

Οι νέοι εμπορικοί δρόμοι και οι γεωπολιτικές ανατροπές αλλάζουν την μορφή του πλανήτη

Του Κώστα Δικαίου

Οι ανατροπές στον παγκόσμιο ιμπεριαλιστικό συσχετισμό δύναμης είναι ένας συνδυασμός οικονομικών, πολιτικών και στρατιωτικών εξελίξεων που πράγματι οδηγούν σε κολοσσιαίες αλλαγές στην μορφή του κόσμου όπως τον ξέραμε μέχρι σήμερα. Η προσπάθεια της Κίνας να πάρει την οικονομική κυριαρχία υποσκελίζοντας τις ΗΠΑ, συνεπάγεται την αλλαγή του κέντρου της παγκόσμιας οικονομίας, το οποίο από ευρωατλαντικό γίνεται ευρασιατικό. Αυτό όμως δεν μπορεί να γίνει αν δεν αλλάξουν και οι πολιτικές – κοινωνικές σχέσεις τουλάχιστον στην ευρασιατική περιοχή, όχι μόνο υποσκελίζοντας την αμερικανική επιρροή αλλά δημιουργώντας και νέες μορφές διαμεσολάβησης με τις άρχουσες τάξεις και τους λαούς που θα ευνοούν την νέα υπερδύναμη και τους συμμάχους της. Όλα αυτά βέβαια επειδή μιλάμε για ιμπεριαλισμό -στον οποίο υπάρχει αυστηρή ιεραρχία που επιβάλλεται όχι μόνο οικονομικά και πολιτικά αλλά και με την ισχύ των όπλων- συνεπάγονται και στρατιωτικές συγκρούσεις και ματοκύλισμα λαών, πολύ περισσότερο που η ΗΠΑ απέχουν πολύ από το να χάσουν την στρατιωτική τους υπεροπλία.

Ο νέος Δρόμος του Μεταξιού

Πράγματι η Κίνα προωθεί ένα φιλόδοξο γεωπολιτικό σχέδιο για την δημιουργία ενός σύγχρονου δρόμου του Μεταξιού, ενός μοντέρνου δικτύου κατά μήκος του μυθικού εμπορικού δρόμου που συνέδεε την Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη. Όπου κάποτε διακινούνταν μετάξι, μπαχαρικά, τσάι, χρυσός, πορσελάνη και ασήμι, θα περνούν τώρα τρένα υψηλής ταχύτητας, αγωγοί φυσικού αερίου και πετρελαίου, θα δημιουργούνται δρόμοι λιμάνια και αεροδρόμια, θα απλώνονται οπτικές ίνες και θα διαμορφώνονται νέες οικονομικές ζώνες. Το σχέδιο One Belt – One road (OBOR) αποτελεί μια διπλή και με πολλές διακλαδώσεις διαδρομή: την χερσαία «Οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού» και τον «θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού του 21ου αιώνα». Οι προοπτικές είναι μεγάλες, λόγω της οικονομικής δυσπραγίας των δυτικών ιμπεριαλιστών σαν αποτέλεσμα της παρατεταμένης κρίσης των οικονομιών τους, της αποτυχίας του σχεδίου της παγκοσμιοποίησης που είχε το αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό για το οποίο εφαρμόστηκε (ξεπέραςμα της κρίσης των δυτικών ιμπεριαλιστών σε βάρος εξαρτημένων χωρών), δηλαδή να ισχυροποιηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες (BRICS) και να γιγαντωθεί η Κίνα, και της ταπεινωτικής στρατιωτικής ήττας της ιμπεριαλιστικής μηχανής των ΗΠΑ αλλά και του NATO σε Ιράκ, Συρία, Λιβύη με επιστέγασμα την ντροπιαστική αποχώρηση των ΗΠΑ από το Αφγανιστάν γεγονός που αφήνει το πεδίο ανοικτό για τα σχέδια Κίνας – Ρωσίας και σειράς άλλων περιφερειακών «παικτών».

Την ίδια στιγμή που οι ΗΠΑ μέσω Τραμπ εφάρμοζαν το δόγμα «Πρώτα η Αμερική» και αποχωρούσαν από συμφωνίες όπως η TTP (Συνεργασία των δυο πλευρών του Ειρηνικού, από την οποία εξαιρείται το Πεκίνο) και η TTIP (η «μυστικοπαθής» Διαντλαντική Συμφωνία Εμπορίου και Επενδύσεων με την ΕΕ) εφαρμόζοντας προστατευτισμό και εμπορικούς πολέμους, η Κίνα προωθούσε με στρατηγικούς σχεδιασμούς το OBOR! Και ασφαλώς ο Μπάιντεν προσπάθησε να αλλάξει την εικόνα των ΗΠΑ προβάλλοντας το δόγμα «Η Αμερική επιστρέφει», αλλά κανείς δεν περίμενε αυτή η επιστροφή να είναι τόσο... συμβολική όσο η ήττα στο Αφγανιστάν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι τα πράγματα είναι

εύκολα για τα κινεζικά σχέδια.

Ο Θαλάσσιος Δρόμος

Το 1405 ο κινέζος αυτοκράτορας Γιονγκ Λι χρηματοδότησε την πρώτη από τις πιο εκπληκτικές ναυτικές εξερευνητικές αποστολές που είχε γνωρίσει ποτέ ο κόσμος σε κλίμακα και διάρκεια. Εκμεταλλευόμενοι σειρά τεχνολογικών ανακαλύψεων (όπως η μαγνητική πυξίδα -μια από τις τέσσερις πιο γνωστές κινεζικές ανακαλύψεις μαζί με το χαρτί, την πυρίτιδα και την τυπογραφία), είχαν φτιάξει έναν τεράστιο στόλο από 250 πλοία (60 από τα οποία φορτηγά με μήκος 120 μέτρα). Αν αναλογιστεί κανείς τους μικρούς στόλους που είχαν εξερευνητές όπως ο Κολόμβος το 1492 ή ο Μαγγελάνος το 1521, συνειδητοποιεί πως οι συγκεκριμένες αποστολές ήταν επικής κλίμακας. Ο σκοπός των ταξιδιών (επτά συνολικά, από το 1405 έως το 1433) ήταν να δείξουν στον κόσμο την δύναμη και την μεγαλοπρέπεια της δυναστείας των Μινγκ και να συλλέξουν φόρους από τους «βάρβαρους»! Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν και οι επαφές που αποκτήθηκαν σε μια περιοχή από την Ινδία μέχρι την Αραβική χερσόνησο και την Αφρική θα επέτρεπαν στην Κίνα να κυριαρχήσει σε όλη αυτήν την έκταση.

Ωστόσο, το 1435 οι Μινγκ απαγόρευσαν το θαλάσσιο εμπόριο (έκαψαν τα μεγάλα πλοία) τόσο γιατί ήθελαν πόρους για να αντιμετωπίσουν τους Μογγόλους στον βορρά όσο και εξαιτίας μιας θεμελιώδους μεταστροφής σε μια εσωστρεφή εθνική φιλοσοφία που θεωρούσε ότι η Κίνα ήταν τέλεια και δεν χρειαζόταν να κοιτάει πέρα από τα σύνορά της! Ενώ λοιπόν η βιομηχανική επανάσταση ανέπτυξε την Ευρώπη, η Κίνα παράκμασε, με αποτέλεσμα οι Ευρωπαίοι και αργότερα οι ΗΠΑ να κυριαρχήσουν στις ανατολικές θάλασσες και στην ίδια την Κίνα.

Ωστόσο, η σύγχρονη Κίνα κάθε άλλο παρά απομονώνεται. Ο θαλάσσιος δρόμος του Μεταξιού (String of Pearls) έχει σαν

κύρια όδευση την διαδρομή μέσω της Νότιας Σινικής θάλασσας, το στενό της Μάλακα (πορθμός ανάμεσα στην Ινδονησία, την Μαλαισία και την Σιγκαπούρη που ενώνει τον Ειρηνικό με τον Ινδικό ωκεανό), τον Ινδικό, την Ερυθρά θάλασσα, το Σουέζ, την Μεσόγειο, το Γιβραλτάρ και στην συνέχεια στα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης. Η διαδρομή Σανγκάη – Ρότερνταμ μέσω της διώρυγας του Σουέζ είναι μια απόσταση 10.525 ν.μ. και η μέση διάρκεια είναι 27 ημέρες και 10 ώρες. Από την διώρυγα του Σουέζ περνάει το 12% του παγκόσμιου εμπορίου και ανοίχτηκε για να εξυπηρετήσει το αποικιακό εμπόριο, στην συνέχεια την μεταφορά του πετρελαίου από τον Περσικό κόλπο και τώρα προστέθηκαν τα εμπορεύματα την Κίνας και της νοτιοανατολικής Ασίας προς την Ευρώπη.

Η Κίνα έχει κάνει προσπάθειες να ελέγξει την ασφάλεια αυτής της διαδρομής, με χαρακτηριστικά παραδείγματα:

- Την στρατιωτική της βάση στο Τζιμπουτί (στην Ερυθρά θάλασσα), την πρώτη στο εξωτερικό, που εξυπηρετεί τις ανάγκες του κινεζικού στόλου στο δυτικό τμήμα του Ινδικού ωκεανού και την ανατολική Μεσόγειο.
- Τον έλεγχο του λιμανιού Χαμπαντόντα της Σρι Λάνκα (η οποία δεν μπορούσε να αποπληρώσει τα χρέη της προς το Πεκίνο και τελικά αποδέχθηκε «κούρεμα» του χρέους αλλά με την προϋπόθεση να παραχωρήσει το λιμάνι για 99 χρόνια!).
- Τις επενδύσεις στην Αιν-Σούχνα και στο Πορτ-Σάιντ στην Αίγυπτο, που δημιούργησαν μια μεγάλοικονομική ζώνη κινεζικών συμφερόντων στο Σουέζ.
- Τις επενδύσεις σε όλες τις αραβικές χώρες, ακόμα ακόμα και στο Ισραήλ, που ήθελε μάλιστα να νοικιάσει το λιμάνι της Χάιφα (στο οποίο ελλιμενίζεται ο 6ος Στόλος των ΗΠΑ) σε κινεζική εταιρία!

Ωστόσο, οι αντιδράσεις που συναντάει η Κίνα σε αυτή της την προσπάθεια είναι σημαντικές και ξεκινούν από το γεγονός ότι οι ΗΠΑ έχουν σημαντικό προβάδισμα στον ναυτικό έλεγχο των θαλάσσιων οδών με την στρατιωτική τους υπεροπλία και τα

αεροπλανοφόρα τους. Η Κίνα μόλις τα τελευταία χρόνια έχει κατασκευάσει δύο συμβατικά αεροπλανοφόρα, την στιγμή που οι ΗΠΑ διαθέτουν 10, μεταξύ των οποίων και πυρηνοκίνητα. Ταυτόχρονα, οι ΗΠΑ έχουν και πολλές πολιτικές διασυνδέσεις λόγω της μακρόχρονης ηγεμονίας τους στην ιμπεριαλιστική αλυσίδα και αξιοποιούν τις αντιθέσεις διαφόρων χωρών με την εξάπλωση της Κίνας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα οι χώρες της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Οι ΗΠΑ απορρίπτουν εδώ και πολύ καιρό τις διεκδικήσεις της Κίνας σχεδόν σε όλες τις νησίδες και τους υφάλους στη Νότια Σινική θάλασσα έναντι άλλων χωρών που βρέχονται από αυτή (Μαλαισία, Βιετνάμ, Φιλιππίνες, Μπρουνέι). Στο όνομα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, οι ΗΠΑ καταδικάζουν τις διεκδικήσεις της Κίνας στο αρχιπέλαγος των Παρασέλ σε βάρος του Βιετνάμ και της Ταιβάν και στο αρχιπέλαγος των Σπράτλι σε βάρος των Φιλιππίνων. Δεν χρειάζεται να αναφέρουμε την διεκδίκηση της Κίνας επί της Ταιβάν, την οποία εξοπλίζουν με σύγχρονα όπλα οι ΗΠΑ, την σύγκρουση βόρειας και Νότιας Κορέας και τις αψιμαχίες για νησάκια με την Ιαπωνία. Αλλά και η Ινδία βρίσκεται σε σύγκρουση με την Κίνα για διεκδικούμενα εδάφη τόσο στα δυτικά όσο και στα ανατολικά Ιμαλάια, που είχαν οδηγήσει και σε πόλεμο το 1962. Η επέκταση της Κίνας ανησυχεί την Ινδία, που συμμαχεί με τις ΗΠΑ (αλλά και την Ρωσία), με σημαντικότερο αποτέλεσμα τα κοινά ναυτικά γυμνάσια ΗΠΑ και Ινδίας στο στενό της Μάλακα. Η ενίσχυση της παρουσίας του Ναυτικού των ΗΠΑ στην Σιγκαπούρη ανησυχεί ιδιαίτερα την Κίνα, γιατί ένας αποκλεισμός των στενών θα είχε ολέθρια αποτελέσματα για τις εξαγωγές της αλλά και για την προμήθεια πετρελαίου από τον Περσικό κόλπο (το 80% του εισαγόμενου πετρελαίου περνά από το στενό καθώς και το 40% των εξαγωγών της!).

Στα σχέδια του θαλάσσιου OBOR βρίσκεται η διάνοιξη διώρυγας στην Ταϊλάνδη που θα παρακάμπτει το στενό της Μάλακα. Η λεγομένη διώρυγα του Kra θα μείωνε την διαδρομή κατά 800 έως 1.300 χιλιόμετρα και τον χρόνο κατά 2 έως 5 ημέρες και θα ωφελούσε και την Νότια Κορέα και την Ιαπωνία. Ο έλεγχος όμως της διώρυγας Kra από την Κίνα αποτελεί σημείο τεράστιας γεωπολιτικής σύγκρουσης με τις ΗΠΑ. Η προετοιμασία για

σύγκρουση σε αυτό το πεδίο αποτελεί την κύρια αιτία που έχει οδηγήσει σε μερική αποχώρηση των ΗΠΑ από συγκρούσεις όπως στην Συρία, την Λιβύη, το Ιράκ και πρόσφατα το Αφγανιστάν.

Το λιμάνι του Πειραιά, πύλη εισόδου για την Ευρώπη

Ο θαλάσσιος OBOR έχει στόχο την μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω του λιμανιού του Πειραιά στην Κεντρική Ευρώπη, παρακάμπτοντας το Γιβραλτάρ. Από τον Πειραιά μέσω τρένου (θα) μεταφέρονται στο Βελιγράδι και από εκεί με μια νέα σιδηροδρομική γραμμή που χρηματοδοτεί το Πεκίνο στην Βουδαπέστη. Το 51% του λιμανιού του Πειραιά πωλήθηκε στην κινεζική Cosco (όπως και το 24% του ΑΔΜΗΕ) κατ' επιταγήν των μνημονίων της ΕΕ και του ΔΝΤ για την ρύθμιση της κρίσης χρέους. Παρόμοιες εξαγορές έγιναν σε όλη την Ευρώπη, όπως και συμφωνίες για έργα σε τιμές που απέκλειαν τις ευρωπαϊκές εταιρίες. Μέχρι σήμερα οι επενδύσεις της Cosco έχουν οδηγήσει το λιμάνι του Πειραιά σε μεγάλη αύξηση της δραστηριότητας, με αποτέλεσμα να ξεπεράσει την Βαλένθια και να γίνει το πρώτο λιμάνι στην Μεσόγειο, ενώ απειλεί να εκτοπίσει και το Αμβούργο από την τρίτη ευρωπαϊκή θέση και να βρίσκεται πίσω από το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα!

Ωστόσο, η κινεζική διείσδυση ανησύχησε την Ευρώπη όπως και τις ΗΠΑ και άρχισε ο εμπορικός πόλεμος και ο προστατευτισμός. Έτσι εμφανίστηκαν τάσεις που απαγορεύουν την εξαγορά επιχειρήσεων (ειδικά υψηλής τεχνολογίας και υποδομών ενέργειας) και επιβάλλουν περιορισμούς στην εξάρτηση από κινεζική τεχνολογία (ειδικά στο 5G και την Huawei) και στις κινεζικές επενδύσεις σε λιμάνια, σταθμούς μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων και σιδηροδρομικά δίκτυα. Οι πιέσεις εκδηλώθηκαν και στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να αποκλειστεί η κινεζική πλευρά από την αγορά μεριδίου στη ΔΕΔΔΗΕ (λόγω της συμμετοχής της στον ΑΔΜΗΕ), να καθυστερήσει το έργο ηλεκτρικής διασύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με την Κρήτη επειδή στον ΑΔΜΗΕ κυριαρχούσαν οι Κινέζοι

ενώ οι Ευρωπαίοι ήθελαν να δοθεί το έργο σε ευρωπαϊκές εταιρίες, να υπάρχει καθυστέρηση στις επενδύσεις της Cosco στον Πειραιά λόγω της άρνησης του ελληνικού κράτους να δώσει την άδεια για τέταρτο προβλήτα απαραίτητο για να εξελιχθούν τα κινεζικά σχέδια (εμπλέκονται και διαμαρτυρίες από την τοπική κοινωνία και τις τοπικές επιχειρήσεις), με αποτέλεσμα να μην προχωράει το επενδυτικό σχέδιο που έχει συμφωνηθεί ώστε να παραχωρηθεί και το υπόλοιπο 16% του λιμανιού στην Cosco. Παράλληλα, οι Κινέζοι αποκλείστηκαν και από την αγορά των ναυπηγείων (Νεώριο Σύρου και Ελευσίνας) τα οποία διεκδικεί η εταιρία ONEX με αμερικανική χρηματοδοτική υποστήριξη... Όπως δήλωσε και ο Αμερικανός πρέσβης Πάιατ, ο Πειραιάς είναι το «κεφάλι του Δράκου» της πρωτοβουλίας OBOR στην Ευρώπη.

Το 2019 η Ελλάδα εντάχθηκε στη σημαντική γεωστρατηγική πρωτοβουλία της Κίνας των «16+1», στην οποία συμμετέχουν 16 κράτη της κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης με στόχο να προσελκύσουν κινεζικές επενδύσεις που μέχρι τότε κατευθύνονταν προς τις 4 μεγαλύτερες χώρες (Αγγλία, Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία). Σήμερα η 16+1 έχει χάσει την δυναμική της και κάποιες χώρες την έχουν αποκηρύξει, όπως η Λιθουανία. Είναι χαρακτηριστικό ότι η κυβέρνηση Μητσοτάκη ενώ υπέγραψε συμφωνίες με την Κίνα, δεν συμπεριέλαβε τα δίκτυα 5G λόγω των πιέσεων από την ΕΕ και τις ΗΠΑ. Ωστόσο, σε αντιστάθμισμα του αποκλεισμού των Κινέζων θα πρέπει να προωθηθούν επενδύσεις από τους Δυτικούς ιμπεριαλιστές, πράγμα που δεν φαίνεται να έχουν την δυνατότητα να το κάνουν, επομένως ο OBOR παραμένει ο μεγάλος «παίκτης».

Ο μεσαίος Διάδρομος ή χερσαίος δρόμος του Μεταξιού

Πρόκειται για ένα χερσαίο εγχείρημα που περιλαμβάνει δεκάδες διασυνδέσεις και στο οποίο συμμετέχουν πολλές περιφερειακές δυνάμεις (Τουρκία, Ιράν, Πακιστάν κ.ά.) και θα πρέπει να

λαμβάνεται υπόψη μαζί με τις γεωπολιτικές προσπάθειες της Ρωσίας να επεκτείνει την επιρροή της. Ήδη Ρωσία και Κίνα συμμετέχουν στον πολιτικοστρατιωτικό οργανισμό της Σαγκάης (Κίνα, Ρωσία, Καζακστάν, Κιργισία, Τατζικιστάν και Ουζμπεκιστάν μαζί με Ινδία και Πακιστάν και το Ιράν ως παρατηρητή) που έχει στόχο να κάνει την Ευρασία κέντρο του κόσμου. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι τα συμφέροντα όλων αυτών ταυτίζονται, όπως θα δούμε παρακάτω, με αποτέλεσμα πολλά γεωπολιτικά και οικονομικά στοιχήματα να αναφύονται. Μάλιστα, ακριβώς το τεράστιο πολιτικό και οικονομικό κόστος που απαιτείται για να ενοποιηθεί αυτός ο χώρος είναι που οδήγησε τις ΗΠΑ στο να αποσυρθούν από το Αφγανιστάν και να επιδιώξουν να διατηρήσουν τον έλεγχο των θαλάσσιων οδών ενώ ταυτόχρονα θα δυναμιτίζουν και θα αποσταθεροποιούν κάθε προσπάθεια της Κίνας και της Ρωσίας!

Πρώτος σταθμός το Πακιστάν, με τον οικονομικό διάδρομο Κίνας – Πακιστάν (CPEC), που αποτελεί βασικό άξονα του OBOR. Περιλαμβάνει οδικό, σιδηροδρομικό και ενεργειακό δίκτυο συνολικού μήκους 3.000 χιλιομέτρων που εκτείνεται από την Δυτική Κίνα έως τις πακιστανικές ακτές με απόληξη το λιμάνι του Γκουαντάρ. Στόχος, η πρόσβαση στις πετρελαιοπηγές των αραβικών χωρών και την Αφρική. Στη συνέχεια ο OBOR στοχεύει τις χώρες της Κεντρικής Ασίας, φτάνοντας μέχρι την Κασπία, όπου διασταυρώνεται με τον διεθνή διάδρομο μεταφορών Βορράς – Νότος, που ξεκινάει από τον Ινδικό Ωκεανό και μέσω Ιράν – Ρωσίας κατευθύνεται προς την Βόρεια Ευρώπη. Την ίδια στιγμή που ο Τραμπ αποχωρούσε από την συμφωνία για τα πυρηνικά και υπονόμει την σταθερότητα του Ιράν με το εμπάργκο, η Κίνα υπέγραφε συμφωνία ότι τα επόμενα 25 χρόνια θα κάνει επενδύσεις ύψους 400 δια. δολαρίων, με αντάλλαγμα την προμήθεια πετρελαίου και φυσικού αερίου σε χαμηλές τιμές.

Από την Κασπία τα πράγματα περιπλέκονται. Υπάρχει ο τουρκικός διάδρομος και η ρωσική διαδρομή μέσω ενός καναλιού σύνδεσης της Κασπίας με την Αζοφική θάλασσα. Η Τουρκία προωθεί τον Τουρκικό διάδρομο, που θα καταλήγει στο νέο κανάλι της

Κωνσταντινούπολης, ένα φαραωνικό έργο που θα υποσκελίσει τα στενά του Βοσπόρου και πιθανά θα αναστείλει και το καθεστώς της συμφωνίας του Μοντρέ, προς μεγάλη δυσaréσκεια της Ρωσίας (η συνθήκη εμποδίζει τα πολεμικά πλοία των ΗΠΑ να περάσουν στην Μαύρη θάλασσα σε μεγάλους αριθμούς και ισχύ και επιτρέπει την ελεύθερη ναυσιπλοία χωρίς να πληρώνονται φόροι!). Με αυτόν τον τρόπο μάλιστα η Τουρκία θα εντάξει στο «παν-τουρκικό» τόξο και τις χώρες τις κεντρικής Ασίας που παραδοσιακά βρίσκονται στην επιρροή του ρωσικού ιμπεριαλισμού. Το 2000 οι συναλλαγές Κίνας – Τουρκίας ήταν μόλις 1 δισ. δολάρια, ενώ το 2018 έφτασαν τα 28 δισ.! Κινεζικές εταιρίες κατέχουν το 65% του λιμανιού εμπορευματοκιβωτίων Kumport της Κωνσταντινούπολης και το 51% της γέφυρας Γιαβούζ Σουλτάν Σελίμ για την σιδηροδρομική και οδική διέλευση από τα στενά του Βοσπόρου. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για την κατασκευή τρίτου πυρηνικού σταθμού στην Τουρκία, τα δίκτυα της Huawei έχουν επεκταθεί στο 30% του συνολικού δικτύου και η Κίνα έχει δώσει ήδη 5 δισ. για την κατασκευή των «σιδηροδρομικών δρόμων του Μεταξιού» που θα συνδέουν την Κίνα με την Ευρώπη. Ήδη τρένα ξεκινούν από το Καρς της Τουρκίας και μέσω Τιφλίδας στην Γεωργία, Μπακού στο Αζερμπαϊτζάν, Κασπίας και Καζακστάν καταλήγουν στην Κίνα. Ο πόλεμος στο Ναγκόρνο Καραμπάχ έγινε με στόχο να εξασφαλιστεί διάδρομος μέσω Αρμενίας προς το Αζερμπαϊτζάν ώστε να μειωθεί η απόσταση, γι' αυτό και στηρίχτηκε το Αζερμπαϊτζάν σε βάρος της Αρμενίας, η οποία μετά την ήττα αποδέχτηκε την παραχώρηση του διαδρόμου!

Ταυτόχρονα, γίνεται προσπάθεια να κατασκευαστεί σιδηροδρομική γραμμή μέσω Τουρκίας, Ιράν και Πακιστάν που θα μειώσει τον χρόνο από και προς την Κίνα. Ο χρόνος από την Κωνσταντινούπολη μέχρι το Ισλαμαμπάντ θα μειωθεί σε 10 ημέρες, όταν η θαλάσσια διαδρομή διαρκεί 21 ημέρες!! Βέβαια, απαιτείται η αναβάθμιση των σιδηροδρόμων του Πακιστάν, με το σχέδιο για την σιδηροδρομική γραμμή ML-1 να αποτελεί βασικό τμήμα του CPEC. Η Τουρκία βασίζει πολλά στον OBOR και αυτό φάνηκε καθαρά από την εγκατάλειψη του κινήματος των Ουιγούρων αυτονομιστών στην Κίνα παρά το γεγονός ότι παλαιότερα τους στήριζε, ότι αποτελεί

βασική αιχμή των Δυτικών ιμπεριαλιστών και του NATO ενάντια στην Κίνα και ότι στο έδαφός της φιλοξενεί τουλάχιστον 50 χιλιάδες πρόσφυγες, αφού πρόκειται για τουρκογενείς μουσουλμάνους.

Υπάρχουν και άλλα σχέδια που υποβαθμίζουν την Ρωσία στην περιοχή του μεσαίου διαδρόμου, όπως η κατασκευή του αγωγού φυσικού αερίου Τουρκμενιστάν – Αφγανιστάν – Πακιστάν – Ινδίας TAPI, ο οποίος μειώνει την εξάρτηση των χωρών της κεντρικής Ασίας από την Ρωσία ενώ ταυτόχρονα διοχετεύει αέριο στην Ινδία χωρίς να υποχρεώνει την χώρα να εξαρτηθεί από την Ρωσία και το Ιράν. Αυτός ο αγωγός είχε και την έγκριση των ΗΠΑ, αλλά μετά την αποχώρηση από το Αφγανιστάν μένει στην Κίνα να αποφασίσει πώς θα διευθετηθούν οι ανταγωνισμοί των περιφερειακών παικτών. Πάντως, ο άξονας Κίνας, Ρωσίας, Ιράν δεν φαίνεται να διεμβολίζεται από τις προσπάθειες της Τουρκίας και των Δυτικών ιμπεριαλιστών.

Η Ινδία έχει δυσανεστηθεί από τις εξελίξεις, αφού ισχυροποιούνται χώρες με τις οποίες βρίσκεται σε ρήξη, όπως το Πακιστάν (διένεξη για την περιοχή του Κασμίρ) και μάλιστα σε συμμαχία με τον άλλο αντίπαλό της, την Κίνα. Μάλιστα, μια σύγκρουση με το Πακιστάν θα θέσει σε κίνδυνο τα σχέδια του OBOR. Παράλληλα, οι αυτονομιστικές – τζιχαντιστικές οργανώσεις που δρουν στο Αφγανιστάν μπορούν με υποδαύλιση των ΗΠΑ να δημιουργήσουν χαοτικές καταστάσεις στους Ουιγούρους στην Κίνα, στο Βαλουχιστάν στο Ιράν και στις μουσουλμανικές χώρες στην κεντρική Ασία στο «μαλακό υπογάστριο» της Ρωσίας και να αποσταθεροποιήσουν την περιοχή. Γι' αυτό και η σχετική ισορροπία στο Αφγανιστάν αποτελεί κομβική προτεραιότητα της πολιτικής της Κίνας, ενώ η Ρωσία έχει θέσει σε συναγερμό τις βάσεις της στην περιοχή.

Ο δρόμος του μεταξιού και η Ρωσία

Τρεις μεγάλες ενεργειακές οδούς διαθέτει η Ρωσία στην προσπάθειά της να ενταχθεί σαν οργανικό κομμάτι στον μεσαίο διάδρομο. Τον αγωγό «Δύναμη της Σιβηρίας», που κατευθύνεται στην Κίνα από την Σιβηρία και ο οποίος αμβλύνει τις επιπτώσεις από τις κυρώσεις των Δυτικών ιμπεριαλιστών σε βάρος της για την προσάρτηση της Κριμαίας. Τον αγωγό Turkish stream, ο οποίος μέσω της Μαύρης θάλασσας κατευθύνεται στην ευρωπαϊκή Τουρκία και από εκεί μέσω Βουλγαρίας στην κεντρική Ευρώπη, παρακάμπτοντας την Ουκρανία και τα προβλήματα από την περικύκλωσή της από τους Δυτικούς ιμπεριαλιστές. Και τον αγωγό North stream 2, ο οποίος κατευθύνεται στην Γερμανία μέσω της Βαλτικής θάλασσας, αφήνοντας και πάλι την Ουκρανία εκτός και προκαλώντας διαίρεση στην ΕΕ, ειδικά με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, που υπό την ηγεσία των ΗΠΑ πρωτοστατούν στην απομόνωση της Ρωσίας. Παρά τις αντιδράσεις των ΗΠΑ, ο γερμανικός ιμπεριαλισμός δεν θέλησε να μείνει εκτός των τεράστιων ανακατατάξεων που συμβαίνουν στην Ευρασία για χάρη ενός όλο και πιο αμφίβολου ευρωαντλαντικού συνασπισμού.

Ωστόσο, η ενεργειακή απεξάρτηση της Ευρώπης από την Ρωσία αποτελεί διακηρυγμένο στόχο των ΗΠΑ και άλλων Ευρωπαίων συμμάχων. Μάλιστα, η Ελλάδα εμπλέκεται και πάλι σε αυτήν την διαδικασία. Η προώθηση του East Med στην νοτιοανατολική Μεσόγειο, που θα μεταφέρει το φυσικό αέριο του Ισραήλ, της Κύπρου και της Αιγύπτου στην Ευρώπη μέσω της Ελλάδας και της Ιταλίας (IGI). Η προώθηση του TAP, που μεταφέρει το αέριο του Αζερμπαϊτζάν μέσω Τουρκίας – Ελλάδας – Αλβανίας στην Ιταλία και μέσω του αγωγού IGB στην Βουλγαρία και την κεντρική Ευρώπη, παρακάμπτοντας την Ρωσία. Αλλά κατά κύριο λόγο η προώθηση τερματικού σταθμού υγροποιημένου αερίου στο νησί Κρικ της Κροατίας και πλωτής εξέδρας τερματικού σταθμού υγροποιημένου αερίου στην Αλεξανδρούπολη που θα μεταφέρουν στην Ευρώπη το ακριβό σχιστολιθικό αέριο των ΗΠΑ (αλλά και της Αλγερίας και των ΗΑΕ) με αντάλλαγμα την περιβόητη ενεργειακή ασφάλεια των Ευρωπαίων έναντι της Ρωσίας, αποτελούν απόδειξη των σχεδίων των ΗΠΑ να αποτρέψουν την δημιουργία επέκτασης του OBOR και των ρωσικών αγωγών. Ακόμα παραπέρα, η μετατροπή του

λιμανιού της Αλεξανδρούπολης (το οποίο ενδιαφέρονται να αγοράσουν αμερικανικές εταιρίες μαζί με αυτό της Καβάλας) σε βάση του στρατού των ΗΠΑ (ειδικά σε σχέση με την άσκηση DEFENDER 21, που στρεφόταν ενάντια στην Ρωσία) αλλά και σε διαμετακομιστικό κέντρο με σιδηροδρομική και οδική γραμμή που θα το συνδέει με την Βουλγαρία και την Μαύρη θάλασσα παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου, αποτελεί ανοιχτή απειλή προς την Τουρκία να πάψει να πατάει σε δυο βάρκες και να απεμπολήσει τα σχέδιά της για τον OBOR και τις σχέσεις της με την Ρωσία, ευθυγραμμιζόμενη με την δυτική συμμαχία και το ΝΑΤΟ.

Εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ότι η Ελλάδα αναλαμβάνει τον ρόλο του συνόρου του δυτικού κόσμου απέναντι στην επέκταση της Κίνας και της Ρωσίας, μεταφέροντας τις τεράστιες γεωπολιτικές συγκρούσεις στην ίδια μας την χώρα.

Ο Δρόμος της Βόρειας Θάλασσας

Η κλιματική αλλαγή με το λιώσιμο των πάγων δημιουργεί μια ακόμα θαλάσσια δίοδο η οποία μέχρι τώρα ουσιαστικά ήταν ανοιχτή μόνο δυο μήνες τον χρόνο. Η διαδρομή από την Σανγκάη μέχρι το Ρότερνταμ μέσω της Βόρειας Θάλασσας είναι 6.500 ν.μ. και 17 ημέρες, δηλαδή πολύ πιο σύντομη από αυτήν του Σουέζ. Ωστόσο, βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Ρωσίας, η οποία έχει επανεξοπλίσει την περιοχή τόσο λόγω του διαδρόμου όσο και λόγω των πρώτων υλών που κρύβουν οι πάγοι του αρκτικού κύκλου. Η απάντηση των ΗΠΑ είναι η επάνδρωση των υφιστάμενων βάσεων στην Βόρεια Νορβηγία (παρά το γεγονός ότι οι συμφωνίες μετά τον Β ΠΠ απαγόρευαν την στρατιωτικοποίηση της περιοχής) και η ενεργοποίηση του στόλου του Ατλαντικού, που θα ελέγχει την έξοδο από την Βόρεια θάλασσα.

Η επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων της τελευταίας δεκαετίας, η εξέλιξη των σύγχρονων logistics αλλά και η οργάνωση της

παραγωγής με βάση την αρχή just in time (δηλαδή όχι μεγάλοι αποθηκευτικοί χώροι που θα συσσωρεύεται απόθεμα αλλά γρήγορες μεταφορές από τον παραγωγό στον καταναλωτή έγκαιρα) δίνουν σε όλες τις εναλλακτικές διαδρομές μεγάλη σημασία. Μια άλλη παράμετρος είναι σε ποιο βαθμό θα επηρεαστούν οι παγκόσμιες μεταφορές από την επιβολή νέων φορολογιών με σκοπό την μείωση των εκπομπών αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή. Αυτοί οι φόροι, που στοχεύουν στην τεχνολογική μεταβολή και την χρήση υδρογόνου στα ποντοπόρα πλοία, μπορεί να καταστήσει την Βόρεια διαδρομή ακόμα πιο συμφέρουσα.

Άλλοι εμπορικοί δρόμοι

Η διώρυγα του Παναμά αποτελεί μια ακόμα κλασική διέξοδο στην οποία η απόσταση είναι 13.411 ν.μ. και το ταξίδι κρατάει 34 ημέρες και 22 ώρες και άρα σημαντικά περισσότερο κοστοβόρο. Ταυτόχρονα όμως, η διώρυγα του Παναμά ελέγχεται από τις ΗΠΑ, πράγμα που δεν ικανοποιεί την Κίνα. Η τελευταία συζητάει με την Νικαράγουα την διάνοιξη μιας νέας διώρυγας, πράγμα το οποίο μαζί με μια προσπάθεια εμπορικών συμφωνιών της Κίνας με τις χώρες της Λατινικής Αμερικής δείχνει ότι ο OBOR μπορεί να επεκταθεί και στην αμερικανική ήπειρο. Κάτι τέτοιο όμως θα εξόργιζε τις ΗΠΑ. που θεωρούν την Λατινική Αμερική την «πίσω αυλή» τους.

Τέλος, οι διαδρομές από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (περίπλους της Αφρικής) και από τον πορθμό του Μαγγελάνου (περίπλους της νότιας Αμερικής) είναι σημαντικά μακρύτερες και κοστοβόρες.

Συμπέρασμα

Από όλα τα παραπάνω είναι φανερό ότι συντελείται μια μεγάλη αλλαγή στην μορφή του πλανήτη, η οποία αλλάζει τα δεδομένα στην γεωπολιτική σκακιέρα. Δεν πρόκειται όμως απλώς για ενδοϊμπεριαλιστικούς ανταγωνισμούς αλλά για αντιπαράθεση που αφορά την αλλαγή στην ηγεσία του παγκόσμιου ιμπεριαλιστικού συστήματος. Τέτοιες αλλαγές ιστορικά έχουν γίνει μόνο με μεγάλους πολέμους. Φαίνεται ότι βρισκόμαστε μπροστά στην ανάπτυξη τέτοιων κολοσσιαίων συγκρούσεων. Μόνο η ανατροπή του καπιταλισμού μπορεί να σώσει τους λαούς από τις αδηφάγες ορέξεις των αρχουσών τάξεων και σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να παλεύουμε εργαζόμενοι και νεολαία.