στοχεύοντας να «κλείσουν» κάθε πρόσβαση από και προς τον Πειραιά.

Ταυτόχρονα οι ΗΠΑ, στρέφονται προς το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, το οποίο το έχουν «τσεκάρει» εδώ και πολλά χρόνια, ενώ ειδικοί υποστηρίζουν ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα ανταγωνίζεται αυτό της Κωνσταντινούπολης, ενώ παράλληλα το λιμάνι της Καβάλας θα αποτελεί βραχίονα και ενισχυτικό πυλώνα και επίσης το λιμάνι του Βόλου επανέρχεται στο προσκήνιο καθώς η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, αποτελεί για τους Αμερικανούς θέατρο επιχειρήσεων ποικίλων συμφερόντων (Εστία, 2021) .

Ένα ακόμα στοιχείο που αναδεικνύει την ανησυχία των ΗΠΑ για την ελληνό-κινεζική προσέγγιση, αποτελεί ένα πρόσφατο δημοσίευμα του αμερικανικού περιοδικού «National Interest», το οποίο ανέφερε το παρακάτω «Κίνα και Ελλάδα έρχονται όλο και πιο κοντά, ο Τζο Μπάϊντεν πρέπει να ανησυχεί;», αφορμή του άρθρου αποτέλεσε η αποδοχή από τον Έλληνα Πρωθυπουργό της πρόσκλησης του Κινέζου Προέδρου να παραβρεθεί στην τελετή έναρξης των Χειμερινών Ολυμπιακών Αγώνων το 2022, στο Πεκίνο. Σύμφωνα με το δημοσίευμα, η αποδοχή της πρότασης αποτελεί υπονόμηση του ψηφίσματος, που εγκρίθηκε πρόσφατα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που καλούσε τους αξιωματούχους της ΕΕ να αγνοήσουν την παραπάνω εκδήλωση ως απάντηση στις χονδροειδείς παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων από πλευράς Κίνας. Επιπλέον γίνεται αναφορά στο άρθρο ότι η Ελλάδα είναι μέλος της ομάδας 17 + 1, μια κινεζική πρωτοβουλία που προωθεί επιχειρηματικούς και επενδυτικούς δεσμούς μεταξύ του Πεκίνου και δεκαέξι χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, ενώ στόχος των Αμερικάνων είναι η με κάθε τρόπο «αποσύνδεση» της Ευρώπης από την Κίνα (hellasjournal.com, 2021) .

Είναι ξεκάθαρο ότι οι ενέργειες της Κίνας έχουν προκαλέσει εκτός από δέος και μια ανησυχία μεταξύ των κρατών, όπου εγείρονται ερωτήματα σχετικά με τα κίνητρα, τη χρονική περίοδο και τη στρατηγική προσέγγισης της. Πρέπει να αναφερθεί ότι από το τέλος του 2018, η Κίνα έχει επενδύσει σε 42 λιμάνια σε 34 χώρες. Επιπροσθέτως η Κίνα ως ανερχόμενη δύναμη που επιθυμεί να γίνει σπουδαία, εκτός του να οικοδομεί ισχυρές ένοπλες δυνάμεις και να ενισχύει την οικονομία της, παράλληλα κοιτάει επέκταση και σε περιοχές του εξωτερικού. Μία ανερχόμενη δύναμη υιοθετεί τρεις τύπους συμπεριφοράς, ήτοι αυξάνει τη στρατιωτική της ισχύς και οικονομική της δύναμη, διεθνοποιεί τα συμφέροντα της και επιδεικνύει εσωτερική αναγνώριση, όσον αφορά στην αλλαγή του status της (Iftikhar Mohid, Zhan Jing Vivian, 2020).

Στην παγκόσμια ιστορία τόσο οι οικονομικοί ανταγωνισμοί, όσο και οι προσπάθειες μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων για την αύξηση της επιρροής τους στις διάφορες περιοχές ανά την υφήλιο, έχουν προκαλέσει αναταραχές, και έχουν οδηγήσει την ανθρωπότητα σε περιπέτειες (flashnews.gr, 2021).

Η αποδεδειγμένη οικονομική άνοδος του λιμένα του Πειραιά, μιλώντας για οικονομικούς ανταγωνισμούς σίγουρα θα επηρεάσει και θα ενοχλήσει τους Ευρωπαίους εταίρους, καθόσον η επένδυση της Cosco στον ΟΛΠ, είχε ως αποτέλεσμα όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, να αναδειχτεί σε κόμβο logistics και ως πύλη εισόδου στην Ευρώπη για τα κινεζικά προϊόντα. Χαρακτηριστική περίπτωση που φανερώνει το βαθμό επηρεασμού της ανάπτυξης του Πειραιά εις βάρος άλλου ευρωπαίου εταίρου, αποτελεί το λιμάνι του Ρότερνταμ και συγκεκριμένα η μεταφορά των δραστηριοτήτων της HP και άλλων εταιρειών, που μεταφέρουν containers, πλέον μέσω του Πειραιά και όχι από το ολλανδικό λιμάνι (van Der Putten, Frans-Paul, 2014).

Η απόφαση της HP να μεταφέρει ένα σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων της από το Ρότερνταμ στον Πειραιά αποτελεί μία συνέπεια του διεθνούς ανταγωνισμού, όπου αποδεικνύεται η ρευστότητα που κυριαρχεί στις διεθνείς αγορές και βέβαια το γεγονός ότι οι διεθνείς παίκτες πρέπει να είναι σε συνεχή εγρήγορση και με ετοιμότητα και όραμα να εξελίσσονται ώστε να μην μένουν πίσω από τις εξελίξεις. Συνεπώς, ίσως στο μέλλον να υπάρξουν εντονότερες ενστάσεις από του εταίρους σε θέματα που αφορούν την κινεζική επένδυση στον ΟΛΠ.

Τα παραπάνω ωστόσο δεν αναιρούν ότι στην περίπτωση των λιμένων και το γεγονός της προσέλκυσης επενδύσεων σε αυτά από εταιρείες όπως η HP, αποτελεί ψήφο εμπιστοσύνης για την εξέλιξη που έχει επιδείξει το κεντρικό ελληνικό λιμάνι και φυσικά εκφράζει τη σημασία που πλέον διαδραματίζει αυτό για τις παγκόσμιες μεταφορές. Όσον αφορά την επένδυση τη συγκεκριμένη στο λιμάνι, δεν εμπλέκονται μόνο ο ΟΛΠ και η εταιρεία, αλλά και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αποδεικνύοντας για άλλη μια φορά το πόσο σημαντική είναι η σύνδεση ενός σύγχρονου λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο, εάν επιθυμεί βέβαια η διοίκηση του εκάστοτε λιμανιού να μην μείνει έξω από τον παγκόσμιο χάρτη των διεθνών μεταφορών. Επιπλέον πρέπει να αναφερθεί ότι επιθυμία της εταιρείας είναι να καταστήσει τον Πειραιά κύρια πύλη των εμπορευμάτων της για τη νότια, ανατολική και κεντρική Ευρώπη. Αναλυτικότερα τα προϊόντα της στον Πειραιά θα μεταφορτώνονται σε άλλα μικρότερα πλοία και εν συνεχεία θα πλέουν για άλλα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ η σύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο, προσφέρει τη δυνατότητα στην HP να προωθήσει τα αγαθά της προς τη Βαλκανική χερσόνησο την Ουγγαρία και την Τσεχική

Δημοκρατία. Σε όλο αυτό το project η συγκεκριμένη εταιρεία προβάλλει ως βασικό της επιχείρημα την ευκαιρία που εμφανίζεται για εξοικονόμηση κόστους, καθώς μια συντομότερη διαδρομή μεταξύ Κίνας και ορισμένων σημείων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκαλεί μείωση του συνόλου των αγαθών υπό μεταφορά και συνεπώς μικρότερο κόστος αποθεμάτων. Ταυτόχρονα υπάρχει η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη της Αφρικής, όπου αυξάνεται η αξία του ελληνικού λιμένα ως βάση της ΗΡ. Κατόπιν της επένδυσης της τελευταίας, ακολούθησε η Huawei, η οποία με τη σειρά της ίδρυσε κέντρο διανομής στον Πειραιά. Με την προσέλκυση τέτοιων εταιρειών επιτυγχάνεται ο στόχος της Cosco για τη μετατροπή του λιμένα σε κόμβο μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο και σε σημαντικό κέντρο διανομής προϊόντων μέχρι και στις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας (van Der Putten, Frans-Paul, 2014)

Άλλη επίπτωση για την Ευρωπαϊκή Ένωση από την ανάμιξη της Cosco στο κεντρικό ελληνικό λιμάνι, είναι και η εισαγωγή στην Ευρώπη προϊόντων αμφιβόλου ποιότητας, συχνά απομίμησής άλλων αγαθών και φυσικά παρατηρείται μια αύξηση της επιρροής της Κίνας πάνω στις ελληνικές κυβερνήσεις πάνω σε θέματα στρατηγικού ενδιαφέροντος για αυτήν (van Der Putten, Frans-Paul, 2014).

Σίγουρα οι παραπάνω εξελίξεις και οι ανταγωνισμοί δε θα αφήσουν ανεπηρέαστη την Ελλάδα, η οποία θα κληθεί να βρεθεί ενώπιων ιστορικών διλημάτων κυρίως λόγω γεωγραφικής θέσης και θα πρέπει να κάνει τις επιλογές της αργά ή γρήγορα. Το πολιτικό σύστημα της Ελλάδας θα πρέπει να ισορροπήσει μεταξύ αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων εχθρών και συμμάχων (flashnews.gr, 2021).

Τα λιμάνια της Ελλάδος έχουν το πλεονέκτημα λόγω της γεωγραφικής τους θέσης να προσελκύουν το ενδιαφέρον των ισχυρών. Ωστόσο πέρα από τις αναφορές που έγιναν για το λιμένα Πειραιά, τόσο αυτός της Θεσσαλονίκης, όσο και αυτός της Αλεξανδρούπολης δύναται να αποτελέσουν μια εναλλακτική διαδρομή των εμπορευμάτων προς περιοχές όπως οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, εκτός από τα Στενά των Δαρδανελίων, τα οποία πολλές φορές η Τουρκία τα έχει χρησιμοποιήσει εκβιαστικά σε βάρος είτε των γειτονικών της χωρών είτε ακόμα και εις βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα τελευταία είναι ένα από τα «σημεία πνιγμού», χαρακτηρισμός, ο οποίος στη στρατιωτική ορολογία αναφέρεται «σε ένα γεωγραφικό χαρακτηριστικό από το οποίο μια ένοπλη δύναμη πρέπει αναγκαστικά

να διέλθει από ένα στενότερο μέτωπο επίθεσης και φυσικά με μειωμένη μαχητική ισχύ να φτάσει στο στόχο». Ωστόσο δίδεται η δυνατότητα σε μια υποδεέστερη δύναμη να αντιτάξει με μεγαλύτερη ευκολία αντίσταση (Σιούσιουρας & Δαλακλής , 2014). Ένα τέτοιο σημείο πνιγμού αποτελούν τα Στενά Βοσπόρου – Δαρδανελίων, όπου είναι θαλάσσιο πέρασμα πετρελαίου που προέρχεται από την Κασπία Θάλασσα προς τη Μεσόγειο. Συνεπώς γίνεται αντιληπτό η σημαντική θέση των λιμένων της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρουπόλεως, και το πόσο σημαντικό asset είναι στα χέρια της ελληνικής πολιτείας.

Αλλά ταυτόχρονα θα πρέπει να ξεκαθαριστεί και από τα εσωτερικά συμφέροντα και τις πολιτικές δυνάμεις για το εάν είναι επιθυμητές τέτοιου είδους επενδύσεις ή όχι. Συγκεκριμένα για την περίπτωση του ΟΛΠ υπήρξε έντονη αντιπαράθεση για την παραχώρηση ή όχι του επιπλέον 16% ποσοστού στην Cosco. Παρά τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω για το θετικό αντίκτυπο αυτής της επένδυσης στην ελληνική οικονομία, το τελευταίο διάστημα και μέχρι την επικύρωση από την ελληνική Βουλή της τροποποίησης με την οποία παραχωρούταν ένα επιπλέον 16% στην εταιρεία υπήρξαν αντιδράσεις που αναδείκνυαν μια άλλη όψη του «νομίσματος».

Πιο συγκεκριμένα η κινεζική εταιρεία έχει προβεί τα τελευταία χρόνια σε ενέργειες που αποσκοπούν στην επίτευξη επικυριαρχίας στο λιμένα. Αυτό το επιτυγχάνουν μέσω της δημιουργίας θυγατρικών εταιρειών, των οποίων οι δραστηριότητες επεκτείνονται από τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων μέχρι αεροπορικές μεταφορές - υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευής και τórνευση μετάλλων. Αυτές οι ενέργειες τις κινεζικής πλευράς έχουν αυξήσει τη δυσπιστία της επιχειρηματικής κοινότητας του Πειραιά, καθώς η τελευταία θεωρεί ότι η Cosco επιθυμεί μέσω των 65 θυγατρικών που έχει καταρτίσει, να υποσκελίσει τις δραστηριότητες των τοπικών επιχειρήσεων (powergame.gr, 2021).

Παράλληλα δεν είναι μόνο οι ταυτόχρονες επιχειρηματικές δραστηριότητες της Cosco που προκαλούν αντιδράσεις. Πιο συγκεκριμένα οι εργασίες που προχωράει στην περιοχή της Πειραιϊκής και γενικότερα στην ακτογραμμή από Πειραιά μέχρι Σαλαμίνα έχουν προκαλέσει την αντίδραση των δημοτικών συμβουλίων των όμορων δήμων, ενώ η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών

Επιπτώσεων του ΟΛΠ, απόρριφθηκε από το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής (newsbreak.gr, 2021).

Πράγματι οι λιμένες δημιουργούν κάποιες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως είναι η αλλοίωση – εκβιομηχάνιση της παράκτιας γης, που έχει ως αρνητικές συνέπειες την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος, επίσης οι ρύποι από τα καύσιμα των πλοίων επηρεάζουν σοβαρά την ποιότητα του αέρα. Ως απάντηση στα παραπάνω, η Ελλάδα έχει συστήσει την Εθνική Λιμενική Στρατηγική, η οποία παρακολουθεί και μελετά τις προτάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) και αυτές της γραμματείας των ECOrports, που σχετίζονται με έναν κώδικα περιβαλλοντικών κανόνων (docplayer.gr, 2012).

Βέβαια σε αυτήν την κριτική ο ΟΛΠ Α.Ε, απαντάει με τη δημοσιοποίηση των δράσεων εταιρικής ευθύνης όπως η κατασκευή μιας πρότυπης παιδικής χαράς και ενός σύγχρονου πάρκου με ποδηλατόδρομο εντός του χώρου της κρουαζιέρας, τα οποία δύναται να απολαύσουν οι πολίτες του Πειραιά, αλλά και των γύρω περιοχών και φυσικά όλοι οι επισκέπτες. ΟΛΠ. Ταυτόχρονα σε ετήσια βάση εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα που στηρίζει ευπαθείς και ευάλωτες ομάδες, καταπολεμά τη φτώχεια και ενισχύει τον αθλητισμό (metaforespress.gr, 2021). Επομένως προκύπτει ότι κάθε επένδυση έχει και τα θετικά της και τα αρνητικά, γι' αυτό η εκάστοτε πολιτεία θα πρέπει να ζυγίζει τα κόστη και τα οφέλη και να προχωρά με γνώμονα το εθνικό συμφέρον.

Άλλωστε δεν πρέπει η εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση να λησμονεί, ότι η χώρα και επομένως και τα λιμάνια της ελληνικής επικράτειας βρίσκονται στα ΝΑ της Μεσογείου, μια περιοχή όπου η κυριαρχία σ' αυτήν αποτελούσε στόχο των ναυτικών δυνάμεων κάθε ιστορικής περιόδου. Ο ανταγωνισμός των τριών δυνάμεων, ήτοι των ΗΠΑ, Ρωσίας και Κίνας πρέπει να αποτελέσει ευκαιρία για την Ελλάδα. Οι ΗΠΑ μέσω του ΝΑΤΟ, αλλά και μέσω των στρατιωτικών βάσεων που έχει αναπτύξει στον ελλαδικό χώρο, αποδεικνύει τη σημασία που έχει ο χώρος αυτός για τα αμερικανικά συμφέροντα.

Από την πλευρά της Ρωσίας μετά το τέλος του Ψυχρού πολέμου και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 και στις απαρχές του 2000, με την εσωστρέφεια την οποία πέρασε, περίοδο κατά την οποία αμφισβητήθηκε και αγνοήθηκε, όσον αφορά

τις διεθνείς εξελίξεις, τώρα πλέον δείχνει διάθεση να διεκδικήσει μερίδιο στο μοίρασμα χρυσοφόρων περιοχών. Ωστόσο μοναδικό έρεισμα το οποίο φαίνεται να διατηρεί μέχρι τώρα στη λεκάνη της Μεσογείου, είναι η Συρία, κάτι που άλλωστε δικαιολογεί τη στάση της Ρωσίας, με την υποστήριξη που προσέφερε για τη διατήρηση του τωρινού καθεστώτος. Πέρα από αυτές τις κινήσεις που έχουν στρατιωτικό χαρακτήρα, όπως προαναφέρθηκε, ένας τρόπος για μια μεγάλη δύναμη να αυξήσει την επιρροή της σε μία μικρή χώρα είναι μέσω της «ήπιας» ισχύος, γι' αυτό προσπαθεί μέσω επενδύσεων να πραγματοποιήσει το στόχο της. Έτσι στην περίπτωση της Ελλάδας, η Ρωσία και κατ' επέκταση ρωσικές εταιρείες, συμμετέχουν σε διάφορα κοινοπρακτικά σχήματα, τα οποία υποβάλουν προσφορές σε διάφορους διαγωνισμούς ιδιωτικοποίησης ελληνικών λιμένων και όχι μόνο. Πάντως αυτό που γίνεται αντιληπτό είναι ότι η Ρωσία, αποδέχεται σε ένα βαθμό ότι η Ελλάδα είναι ενταγμένη στους δυτικούς θεσμούς και δεν εφαρμόζει επιθετική πολιτική.

Ακολούθως ότι αφορά την περίπτωση της Κίνας αυτή χρησιμοποιεί κατ' εξακολούθηση την «ήπια» ισχύ που διαθέτει, δηλαδή τα τεράστια αποθεματικά που διαθέτει, με συνέπεια να είναι ικανή να χρηματοδοτεί project από την Ευρώπη και βέβαια την Ελλάδα, λιμάνι Πειραιά, μέχρι την Αφρική, όπου η όλη δραστηριότητα που αναπτύσσει σ' αυτή την ήπειρο, χαρακτηρίζεται ως επιδίωξη της να την καταστήσει «δορυφόρο» της, ενώ οι τεράστιες ενεργειακές της ανάγκες την οδήγησαν να αναζητάει στην προαναφερθείσα ήπειρο αποθέματα πετρελαίου, όπως στην περιοχή του Σουδάν, στο Τσάντ, την Αγκόλα κ.α.

Συνεπώς η ελληνική πολιτεία, έχοντας αναγνωρίσει τις επιδιώξεις των τριών επίδοξων κυρίαρχων στο χώρο της Μεσογείου θα πρέπει να κάνει προσεκτικές κινήσεις, ώστε να αποκομίσει κέρδος, στα οποία θα περιλαμβάνεται και η ενίσχυση της ασφάλειας της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πρόσφατα υπήρξε παρέμβαση του Ρώσου πρέσβη μέσα από ιδιωτικό κανάλι πανελλαδικής εμβέλειας, μέσω του οποίου αναφέρθηκε στην αμυντική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και ΗΠΑ που αφορά και την περιοχή της Αλεξανδρούπολης και τόνισε ότι η περαιτέρω προώθηση νατοϊκών στρατευμάτων πλησίον της Ρωσίας, θα προκαλέσει ρωσικά αντίμετρα (star.gr, 2021). Δηλαδή με το προαναφερθέν γεγονός, γίνονται απευθείας αντιληπτές οι κόκκινες γραμμές στις οποίες κινείται η εξωτερική πολιτική των μικρών κρατών, τα οποία όμως δε θεωρούνται αδιάφορα για τους παγκόσμιους παίκτες της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής σκηνής.

Το να διατηρήσει μια χώρα πλήρη ουδετερότητα είναι αρκετά δύσκολο, πόσο μάλλον για την Ελλάδα η οποία μετέχει στους δυτικούς θεσμούς, όπως το NATO και η ΕΕ, ωστόσο όπως αναφέρθηκε παραπάνω υπήρξε περίπτωση που σε μια ανακοίνωση της Ένωσης εις βάρος της Κίνας τήρησε μια ουδέτερη στάση. Προφανώς και οι υπεύθυνοι της ελληνικής διπλωματίας ζύγισαν τα κόστη και τα οφέλη, και διαπίστωσαν ότι τα κέρδη τα οποία αποκομίζουν από την κινέζικη πλευρά και τις επενδύσεις της, δεν είναι αμελητέα, γι' αυτό δε θέλησαν να λάβουν ξεκάθαρη θέση. Βέβαια η Ελλάδα ως «μικρή» χώρα συγκέντρωσε τα αρνητικά σχόλια των εταίρων και των ευρωπαϊκών μέσων ενημέρωσης, ωστόσο οι Ευρωπαίοι εταίροι δεν δείχνουν την ίδια ευαισθησία, όταν παρά τις κυρώσεις που έχει επιβάλει η ΕΕ στη Ρωσία, υπάρχει μέλος αυτής το οποίο κλείνει συμφωνίες με τη ρωσική πλευρά, για ενεργειακά θέματα.

Επομένως και από αυτό το μικρό παράδειγμα αποδεικνύεται το πόσο δύσκολο είναι για μια «μικρή» χώρα να ελιχθεί στη διεθνή σκακιέρα, ιδιαίτερα όταν διαθέτει περιουσιακά στοιχεία που κεντρίζουν το ενδιαφέρον. Δεν πρέπει εδώ να λησμονείται ότι οι Μεγάλες Δυνάμεις πάντα προφύλασσαν τα συμφέροντα τους και βεβαίως όταν το επέτρεπαν οι αλλαγές συσχετισμών δεν έδειχναν κανένα δισταγμό να αλλάξουν πλευρή και να αθετήσουν προγενέστερες συμφωνίες. Ιδιαίτερα ο Ελληνισμός δεν πρέπει να ξεχνάει το πώς ξεκίνησε η Μικρασιατική εκστρατεία και με ποιο τρόπο τελείωσε. Οι τότε Σύμμαχοι με μεγάλη ευκολία και με διάφορες προφάσεις, φέρθηκαν αφερέγγυα στην ελληνική πλευρά με αποτέλεσμα να χαθεί ο ελληνισμός της Μικράς Ασίας. Η ένταξη της Ελλάδος στο πλευρό της Αντάντ δεν είχε τα αποτελέσματα που επιθυμούσε η Ελλάδα, η οποία επιζητούσε την πραγμάτωση

της Μεγάλης Ιδέας, Τι θα γινόταν εάν είχε τηρηθεί ουδέτερη στάση, είναι ένα ερώτημα το οποίο δεν μπορεί να απαντηθεί.

Η ουδετερότητα είναι μια στάση η οποία δύσκολα μπορεί να επιτευχθεί, ιδίως όταν αυτή η χώρα αποτελεί το «μήλον της έριδος» μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων, όπως χαρακτηριστικά συνέβη με την Ουκρανία. Όπως αναφέρει ο Matizen «τα ουδέτερα κράτη είναι συνήθως η λύση που επιλέγουν τα μεγαλύτερα γειτονικά κράτη, τα οποία προτιμούν για την καλύτερη διαχείριση της αντιπαλότητας τους να δημιουργήσουν μια ουδέτερη ζώνη, για την αποφυγή της σύγκρουσης»(Pedi, Revecca,2020).

Βέβαια η Ελλάδα δεν μπορεί να παρομοιαστεί με την Ουκρανία, καθώς η επιλογή της πρώτης να ενταχθεί στους δυτικούς θεσμούς ξεκαθάρισε τον προσανατολισμό της και άμεσα την περιόρισε από οποιαδήποτε κίνηση προσέγγισης προς τη ρωσική πλευρά και σε λιγότερο βαθμό με την κινεζική πλευρά. Η Ελλάδα σε αντίθεση με την Ουκρανία, στην αναζήτηση ως «μικρή» χώρα ενός «καταφυγίου», ενστερνίστηκε τις αξίες του (της ΕΕ) και έτσι ενσωματώθηκε. Οι περιορισμένες συνεργασίες, κυρίως με τους Ρώσους και λιγότερο με τους Κινέζους ίσως να οφείλεται στο ότι οι ρωσικές προθέσεις στη Μεσόγειο έχουν περισσότερο γεωστρατηγικό χαρακτήρα απ' ότι αυτές των Κινέζων που είναι περισσότερο εμπορικές κινήσεις, έτσι είναι γνωστό ότι οποιαδήποτε προσπάθεια συνεργασίας ιδίως με τους Ρώσους, προκαλεί αντίδραση από πλευράς των δυτικών συμμάχων. Αυτό φαίνεται να το έχουν αποδεχτεί οι δύο ανερχόμενες δυνάμεις που φιλοδοξούν να αλλάξουν τον παγκόσμιο συσχετισμό ισχύος, αλλά δεν τις αποθαρρύνει κιόλας, από το να κάνουν ενέργειες για να αυξήσουν την επιρροή τους στον ελλαδικό χώρο.

Η Ρωσία βλέπει στην Ελλάδα ένα μέλος της ΕΕ, το οποίο δύναται να λειάνει μέσα στους κόλπους της ΕΕ τις αντιρωσικές φωνές, η δε Κίνα τη βλέπει ως μια πύλη από την οποία δύναται να μπορεί να προωθήσει τα εμπορεύματα της, εντός Ευρώπης. Έτσι η διαφορετική οπτική γωνία με την οποία βλέπουν η Κίνα και η Ρωσία την Ελλάδα, έχει ως συνέπεια να υπάρχει περισσότερη αντιπαλότητα μεταξύ των Ρώσων και των Αμερικάνων, ιδίως για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Φάνηκε από την πρώτη στιγμή ότι οι τελευταίοι μετά την απώλεια των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, δε θα κατέθεταν έτσι εύκολα τα «όπλα»

για το λιμάνι τη Θράκης, το οποίο γεωστρατηγικά όπως έχει αναφερθεί εξυπηρετεί και άλλα συμφέροντα, κυρίως νατοϊκά. Η διαγωνιστική διαδικασία είναι ακόμα σε εξέλιξη και αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον το τελικό αποτέλεσμα. Για τις παράλληλες ενέργειες που εκτελούν οι Αμερικάνοι στην ευρύτερη περιοχή της Αλεξανδρούπολης, φαίνεται ότι έχει ενοχλήσει, πλην τους άμεσα ανταγωνιστές για την ιδιωτικοποίηση και τη γειτονική Τουρκία (newpost.gr, 2021) καθώς θα μειωθεί η σπουδαιότητα των Στενών και έτσι θα εξαλειφτεί η δυνατότητα που της παρέχετε να εκβιάζει τη διεθνή κοινότητα. Δηλαδή συνάγεται το συμπέρασμα, ότι η Τουρκία κατέχει ένα asset, τα Στενά, τα οποία προσέδιδαν μια αξία, κυρίως στο διεθνές εμπόριο και βέβαια διευκολύνσεις στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Αυτόματα όμως με την όποια αναβάθμιση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης και κατά δεύτερο λόγο της Θεσσαλονίκης, μειώνεται η αξία του, καθώς παρέχεται εναλλακτικό δρομολόγιο. Αυτή την αξία που προσφέρουν τα ελληνικά περιουσιακά στοιχεία στην διεθνή κοινότητα, πρέπει να την αξιοποιήσει η ελληνική πλευρά προκειμένου να αποκομίσει κέρδη.

Βασικό στοιχείο το οποίο πρέπει να μην ξεχνάει η ελληνική διπλωματία είναι ότι δεν υπάρχουν φιλίες στις διεθνείς σχέσεις, αλλά συνάπτονται συμμαχίες για όσο χρόνο ταυτίζονται τα συμφέροντα. Γι' αυτό θα πρέπει να ζυγίσει προσεκτικά τις επόμενες κινήσεις της, να δει τα κόστη και τα οφέλη από τις αντίστοιχες επιλογές και εν συνεχεία να προβεί σε αποφάσεις. Βέβαια πολλές φορές η υφιστάμενη οικονομική κατάσταση επηρεάζει κάποιες επιλογές. Ιδιαίτερα όταν η οικονομία αντιμετωπίζει προβλήματα και η εκάστοτε κυβέρνηση αναζητά επενδύσεις, τότε στη λήψη της απόφασης βαραίνει περισσότερο το πρακτικό κομμάτι και τότε αμελεί ή λαμβάνει λιγότερο υπόψη τις άλλες αξίες και πολιτικές που παραδοσιακά ακολουθούσε. Αυτό συνέβη με την ελληνική κυβέρνηση, σε μια διάσκεψη στον ΟΗΕ, όπου δε συμφώνησε για μια ανακοίνωση της ΕΕ εναντίον της Κίνας για καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ήτοι οι αναπτυσσόμενες ελληνοκινεζικές σχέσεις επικράτησαν εις βάρος της ομοφωνίας της ΕΕ.

Όντως η κινεζική επένδυση στον λιμένα του Πειραιά, ωφέλησε την Ελλάδα, από οικονομικής σκοπιάς, καθώς μέσα από τα χρήματα που έχει επενδύσει ενέταξε το λιμάνι στο χάρτη με τα πιο σημαντικά λιμάνια για τις παγκόσμιες μεταφορές, τερματίζοντας έτσι την πολυετή απαξίωση στην οποία είχε περιέλθει εξαιτίας της

απραξίας ή της αναληψίας και σύγκρουσης συμφερόντων και διαφωνιών μεταξύ εργατικού δυναμικού και λιμενικών διοικήσεων. Δηλαδή μέχρι τώρα η επένδυση κρίνεται επωφελής, ανεξάρτητα του γεγονότος ότι μπορεί να υπάρχουν κάποιες αντιδράσεις από διάφορους φορείς κυρίως σε θέματα περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούνται από τις εργασίες της επιχείρησης στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Η ελληνική πολιτεία σωστά πράττει και προχωρά σε διαδικασίες ιδιωτικοποιήσεων των λιμενικών της υποδομών αφήνοντας πίσω τις παθογένειες του παρελθόντος. Ο ανταγωνισμός στην περιοχή της Μεσογείου έχει αυξηθεί, και δεν μπορούν πλέον οι διοικήσεις των λιμένων να στηρίζονται σε άτομα τα οποία δεν έχουν τα εφόδια να ανταποκριθούν στα καθήκοντα τους και να διαβάσουν τις σύγχρονες προκλήσεις. Δυστυχώς το ελληνικό κράτος άργησε να το αντιληφθεί αυτό, αλλά όταν είδε το αποτέλεσμα της επένδυσης στο λιμάνι του Πειραιά,πίστευσε τις διαδικασίες για τα υπόλοιπα λιμάνια. Έτσι πλέον υπάρχουν απτά θετικά αποτελέσματα και στον ΟΛΘ, ενώ και αυτό της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και του Βόλου καθώς και άλλα, θα αποτελέσουν τη συνέχεια των εξελίξεων στις ιδιωτικοποιήσεις.

Βλέποντας η ελληνική πλευρά το ενδιαφέρον που επιδεικνύουν εταιρικά σχήματα για τους υπό εξέλιξη διαγωνισμούς, αυτό αποτελεί απόδειξη για τη σπουδαιότητα των assets που διαθέτει. Σε αυτό το σημείο ίσως θα πρέπει να προσεχτεί, ώστε να μη δημιουργηθούν μονοπώλια σε διάφορες περιοχές, διότι σίγουρα θα επηρεαστεί και η οικονομική ζωή πέριξ των λιμένων. Ένα απτό παράδειγμα αποτέλεσε η απόκτηση των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά από Έλληνα πλοιοκτήτη αντί του κινεζικού ομίλου που δραστηριοποιείται στον Πειραιά. Επιπλέον η επένδυση στον ΟΛΘ από διαφορετικό σχήμα, αντί του ίδιου που είναι στον ΟΛΠ, δείχνει μια πρόθεση ώστε να μη γίνουν μονοπωλιακές καταστάσεις. Πιθανόν εάν 2 ή 3 λιμάνια εξαγοράζονταν από τα ίδια εταιρικά σχήματα, τα οποία εκπροσωπούσαν κάποια χώρα, τότε σίγουρα ελλείποντος υγιούς ανταγωνισμού, ίσως επί τούτου κάποια επένδυση να απαξιωνόταν από την ίδια την εταιρεία, προκειμένου να επωφεληθεί μια άλλη επένδυση της, ακόμα και σε άλλη χώρα. Μη λησμονείται το γεγονός ότι η Cosco για παράδειγμα έχει επενδύσει σε πολυάριθμα λιμάνια σ' όλον τον κόσμο, προκειμένου να εξυπηρετήσει την πρωτοβουλία «Μια Ζώνη - Ένας

Δρόμος». Έτσι εάν είχε αγοράσει όλους τους σημαντικούς ελληνικούς λιμένες, ίσως να έδινε προτεραιότητα στον ΟΛΠ, αφήνοντας πιο πίσω την επένδυση του ΟΛΘ, στερώντας έτσι οφέλη από την κοινωνία της Βορείου Ελλάδος. Αντ' αυτού η τωρινή δημιουργηθείσα κατάσταση, δίδει κίνητρα στις ιδιοκτησίες τους να αναπτύξουν καινοτόμα έργα και να απαιτήσουν από την ελληνική πολιτεία υποστηρικτικά έργα, προκειμένου να αυξήσουν την αξία των επενδύσεων τους.

Ολοκληρώνοντας η εμπλοκή στους ελληνικούς λιμένες κοινοπραξιών, οι οποίες εκπροσωπούν ισχυρά κράτη, δημιουργεί ένα δίκτυ ασφαλείας για τη χώρα. Άλλωστε δεν ήταν τυχαία η επιλογή της Κύπρου να εμπλέξει μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες για την εξόρυξη των υδρογονανθράκων της. Αυτό, της προσέφερε ασφάλεια, καθώς η Τουρκία παρέμεινε σε λεονταρισμούς και απειλές, μη προχωρώντας σε υλοποίηση αυτών την περίοδο που γινόντουσαν γεωτρήσεις στην κυπριακή ΑΟΖ. Συνεπώς με την εμπλοκή στους ελληνικούς λιμένες επιχειρηματικών ομίλων από ισχυρά κράτη, δημιουργεί σε οποιονδήποτε επιβουλεύεται την εθνική κυριαρχία της Ελλάδας, δισταγμούς ώστε να το σκεφτεί ξανά. Επομένως συνάγεται το συμπέρασμα, ότι εφόσον οι ελληνικοί λιμένες έχουν από τη φύση τους μια αξιοζήλευτη θέση, που αποτελεί πλεονέκτημα σε αυτόν που τους διαχειρίζεται για κέρδη, ας γίνουν πλεονέκτημα και για την ίδια τη χώρα.

Άλλωστε, όπως αναφέρει ο καθηγητής κ. Μάνος Καραγιάννης, «για την Ελλάδα η γεωγραφία είναι η μοίρα και η ευκαιρία της» (Καραγιάννης, 2021). Δηλαδή γεωγραφικά ναι μεν είναι σε δύσκολη περιοχή, όπου δε μπορεί να εφησυχαστεί, όσον αφορά σε θέματα ασφάλειας, αλλά μπορεί να αποτελέσει και το πλεονέκτημα, το οποίο με κατάλληλη αξιοποίηση δύναται να συνδράμει στην ενίσχυση της θέσης της Ελλάδος στο διεθνές σύστημα, εξάλλου η θέση της στη ΝΑ Ευρώπη, την κράτησε στους κόλπους της Ένωσης, στην κρίση του 2015.

Συνεπώς όταν τα ελληνικά λιμάνια αξιοποιηθούν κατάλληλα, με τη συμμετοχή εταιρειών κολοσσών στην παγκόσμια οικονομία, τότε το σίγουρο είναι ότι θα έχει απλωθεί ένα δίκτυ ασφαλείας και ευημερίας στην Ελλάδα. Με την οικονομία να βελτιώνεται όχι μόνο η ελληνική, αλλά κατ' επέκταση και αυτή των γειτονικών βαλκανικών χωρών, ταυτόχρονα μειώνονται οι πιθανότητες αποσταθεροποίησης των κρατών αυτών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

assets.ey.com. (2021, 7). Retrieved from https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_gr/topics/attractiveness/2021/ey-greece-attractiveness-survey-2021.pdf

businessnews.gr (2021, Οκτ 25) Πρέσβης Κίνας Σιάο Τζουντσένγκ: Οι διεθνείς επενδυτές επιθυμούν διακαώς να επενδύσουν στην Ελλάδα

Retrieved from <https://www.businessnews.gr/prosopa/item/221339-presvis-kinas-siao-tzountsengk-oi-diethneis-ependytes-epithymoyn-diakaos-na-ependysoun-stin-ellada>

Brattberg, Le Corre, Stronski, De Waal. (2021). *Η κινεζική επιρροή στη νοτιανατολική , κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ευαλωτότητα και ανθεκτικότητα*. Carnegie. Carnegie Endowment For International Peace.

capital.gr. (2017, Ιουλ 3). Οι Ελληνοαμερικάνικες Σχέσεις από το χθες στο σήμερα: Νέοι Προσανατολισμοί. (Σ. Ν. Λίτσας, Trans.)

Retrieved, from <https://www.capital.gr/arthra/3223670/oi-ellinoamerikanikes-sxeseis-apo-to-xthes-sto-simera-neoi-prosanatolismoι>

capital.gr. (2021, Σεπ 17). Άνοιγμα στη ναυπηγοεπισκευή εξετάζει ο ΟΛΘ.

Retrieved from <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3582365/anoigma-sti-naupigoepiskeui-exetazei-o-olth>

capital.gr. (2021, Σεπ 16). Φορτσάρι για Dry Port στη Σερβία ο ΟΛΘ.

Retrieved from <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3582154/-fortsarei-gia-dry-port-sti-serbia-o-olth>

capital.gr. (2021, Αυγ 28). Το έμφραγμα στο Διεθνές εμπόριο και τα ελληνικά λιμάνια
Retrieved from <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3578290/to-emfragma-sto-diethnes-emporio-kai-ta-ellinika-limania>

capital.gr. (2021, Σεπ 14). Σε πλήρη εξέλιξη το επενδυτικό πλάνο του λιμανιού Θεσσαλονίκης.

Retrieved from <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3580999/se-pliri-exelixi-to-ependutiko-plano-tou-limaniou-thessalonikis>

capital.gr. (2021, Μαι 7). Τζ. Πάιατ από Αλεξανδρούπολη: Στρατηγική η δέσμευση των ΗΠΑ στη Βόρεια Ελλάδα.

Retrieved from <https://www.capital.gr/politiki/3543973/tz-paiat-apo-alexandroupoli-stratigiki-i-desmeusi-ton-ipa-sti-boreia-ellada>

Crandall, M., & Collin, A. (2015). *Small States and Big Ideas: Estonia's Battle for Cybersecurity Norms*. Routledge.346-368.

docplayer.gr. (2012). *ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ* . Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου.

Retrieved from <https://docplayer.gr/607887-Ethniki-stratigiki-limenon-2013-2018-yπουργείο-naytilias-aigaiou.html>

ec.europa.eu. (2015, Ιαν 16).

Retrieved from https://ec.europa.eu/greece/node/1254_el

energia.gr. (2021, Μαρ 19). Στην Αλεξανδρούπολη Επενδύουν οι ΗΠΑ για... Ανάσχεση της Ρωσίας. Retrieved from <https://www.energia.gr/article/175982/-sth-n-alexandroypolh-ependyoyon-oi-hpa-gia-anashesh-ths-rosias->

energypress.gr. (2021, Ιουλ 16). Επέκταση του αγωγού καυσίμων των Ενόπλων Δυνάμεων προς Αλεξανδρούπολη θέλουν οι ΗΠΑ – ΝΑΤΟϊκά κονδύλια για το έργο. (Γ. Παπαδημητρίου, Compiler)

Retrieved from <https://energypress.gr/news/epektasi-toy-agogoy-kaysimon-ton-enoplon-dynameon-pros-alexandroypoli-theloy-n-oi-ipa-natoika>

euronews. (2021, Ιουλ 12).

Retrieved from <https://gr.euronews.com/2021/07/12/eyrwpaiiki-antepithesi-ston-epektatismo-tis-kinas>

ey.com. (2021, Απρ 19).

Retrieved from https://www.ey.com/el_gr/transportation/ellada-diethnes-kentro-logistics-kai-emporeymatikon-metaforon-2021-kai-metepeita

flashnews.gr. (2021, Σεπ 18). Μέχρι που θα φθάσει ο ανταγωνισμός ΗΠΑ-Κίνας και οι προκλήσεις για την Ελλάδα.

Retrieved from <https://flashnews.gr/post/471720/mexri-poy-tha-ftasei-o-antagwnismos-hpa-kinas-kai-oi-proklhseis-gia-thn-ellada>

foreignaffairs.gr. (2020, Ιουν 26). Η Κίνα χάνει την Ινδία

Retrieved from <https://foreignaffairs.gr/articles/72808/tanvi-madan/i-kina-xanei-tin-india>

hellasjournal.com. (2021, Ιουλ 30). Οι Αμερικανοί ανησυχούν για τη σχέση της Ελλάδας με την Κίνα: Μέγα “πρόβλημα” και το λιμάνι του Πειραιά....

Retrieved from <https://hellasjournal.com/2021/07/i-amerikani-anisichoun-gia-ti-schesi-tis-elladas-me-tin-kina-mega-provlima-ke-to-limani-tou-pireia/>

Iftikhar Mohid, Zhan Jing Vivian. (2020). *The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan*. Routledge.

imerisia.gr. (2021, Σεπ 3). ΤΑΙΠΕΔ: Πώς τρέχουν οι διαγωνισμοί για τα Περιφερειακά Λιμάνια.

Retrieved from https://www.imerisia.gr/oikonomia/21681_taiped-pos-trehoyn-oi-diagonismoι-gia-ta-perifereiaka-limania

insider.gr. (2021, Οκτ 7). ΟΛΠ στο 67% από 51% αυξήθηκε το ποσοστό της Cosco

Retrieved from <https://www.insider.gr/epiheiriseis/193250/olp-sto-67-apo-51-ayxithike-pososto-tis-cosco>

insider.gr. (2021, Ιουν 29). «Βγαίνει» ο διαγωνισμός - «κόμβος» για τον λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Retrieved from <https://www.insider.gr/oikonomia/178715/bgainei-o-diagonismos-kombos-gia-ton-limena-alexandroypolis>

Kapitsinis, N, Metaxas, T, Duquenne, M.N. (2013). Exploring the Coherence and the Meaning of Territorial Competition: Do National States Behave in the Same Way as Firms in Case of Default? The Case of Greece and Dubai. *Applied Econometrics and International Development*, 13(2), 57-72. Cardiff University.

Karlis, T, Polemis, D. (2019, Ιουν). The Belt and Road initiative. A geopolitical analysis. *IAME 2019*, 81. Athens.

Kassab H.S. (2020, Σεπ). Soft Power and Struggles for Leadership: The United States, Russia and China. *Contemporary Chinese Political and Strategic Relations: An International Journal*, 6(2), 507-538.

kathimerini. (2021, Ιουν 14). Στην Cosco το επιπλέον 16% του ΟΛΠ.

Retrieved from <https://www.kathimerini.gr/economy/561397888/stin-cosco-to-epipleon-16-toy-olp/>

kathimerini.gr. (2021, Φεβ 8). Γεωπολιτικά παιχνίδια με τα ελληνικά λιμάνια

Retrieved from <https://www.kathimerini.gr/society/561255325/geopolitika-paichnidia-me-ta-ellinika-limania/>

kostasxan.blogspot.com. (2021, Μαι 25). Διπλωματία στο Σότσι και στο βάθος Τουρκία . Retrieved from <https://kostasxan.blogspot.com/2021/05/blog-post>

Kumara, J.S. (2021). The Sea Power of Small States: A Case Study of Sri Lanka. *ESJ Humanities*. pp151-169.

liberal.gr. (2019, Απρ 4). Σ. Θεοφάνης το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το κύριο εξαγωγικό λιμάνι της Ελλάδος

Retrieved from <https://www.liberal.gr/economy/s-theofanis-to-limani-tis-thessalonikis-einai-to-kurio-exagogiko-limani-tis-ellados-/246629>

lifo.gr.(2021,Νοε 1). Ερντογάν: Η αμερικανική βάση στην Αλεξανδρούπολη «ενοχλεί έντονα» την Τουρκία.

Retrieved from <https://www.lifo.gr/now/world/enohlisi-erntogan-i-amerikaniki-basi-stin-alexandroypoli-anastatonei-sobara-tin-toyrkia>

m.naftemporiki.gr. (2018, Ιουν 1). Τα σχέδια της Κίνας για το «One belt one road σε όλο τον πλανήτη

.Retrieved from <https://m.naftemporiki.gr/story/1356635/ta-sxedia-tis-kinas-gia-to-one-belt-one-road-se-olo-ton-planiti>

m.naftemporiki.gr. (2020, Ιουλ 23). Bloomberg: Η Ελλάδα προχωρά κανονικά στις ιδιωτικοποιήσεις λιμανιών.

Retrieved from <https://m.naftemporiki.gr/story/1621712/bloomberg-h-ellada-proxora-kanonika-stis-idiotikopoiiseis-limanion>

Markovic Khaze, Nina. (2018). *European Union's enlargement fatigue: Russia's and China's rise in Southeast Europe?* Australian and New Zealand Journal of European Studies.

Matthias Maass. (2009). The elusive definition of the small state. *International Politics*, 46(1), pp. 65-83.

Matthias Maass. (2014). Small States: Survival and Proliferation. *International Politics*, 51(6), pp. 709-728.

metaforespess.gr. (2019, 11 4). Οι βασικοί πυλώνες ανάπτυξης των περιφερειακών λιμανιών. Η ανάπτυξη του Επιχειρησιακού Σχεδίου του λιμένα Βόλου. Retrieved from <https://www.metaforespess.gr/gnomi>

metaforespess.gr. (2021, Οκτ 15). Retrieved from <https://www.metaforespess.gr/naftilia>

mfa. (2021, Ιουλ 8). Διμερείς σχέσεις της Ελλάδος με την Κίνα Retrieved from <https://www.mfa.gr/blog/dimereis-sheseis-tis-ellados/china/>

mfa.gr. (2021). Διμερείς Σχέσεις της Ελλάδος με Ρωσία.

Retrieved from <https://www.mfa.gr/blog/dimereis-sheseis-tis-ellados/rosia/>

moneyreview.gr. (2021, Σεπ 23).ΟΛΠ – Δημόσιο υπεγράφη η τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης.

Retrieved from <https://www.moneyreview.gr/business-and-finance/business/48379/olp-dimosio-ypegrafi-i-tropoioisi-tis-symvasis-parachorisis/>

mononews. (2021, Ιουλ 10).Πυρετώδεις διαβουλεύσεις για το 16%.Βενιάμης :Η Cosco να μην καταστρέψει το ναυτιλιακό cluster του Πειραιά.

Retrieved from <https://www.mononews.gr/business/shipping/olp-piretodis-diavoulefsis-gia-to-16-veniamis-i-cosco-na-min-katastrepsi-to-naftiliako-cluster-tou-pirea>

mononews.gr. (2021, Οκτ 14).Ολιστική προσέγγιση αναβάθμισης του λιμένος Πειραιά- Σημαντικές επενδύσεις έφεραν τον Πειραιά στην κορυφή του Ευρωπαϊκού Χάρτη.

Retrieved from <https://www.mononews.gr/business/shipping/olp-olistiki-prosengisi-anavathmisis-tou-limenos-pirea-simantikes-ependisis-eferan-ton-pirea-stin-korifi-tou-evropaikou-charti>

mononews.gr. (2021, Νοε 5).Δυναμική επανεκκίνηση της Κρουαζιέρας – Περισσότερα από 700 κρουαζιερόπλοια αναμένονται εντός του 2022στο λιμάνι του Πειραιά.

Retrieved from <https://www.mononews.gr/business/shipping/dinamiki-epanekkinisi-tis-krouazieras-perissotera-apo-700-krouazieroplia-anamenonte-entos-to-2022-sto-limani-tou-pirea>

naftemporiki.gr. (2018, Μαρ 4).Πως η Κίνα διεκδικεί τον έλεγχο διακίνησης του εμπορίου.

Retrieved from <https://naftemporiki.gr/finance/story/1324245/pos-i-kina-diekdikiei-ton-elegxo-diakinisis-tou-emporiou>

naftikachronika.gr. (2020, Ιουλ 23). Συμφωνία Κίνας-Ιράν. Οι βλέψεις οι ευσεβείς πόθοι και οι αντιδράσεις.

Retrieved from <https://www.naftikachronika.gr/2020/07/23/symfonia-kinas-iran-oi-vlepseis-oi-efseveis-pothoi-kai-oi-antidraseis/>

naftikachronika.gr. (2021, Οκτ 13). Retrieved from <https://www.naftikachronika.gr/2021/10/13/symmachia-tis-olth-ae-me-tin-amazon-me-epikentro-tin-kainotomia/>

newmoney.gr. (2021, 8 29). Στο προσκήνιο ξανά το mega project sea2sea Retrieved from <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/ependyseis/sto-proskinio-xana-to-mega-project-sea2sea-pics/>

newmoney.gr. (2021, Οκτ 15). Cosco: «Επιβεβλημένη η κατασκευή της προβλήτας IV στον Πειραιά».

Retrieved from <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/cosco-epivevlimeni-i-kataskevi-tis-provlitas-iv-ston-pireia/>

newmoney.gr. (2021, Φεβ 22). Η συγχώνευση των λιμανιών Αμβέρσας- Zeebrugge πιέζει τον Πειραιά.

Retrieved from <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/i-sigchonefsi-ton-limanion-amversas-zeebrugge-piezi-ton-pireia/>

newmoney.gr(2020,Φεβ 16). Πάιατ: Αμερικανικά σχέδια για κοινή ανάπτυξη των λιμανιών Βόλου, Αλεξανδρούπολης.

Retrieved from <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/paiat-amerikanika-schedia-gia-kini-anaptixi-ton-limanion-volou-alexandroupolis/>

newsbreak.gr. (2021, Οκτ 11). Πειραιάς: Περιβαλλοντικό έγκλημα ακτογραμμή Cosco.

Retrieved from <https://www.newsbreak.gr/ellada/259344/peiraias-perivallontiko-egklima-aktogrammi-cosco/>

newpost.gr.(2021,Νοε 11). Αλεξανδρούπολη: Η πόλη που φοβίζει την Άγκυρα - Η βάση, οι Αμερικανοί και ο ρόλος του NATO.

Retrieved from

<https://newpost.gr/amyna/618ca51c386026347ded2583/alexandroypoli-i-poli-poy-fovizei-tin-agkyra-i-vasi-oi-amerikanoi-kai-o-rolos-toy-nato>

ola-sa.gr. (n.d.). Retrieved from <https://www.ola-sa.gr/News/Details/tabid/126/ID/5/Default.aspx>

olp.gr. (n.d.). Retrieved from <https://www.olp.gr/el/o-organismos/istoriki-anadromi>

ot.gr. (2021, Αυγ 9). Ο πρέσβης Πάιατ και η ατζέντα των επαφών του, το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και η γραμμή με τη Βάρνα, η πρωτιά της Ψηφιακής Μέριμνας και οι τράπεζες του Ταμείου Ανάκαμψης.

Retrieved from <https://www.ot.gr/2021/08/09/inside-stories/o-presvis-paiat-kai-i-atzenta-ton-epafon-tou-to-limani-tis-aleksandroupolis-kai-i-grammi-me-ti-varna-i-protia-tis-psifiakis-merimnas-kai-oi-trapezes-tou-tameiou-anakamphis/>

ot.gr. (2021, Ιουν16). ΟΛΘ: Ξεκινά η οδική σύνδεση του 6ου προβλήτα με ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό. Retrieved from <https://www.ot.gr/2021/06/16/naytilia/limania/olth-ksekina-i-odiki-syndesi-tou-6ou-provlita-me-pathe-kai-egnatia-odo/>

Pagoulatos, G, Sokou, K. (2021, 2). US- Greece relations in the Biden era. Why the road to rebuilding the transatlantic alliance runs through Athens. *HELLENIC FOUNDATION FOR EUROPEAN & FOREIGN POLICY*, 1-8.

parapolitika.gr. (2021, Μια 7). Τζέφρι Πάιατ: Στρατηγικής σημασίας το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης για τις ΗΠΑ . Retrieved from <https://www.parapolitika.gr/politiki/article/1112311/tzefri-paiat-stratigiki-i-desmeusi-ton-ipa-sti-voreia-ellada/>

- paratiritis-news.gr. (2020, Δεκ 16). Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης στον 21^ο αιώνα. Retrieved from <https://www.paratiritis-news.gr/aparatirita/to-limani-tis-alexandroupolis-ston-21o-aiona/>
- Paul Stronski. (2021, 6). A Difficult Balancing Act: Russia's Role in the Eastern Mediterranean. 1-24. Carnegie Endowment for International Peace.
- Pedaliou, E. G. (2016). *Greece and the Crisis: A Historical Perspective*. COLECCION MONOGARFIAS CIDOB.
- Pedi, R. (2017, 8). Greece in the Aftermath of the Economic Crisis Needs to Change Its Strategy in the International System : Choosing Between Melians and David. 143-160.
- Pedi, R., & Kouskouvelis, I. (n.d.). *Cyprus in the Eastern Mediterranean: A Small State Seeking for Status*. pp151-167.
- Pedi, Revecca & Sarri, Katerina. (2019). From the "Small but Smart State" to the "Small and Entrepreneurial State": introducing a framework for Effective Small State Strategies within the Eu and Beyond. Retrieved from sciendo.com.
- Pedi, Revecca. (2020). *Small states in Europe as a buffer between East and West*. Godfrey Balbacchino and Anders Wivel.
- Polyzos S, Niavis S, Minetos D. (2019). The Ports of North Greece and Their Importance for the Economic Development of South - Eastern Europe. Retrieved from [researchgate.net/publication](https://www.researchgate.net/publication)
- powergame.gr. (2021, Μαρ 26). Απόπειρα επικυριαρχίας της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά. Retrieved from <https://www.powergame.gr/epichirisis/46582/apopeira-epikyriarchias-tis-cosco-sto-limani-tou-peiraia/>
- powerpolitics.eu. (2018, Δεκ 28). Retrieved from <https://powerpolitics.eu/O-Κινεζικός-δράκος-στα-Βαλκάνια>

protothema.gr(2021,Οκτ 25). Πρέσβης Κίνας: Κινεζικές εταιρείες επιθυμούν διακαώς να επενδύσουν στην Ελλάδα.

Retrieved from <https://www.protothema.gr/politics/article/1174655/presvis-kinas-kinezikes-etaireies-epithumoun-diakaos-na-ependusoun-stin-ellada/>

ptisidiastima.com. (2019, Νοε 6). ΑΠΟΨΗ: Γιατί οι ΗΠΑ ενδιαφέρονται για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, και τι σημαίνει αυτό για την Ελλάδα;. Retrieved from <https://www.ptisidiastima.com/the-strategic-importance-of-alexandroupolis-pro/>

ptisidiastima.com. (2021, Ιουλ 3). 2,5 αιώνες ρωσικής επιρροής: Από τον Αγαθάγγελο, στο Ξανθό Γένος, στις σουρεαλιστικές καταστάσεις του σήμερα. Retrieved from <https://www.ptisidiastima.com/agathaggelos-ksantho-genos/>

reporter.gr. (2020, Ιουλ 13).ΟΛΘ συνεργασία αναβάθμισης με την κινεζική CMPort. Retrieved from <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/444497-OLTh-Synergasia-anabathmishs-me-thn-kinezikh-CMPort>

reporter.gr. (2020, Σεπ 14). Αμερικανοί επενδυτές στο Reporter για τα λιμάνια Αλεξανδρούπολης και Καβάλας.

Retrieved from <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/451523-Oi-Amerikanoi-DFC-kai-BlackSummit-sto-Reporter-gia-ta-limania-Alexandroypolhs-kai-Kabalas>

reporter.gr. (2021, Ιαν 22).ΗΠΑ – Κίνα εμπορικό και γεωπολιτικό στρατέγκο με επίκεντρο ελληνικά λιμάνια και ναυπηγεία.

Retrieved from <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/466855-HPA-Kina-Emporiko-kai-gewpolitiko-stratego-me-epikentro-ellhnika-limania-kai-nayphgeia>

slpress.gr. (2019, Ιαν 16). Ελληνορωσικές σχέσεις:Στρατηγικοί εταίροι και χώρες-αντίβαρο.

Retrieved from <https://slpress.gr/ethnika/oi-scheseis-me-ti-rosia/>

sofokleousin.gr. (2020, Ιουλ 13). Αμερικανορωσικό πόκερ στην Ελλάδα με λιμάνια και ενέργεια.

Retrieved from <https://www.sofokleousin.gr/amerikanorosiko-poker-stin-ellada-me-limania-kai-energeia>

star.gr (2021, Οκτ 13). Ο Ρώσος πρέσβης στο Star. Απαραίτητα τα ρωσικά στρατιωτικά αντίμετρα.

Retrieved from <https://www.star.gr/eidiseis/politiki/560517/o-rwsos-presbhs-sto-star>

tee.gr. (2019, Ιουν 19). 3^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών.

Retrieved from <https://web.tee.gr/event/3o-synedrio-yprodomon-kai-metaforon/>

thpa.gr. (n.d.). Retrieved from <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/history>

Tonchev, P., & Davarinou, P. (2017,54). *Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino - Greek Relations*. Institute of International Economic Relations.pp1-74.

Tzogopoulos, G. N. (2017). *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*. The BEGIN-SADAT Center for Strategic Studies.pp 6-31.

usembassy.gov. (2021, Ιαν 18). Άρθρο του Πρέσβη Πάιατ για την Καθημερινή: ΗΠΑ και Ελλάδα: γιορτάζοντας 200 χρόνια φιλίας .

Retrieved from <https://gr.usembassy.gov/el/giortazontas-200-xronia-filias/>

usembassy.gov(2021, Ιαν 20). Ομιλία του Πρέσβη Πάιατ στην Εκδήλωση για την Ορκωμοσία.

Retrieved from <https://gr.usembassy.gov/el/%CE%BF%CE%BC%CE%B9omilia-presvi-pyatt-stin-ekdilosi-gia-tin-orkomosia/>

van Der Putten, Frans-Paul. (2014, Φεβ 14). *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece :The Relevance for the EU and the Netherlands*. 7-35. Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael.

viadiplomacy. (2015, Φεβ 6). Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών 2030. Αναβάθμιση και της Ελλάδος.

Retrieved from <https://www.viadiplomacy.gr/dievropaiko-diktio-metaforon-2030-anaavathmisi-ke-tis-elladas/>

vorla.gr. (2020, Νοε 2). Τι επιδιώκει η ΟΛΘ Α.Ε για τα λιμάνια Καβάλας-Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας.

Retrieved from <https://www.vorla.gr/article/ti-epidioki-i-olth-ae-gia-ta-limania-kavalas-alexandroupolis-ke-igoumenitsas>

www.civilsdaily.com. (2021, Φεβ 3). Retrieved from <https://www.civilsdaily.com/news/sri-lanka-pushes-india-out-of-colombo-terminal-project/>

www.logistics-management.gr. (2020, Νοε 30). Εγκαινιάστηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Θεσσαλονίκης με το dry port που δημιουργήσε ο ΟΛΘ στη Βουλγαρία.

Retrieved from <https://www.logistics-management.gr/egkainiastike-i-sidirodromiki-syndesi-toy-limena-thessalonikis-me-to-dry-port-poy-dimioyrgise-o-olth-sti-voylgaria/>

www.naftikachronika.gr. (2021, Φεβ 6). Σρι Λανκα: Ασκήσεις γεωπολιτικής ισορροπίας με φόντο το λιμάνι του Κολόμπο.

Retrieved from <https://www.naftikachronika.gr/2021/02/06/sri-lanka-askiseis-geopolitikis-isorropias-me-fonto-to-limani-tou-kolompo/>

ypodomes.com. (2021, Νοε 3). Υπεγράφη προγραμματική σύμβαση για τον εκσυγχρονισμό του λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Retrieved from <https://ypodomes.com/ypegrafi-programmatiki-symvasi-gia-ton-eksyghronismo-toy-limena-alexandroupolis/>

Zakaria, F. (2020, 2). The New China Scare. Why America Shouldn't Panic About Its Latest Challenger. *Foreign Affairs*, 99(1), pp. 52-69.

- δημοκρατία. (2021, Σεπ 18). Αλεξανδρούπολη: Μόνιμη δύναμη των ΗΠΑ στο Στρατόπεδο Γιαννούλη. *δημοκρατία*(3.167), 12.
- Δρ Βρυσαιγιώτης, Βασίλειος. (2017). *Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Μετεξέλιξη των Ελληνικών Λιμένων σε Κέντρα Υπηρεσιών Εφοδιαστικής*. Working Paper, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Αθήνα.
- Δρ. Χ. Πλατιάς. (2016, Νοε 11). ΔΔΜ και έργα Θαλασσίων Διαδρόμων: Προστιθέμενη αξία και προοπτικές. Πειραιάς : Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής . Retrieved from https://www.elime.gr/images/Docs/EuropaikaProgrammata/Platias_GLLP NE.pdf
- Εστία. (2021, Ιουλ 10). Εμπορικός Πόλεμος ΗΠΑ - Κίνας για τον έλεγχο των ελληνικών λιμένων. *ΕΣΤΙΑ*(42004), 1,4.
- Εστία. (2021, Ιουλ 8). Τι ζήτησε ο Κινέζος Πρόεδρος για τον ΟΛΠ. *ΕΣΤΙΑ*(42.002), 3.
- Καθημερινή. (2021, Οκτ 24). "Μποτιλιάρισμα" στα λιμάνια των ΗΠΑ. *Οικονομική Καθημερινή*(30.854), 2.
- Καραγιάννης, Μάνος. (2021, Απρίλιος 18). Η νέα γεωπολιτική του Αιγαίου. *Καθημερινή*, 12.
- Παρίσης, Ι. (2013). *Η Καθ' Ημάς Θάλασσα*. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη.
- Παρίσης, Ι. (2011). *Παράγοντες Ισχύος στο Διεθνές Σύστημα*. Αθήνα: Ινφογνώμων.
- Σιούσιουρας, Π., & Δαλακλής , Δ. (2014). *Παγκόσμια Γεωγραφία*. Αθήνα: Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.
- Tzogopoulos, G N. (2020, 10). Greek-Russian Relations:A Potential to Mend Strained Ties. 1-8. Athens: Hellenic Foundation For European & Foreign Policy.