



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών**

— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
*Γεωπολιτική Ανάλυση, Γεωστρατηγική Σύνθεση
και Σπουδές Άμυνας και Διεθνούς Ασφάλειας*

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

Ο γεωπολιτικός ρόλος των χερσαίων και θαλασσίων σημείων πνιγμού (chokepoints) στο Βαλκανομεσογειακό Σύμπλοκο διελεύσεως της Μεικτής (χερσαίας και θαλασσίας) εμπορευματικής οδού του ΟΒΟΡ: Ανάλυση βάσει του Πυλώνα Οικονομία και του Πυλώνα Άμυνα/Ασφάλεια.

Επόπτες: Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης, κύριος επιβλέπων

Δρ Γεώργιος Ανεψιού

Δρ Ιωάννης Σωτηρόπουλος

Ονοματεπώνυμο: Μηνάς Κελαϊδής

Αθήνα, 2020

Όνοματεπώνυμο: Μηνάς Κελαϊδής
Αριθμός μητρώου: 201710310
Γνωστικό αντικείμενο: Γεωπολιτική Ανάλυση, Γεωστρατηγική Σύνθεση, Σπουδές Άμυνας και Διεθνούς Ασφάλειας - Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία (ΜΔΕ)
Επόπτες: Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης, κύριος επιβλέπων, Δρ Γεώργιος Ανεψιού, Δρ Ιωάννης Σωτηρόπουλος
Τίτλος: Ο γεωπολιτικός ρόλος των χερσαίων και θαλασσίων σημείων πνιγμού (chokepoints) στο Βαλκανομεσογειακό Σύμπλοκο διελεύσεως της Μεικτής (χερσαίας και θαλασσίας) εμπορευματικής οδού του OBOR: Ανάλυση βάσει του Πυλώνα Οικονομία και του Πυλώνα Άμυνα/Ασφάλεια.
Αριθμός λέξεων: 20.399
Ημερομηνία κατάθεσης: 25/8/2020

Δήλωση: Με την υποβολή της παρούσας και τη συμπλήρωση του ανωτέρω πίνακα, βεβαιώ ότι έχω αναγνώσει και κατανοήσει τις πολιτικές και τους κανονισμούς του Πανεπιστημίου Αθηνών και του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΠΜΣ) σχετικά με την αξιολόγηση των εργασιών και τα ακαδημαϊκά παραπτώματα.

Ημερομηνία

25/8/2020

Υπογραφή

Μηνάς Κελαϊδής

Ευχαριστίες

Για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επόπτες, Καθηγητή κ. Ιωάννη Θ. Μάζη, Δρ Γεώργιο Ανεψιού και Δρ Ιωάννη Σωτηρόπουλο για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν, καθώς επίσης και τις παρατηρήσεις, τα σχόλια και τις συμβουλές τους καθόλη τη διάρκεια της εργασίας.

Επίσης οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στη σύζυγό μου Αλεξάνδρα για τη στήριξη, την ενθάρρυνση και την υπομονή της.

ΛΙΣΤΑ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

Ακρωνύμια με λατινικούς χαρακτήρες

OBOR: One Belt, One Road (Μια Ζώνη, Ένας Δρόμος)

BRI: Belt and Road Initiative (Πρωτοβουλία «Ζώνη και Δρόμος»)

SREB: Silk Road Economic Belt

MSR: 21st Century Maritime Silk Road

SRF: Silk Road Fund

AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank (Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών)

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (τυποποιημένη μονάδα Ε/Κ μήκους 20 ποδών που χρησιμοποιείται ως μονάδα στατιστικής μέτρησης των ροών ή των δυνατοτήτων κυκλοφορίας)

COSCO: China Ocean Shipping Company

UNCLOS: United Nations Convention for the Law of the Sea.

SUMED: SUEZ-MEDiterranean pipeline

IMO: International Maritime Organization

PSSA: Particularly Sensitive Sea Areas

PMEC: Pan Mediterranean Engineering Company

SIPG: Shanghai International Port Group

MLRS: Multiple Launcher Rocket System

PLAN: People's Liberation Army Navy

Ακρωνύμια στα ελληνικά

ΠΟΕ: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

ΔΝΤ: Διεθνές Νομισματικό Ταμείο

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

ΣΔΝ: Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΔΔΘ: Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας

ΣΓΑ: Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση

ΟΛΠ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά

ΔΕΔ-Μ (TEN-T): Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans-European Transport Network)

Α/Φ: Αεροσκάφη

Υ/Β: Υποβρύχια

Κ/Β: Κατευθυνόμενα Βλήματα

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	7
Εισαγωγή	7
1. Επισκόπηση Βιβλιογραφίας	8
2. Μεθοδολογία	16
2.1. Περιγραφή της μεθοδολογίας της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης....	16
2.2. Ανάλυση του θέματος βάσει της ορολογίας της ΣΓΑ.....	19
2.3. Περιγραφή της έρευνας.....	21
2.4. Ερευνητικοί περιορισμοί.....	22
3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση	22
3.1. Υπερσυστημικοί δρώντες.....	22
3.2. Οικονομική διεξόδωση της Κίνας στο εξεταζόμενο γεωγραφικό σύμπλοκο (Ανατολική Μεσόγειο-Βαλκάνια).....	25
3.3. Επενδυτικό κλίμα που επικρατεί στα κράτη του εξεταζόμενου γεωγραφικού Συμπλόκου αναφορικά με τις κινεζικές επενδύσεις σε αυτά λαμβανομένης υπόψη της πολιτικής/στρατηγικής και του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. και των ΗΠΑ έναντι των κινεζικών εξαγωγών.....	37
3.4. Η Ενωσιακή διάσταση.....	43
3.5. Θαλάσσια και χερσαία chokeroints και εν δυνάμει ΣΔΝ στην εξεταζόμενη περιοχή.....	64
3.6. Στρατιωτική ισχύς των κρατών του Συστήματος.....	80
3.7. Εξαγωγές Κινεζικών οπλικών συστημάτων στις χώρες του συμπλόκου	94
3.8. Υπολογισμός Τάσεως Ανακατανομής Ισχύος	94
4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα.....	98
5. Γεωστρατηγική σύνθεση.....	101
Συμπεράσματα.....	106
Παράρτημα χαρτών.....	107
Τεκμηρίωση - Βιβλιογραφία.....	113

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία θα εξεταστεί η ανακατανομή της ισορροπίας της ισχύος την οποία θα επιφέρει η εμπλοκή της Κίνας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων, μέσω της πρωτοβουλίας OBOR (το αρκτικόλεξο για τη φράση One Belt One Road) και κατά πόσο μπορούν τα σημεία πνιγμού (chokepoints) να επηρεάσουν την ανακατανομή αυτή στην προαναφερθείσα περιοχή.

Εισαγωγή

Η πρωτοβουλία OBOR αναγνωρίζεται ως η πιο φιλόδοξη γεωπολιτικά πρωτοβουλία της εποχής μας. Καλύπτει περίπου εβδομήντα χώρες συνολικά σε στεριά και θάλασσα και επηρεάζει κάθε στοιχείο της παγκόσμιας οικονομίας και κοινωνίας, από τις μεταφορές, τη γεωργία και τον τουρισμό έως την πολιτική και τον πολιτισμό. Κυρίως, όμως, η OBOR συμβολίζει τη φιλοδοξία της Κίνας να εξελιχθεί σε υπερδύναμη: να μετατρέψει την παγκόσμια οικονομία και να στέψει το Πεκίνο ως το νέο κέντρο του καπιταλισμού και της παγκοσμιοποίησης. Ίσως τελικά η OBOR να είναι κάτι παραπάνω από προβολή ισχύος και μέσο εξασφάλισης κέρδους. Ίσως είναι ο προάγγελος μιας καινούριας σειράς παγκόσμιων πολιτικών αξιών, οι οποίες αντιμάχονται τις κυρίαρχες αξίες της Δύσης. Επομένως, είναι προφανές ότι πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή από τους αναλυτές διεθνώς, τόσο στους ανταγωνισμούς ισχύος των κρατών (σε επίπεδο διεθνούς πολιτικής) όσο και στα ιδιαίτερα γεωγραφικά στοιχεία της περιοχής (και ιδιαίτερα στα χερσαία και στα θαλάσσια γεωγραφικά σημεία από τα οποία διέρχεται τεράστιος όγκος εμπορευμάτων, και στα οποία η άρνηση πρόσβασης θα προκαλέσει παγκόσμια επίδραση -τα chokepoints), τα οποία επηρεάζουν πολύ σημαντικά τη διεθνή πολιτική.

Παρουσιάζονται, οι γεωπολιτικές προεκτάσεις του ζητήματος και σαφώς ο προβληματισμός γύρω από την ανακατανομή της ισχύος που συμβαίνει στην Ανατολική Μεσόγειο και τα Βαλκάνια. Γενικότερα, τα ζητήματα γεωπολιτικής είναι εκ φύσεως πολύπλοκα, όπως άλλωστε και το ζήτημα της ανακατανομής της ισχύος στην εξεταζόμενη περιοχή.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην παρούσα έρευνα, η συστημική γεωπολιτική ανάλυση, ξεπέρασε τη δυσκολία εξέτασης ενός τόσο πολύπλοκου αντικειμένου μέσω του διεπιστημονικού της χαρακτήρα και με τη χρησιμοποίηση διάφορων Κλάδων και Επιστημών και συγκεκριμένα της Οικονομικής και της Νομικής Επιστήμης, της Πολεμολογίας και της ανάλυσης των εξοπλισμών και των συγχρόνων οπλικών τεχνολογιών.

1. Επισκόπηση Βιβλιογραφίας

Η πρωτοβουλία OBOR αποτελεί ένα φιλόδοξο σχέδιο του Πεκίνου για την κατασκευή και αναβάθμιση δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμανιών και άλλων έργων υποδομής, όπως δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, αγωγούς πετρελαίου και φυσικού αερίου και δίκτυα τηλεπικοινωνιών σε μια τεράστια περιοχή που περιλαμβάνει περίπου εβδομήντα χώρες (ασιατικές, αφρικανικές και ευρωπαϊκές) και το 60% του παγκόσμιου πληθυσμού (Εικόνα 1). Η OBOR, όμως, δεν είναι μόνο αυτό: είναι η δημιουργία του κατάλληλου οικοσυστήματος για την υπογραφή εμπορικών συμφωνιών, την κατασκευή υποδομών και την απελευθέρωση των αγορών που είναι βασικά συστατικά αυτής¹. Το σχέδιο αυτό, που αποκαλείται από το Πεκίνο και ως Belt and Road Initiative (BRI), έχει προκαλέσει ενθουσιασμό και ελπίδες σε πολλούς (αναλογιζόμενους και το μέγεθος αυτού που αναμένεται να φτάσει τα τέσσερα τρισεκατομμύρια δολάρια-κατ' άλλους τα οκτώ τρισεκατομμύρια δολάρια²), αλλά και σκεπτικισμό και ανησυχία σε ακόμα περισσότερους³.

¹BLANCHARD Jean-Marc F. & FLINT Colin, *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, Geopolitics, <https://www.tandfonline.com>, 18 Apr 2017.

²HILLMAN Jonathan, *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*, Center for Strategic and International Studies, January 25, 2018.

Η BRI, παρότι η έναρξή της ανακοινώθηκε επίσημα το 2013, περιλαμβάνει και έργα που ξεκίνησαν αρκετά νωρίτερα. Η Πρωτοβουλία είναι περισσότερο μια ευέλικτη επωνυμία (loose brand) παρά ένα πρόγραμμα που ακολουθεί αυστηρά χρονοδιαγράμματα και κριτήρια⁴. Ο όρος Belt αναφέρεται στο χερσαίο κομμάτι του Δρόμου του Μεταξιού (Silk Road Economic Belt) ενώ ο όρος Road αναφέρεται στο ναυτικό μέρος (Maritime Silk Road -MSR)⁵, στο οποίο θα εστιάσει η παρούσα έρευνα (Εικόνα 2). Ο MSR, διά μέσου του Καναλιού του Σουέζ και του Πειραιά, συνεχίζει την πορεία του μέσω των Βαλκανίων και καταλήγει στην κεντρική και δυτική Ευρώπη.

Πολλοί έχουν χαρακτηρίσει την πρωτοβουλία OBOR ως το κινέζικο ισοδύναμο του αμερικανικού Σχεδίου Marshall, του σχεδίου για την ανασυγκρότηση της Ευρώπης μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Άλλοι έχουν χαρακτηρίσει την ίδια πρωτοβουλία ως την προσπάθεια της Κίνας να καθιερωθεί ως μια παγκόσμια δύναμη, αντάξια με τις μεγάλες δυνάμεις της Δύσης⁶, επιχείρημα το οποίο μπορεί να υποστηριχτεί και από ορισμένα ιστορικά παραδείγματα⁷ ⁸. Είναι σύνηθες, άλλωστε, η οικονομική δύναμη μιας χώρας να έχει αντανάκλαση και στη γεωπολιτική της επιρροή⁹.

Η προσπάθεια της Κίνας να αλλάξει την ισορροπία της ισχύος προς όφελός της, χρησιμοποιώντας εκτός των άλλων και την πρωτοβουλία OBOR, δεν έχει περάσει απαρατήρητη, αποτελώντας, από αυτήν την οπτική, απειλή για τα δυτικά

³DJANKOV S., *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES*, *The Rationale behind China's Belt and Road Initiative*, Peterson Institute for International Economics, 2016

⁴HILLMAN Jonathan, *"China's Belt and Road Initiative: Five Years Later"*, Center for Strategic and International Studies, January 25, 2018.

⁵ CHAZIZA Mordechai, *Chinese VP Visits Israel Innovation Conference*, the Begin-Sadat center for strategic studies, Perspectives Paper No. 996, 5 November 2018.

⁶MINER S., *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES*, *Economic and Political Implications*, Peterson Institute for International Economics, 2016

⁷BLANCHARD Jean-Marc F. & FLINT Colin, *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, Geopolitics, <https://www.tandfonline.com>, 18 Apr 2017.

⁸LAWRENCE and TOOHEY, *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE, MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES*, *Silk-Road Type Projects: Lessons from Some Historical Examples*, Peterson Institute for International Economics, 2016.

⁹REDIKER D., *Geo-economics with Chinese Characteristics: How China's economic might is reshaping world politics*, *The Geo-economic implications of China's changing growth strategy*, World Economic Forum, 2016.

συμφέροντα¹⁰. Μέσω της πρωτοβουλίας αυτής, η Κίνα δηλώνει σε όλο τον κόσμο ότι δεν είναι πλέον ένας παθητικός δέκτης μέσα στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, αλλά ένας ενεργός παίκτης που επιθυμεί να χαράξει τη δική της πορεία για το μέλλον, επιβεβαιώνοντας το μοντέλο αυταρχικού καπιταλισμού που υιοθετεί στο εσωτερικό της ως το εναλλακτικό μονοπάτι ανάπτυξης και στο εξωτερικό¹¹. Επιπροσθέτως, η OBOR έχει χαρακτηριστεί ως μια πολυεπίπεδη «υψηλή στρατηγική», με σκοπό να κτίσει μια κινεζοκεντρική διεθνή τάξη για τον 21^ο αιώνα¹², έναν Ευρασιανισμό με κινεζικά χαρακτηριστικά, δηλαδή ένα μοντέλο παγκόσμιας διακυβέρνησης προσανατολισμένο στην ανάπτυξη χρησιμοποιώντας θεσμούς όπως οι Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) και Silk Road Fund (SRF). Για πολλούς είναι δεδομένο ότι μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα θα αναμετρηθεί με τον, προς το παρόν κυρίαρχο, Ευρωατλαντισμό¹³, ένα σύστημα το οποίο χαρακτηρίζεται από ανοιχτές αγορές, συμμαχίες, διεθνή συνεργασία, κανόνες δικαίου και δημοκρατικές διαδικασίες¹⁴, του οποίου βασική αρχή είναι η ανάσχεση της Ευρασιατικής Δύναμης¹⁵. Κατά τον Κάπλαν (2019) αυτή η αναμέτρηση δεν είναι τίποτα λιγότερο από ένα νέο Ψυχρό Πόλεμο¹⁶.

Η κινεζική οικονομική ανάπτυξη έχει ως συνέπεια την ευρύτερη ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Κίνας, τον οποίο προσπαθεί να υποστηρίξει με αυξανόμενες στρατιωτικές δυνατότητες, που δείχνουν τη διάθεση των Κινέζων να

¹⁰BLANCHARD Jean-Marc F. & FLINT Colin, *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, Geopolitics, <https://www.tandfonline.com>, 18 Apr 2017.

¹¹COATS, D. R., *Worldwide Threat Assessment of the US Intelligence Community*, Office of the Director of National Intelligence-USA, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.dni.gov/files/ODNI/documents/2019-ATA-SFR---SSCI.pdf?utm_source=Gov%20Delivery%20Email&utm_medium=Email&utm_c [Πρόσβαση 13 November 2019]

¹²ELGEN A, *All Roads lead to Beijing: China as the 21st Century Middle Kingdom*, <https://www.academia.edu/>, University College London, 2017

¹³AVDALIANI E., [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-belt-road-italy/>, the Begin-Sadat Center for Strategic Studies, 2019 [Πρόσβαση 12 November 2019].

¹⁴LEE J., *Reaching the Limits China as a Responsible Stakeholder*, Project 2019 Institute, 2016. [Ηλεκτρονικό], Available at: https://project2049.net/wp-content/uploads/2018/04/P2049_Lee_Reaching-the-Limits_China_Responsible-Stakeholder_070516.pdf, [Πρόσβαση 13 November 2019]

¹⁵BRZEZINSKY Z., *Η Μεγάλη Σκακιέρα*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα, 1997, p. 109.

¹⁶KAPLAN, R. D., *A New Cold War has Begun*, foreignpolicy, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://foreignpolicy.com/2019/01/07/a-new-cold-war-has-begun/>, [Πρόσβαση 13 Νοέμβριος 2019].

διασφαλίσουν τις θαλάσσιες επικοινωνίες από τις οποίες εξαρτάται η τροφοδοσία της χώρας με πρώτες ύλες και κυρίως με πετρέλαιο¹⁷. Η δραστηριότητα του Πεκίνου κατά μήκος των θαλάσσιων διαδρομών του MSR θα έχει ως αποτέλεσμα την αυξανόμενη στρατιωτική παρουσία σε αυτές και του κινεζικού ναυτικού (PLAN)¹⁸. Αυτόν το σκοπό εξυπηρετούσαν, άλλωστε, οι πρόσφατες κοινές ναυτικές ασκήσεις του κινεζικού και του ρωσικού ναυτικού στη Μεσόγειο, δεδομένων των σημαντικών κινεζικών επενδύσεων στην περιοχή αλλά και του σημαντικού αριθμού Κινέζων εργαζομένων στις επενδύσεις αυτές¹⁹.

Ο Spykman (1944) θεωρούσε ότι η βάση του σχεδιασμού για την ειρήνη είναι η γεωγραφία, η οποία μαζί με τους φυσικούς πόρους, την πληθυσμιακή πυκνότητα, τις οικονομικές δομές, την εθνοτική σύνθεση του πληθυσμού, τις μορφές διακυβέρνησης, τα ιδανικά και τις αξίες ενός λαού είναι τα πρωτεύοντα χαρακτηριστικά που καθορίζουν την ισχύ.²⁰

Η γεωπολιτική αξία της Ανατολικής Μεσογείου (Εικόνα 3) και των Βαλκανίων προκύπτει εν πολλοίς από τη γεωγραφική τους θέση, καθώς αποτελούν σημείο συνάντησης των χερσαίων και των θαλάσσιων οδών του Νέου Δρόμου του Μεταξιού στην Ευρώπη (στοιχείο και το οποίο προκύπτει και το ενδιαφέρον του Πεκίνου). Ειδικά για την Ανατολική Μεσόγειο, ο ρόλος της ως νέα πηγή ενεργειακής διαφοροποίησης έχει αναδειχθεί από διάφορους ερευνητές, όπως τον Φίλη (2017)²¹, τον Νέδο (2017)²², τον Συρίγο (2019)²³, τον Κονοφάγο

¹⁷ΓΡΙΒΑΣ Κ., *Η Στρατιωτική Άνοδος της Κίνας και η Γεωπολιτική του Πολέμου στη Μέση Ανατολή*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα, 2013, pp. 95-255.

¹⁸CLEMENS M., *THE MARITIME SILK ROAD AND THE PLAN: PART ONE*, The Jamestown Foundation, 2015 [Ηλεκτρονικό], Available at: https://jamestown.org/wp-content/uploads/2015/03/China_Brief_Vol_15_Issue_6_3_01.pdf?x41146 [Πρόσβαση 13 November 2019].

¹⁹FELDMAN N., *What Is China's Navy Doing in Mediterranean?* Bloomberg, 2015 [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2015-05-01/what-is-china-s-navy-doing-in-mediterranean>-[Πρόσβαση 13 November 2019]

²⁰SPYKMAN N. J., *Η Γεωγραφία της Ειρήνης*, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα, 1944, p. 38.

²¹ΦΙΛΗΣ Κ., *Η στρατηγική αξία της Ανατολικής Μεσογείου*, kathimerini, 2017 [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.kathimerini.gr/900113/article/epikairothta/kosmos/h-strathgikh-a3ia-ths-anatolikhs-mesogeioy>, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

²²ΝΕΔΟΣ Β., *Η Ανατολική Μεσόγειος την επόμενη δεκαετία*, kathimerini, 2017 [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.kathimerini.gr/937626/gallery/k-blogs/security-bulletin/h-anatolikh-mesogeios-thn-epomenh-dekaetia>, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

(2018,2019)^{24 25}, τους Μάζη και Μπαλαφούτα (2014)²⁶, ενώ τη γεωπολιτική της αξία έχουν εξάρει ο Παρίσης (2013) (με ιδιαίτερη μνεία στην Κύπρο και στην Κρήτη)²⁷, ο Νταβούτογλου (2010) (με ιδιαίτερη μνεία στην Κύπρο)²⁸, ο Μάζης (2004)²⁹, σύμφωνα με τον οποίο στη συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζεται μεγάλος αριθμός επικοινωνιακών κόμβων (από οικονομικής, πολιτικής και πολιτισμικής πλευράς), μεγάλος αριθμός σημείων ενεργειακών κοιτασμάτων, φυσικών αποθεμάτων και φυσικών διαθεσίμων, καθώς και μεγάλος αριθμός σημείων συσσώρευσης οπλικής δύναμης και, τέλος, ο Ηλιόπουλος (2014)³⁰, ο οποίος σημειώνει ότι η Ναυτική Δύναμη που θα επιδίωκε να εξαπολύσει επιθετικές επιχειρήσεις με σκοπό την πρόκληση απειλής στη Μεσευρώπη και τη Δυτική Ευρώπη θα χρησιμοποιούσε τους άξονες των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου (πιθανότατα στο μέλλον η Κίνα, ως αναδυόμενη ναυτική δύναμη, χρησιμοποιώντας την OBOR ως όχημα, με δικαιολογία την προστασία των θαλασσίων οδών επί των οποίων διακινούνται εμπορεύματα συμφερόντων

²³ΣΥΡΙΓΟΣ Α., *Κύπρος: «Βαρίδι» ή γεωπολιτικό πλεονέκτημα για τον Ελληνισμό;* Slpress, 2019. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://slpress.gr/ethnika/kypros-quot-varidi-quot-i-geopolitiko-pleonektima-gia-ton-ellinismo/> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

²⁴ΚΟΝΟΦΑΓΟΣ Η., *Η ενεργειακή εικόνα στην Ανατολική Μεσόγειο*, slpress, 2018. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://slpress.gr/oikonomia/i-energeiaki-eikona-stin-anatoliki-mesogeio/> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

²⁵ΚΟΝΟΦΑΓΟΣ Η., *Follow the money-Αξίας 112,9 δις το -μέχρι τώρα- κυπριακό αέριο*, slpress. 2019, [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://slpress.gr/oikonomia/follow-the-money-axias-112-9-dis-to-mechri-tora-kypriako-aerio/?fbclid=IwAR1BEyYn-nPj18YwUhv1i6BJD4Be4v2zrRb87m0OH9xUqvsI3jwjqiNi61E#.XcBZfu0xVJY.facebook> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

²⁶ΜΑΖΗΣ Ι. Θ. & ΜΠΑΛΑΦΟΥΤΑ, Β. Γ., *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδος-Κύπρου. Λύσεις και Άλλοθι*, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα, 2014, p. 70

²⁷ΠΑΡΙΣΗΣ Ι., *Η καθ' ημάς Θάλασσα*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα 2013, pp. 217-218, pp. 215-216, pp. 227-228.

²⁸ΝΤΑΒΟΥΤΟΓΛΟΥ Α., *Το Στρατηγικό Βάθος. Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας.*, μτφ. Ν. Ραπτόπουλος, εκδόσεις Ποιότητα, 2010, Αθήνα pp. 274-281.

²⁹ΜΑΖΗΣ Ι., *Νέο Εθνικό Αμυντικό Δόγμα: Θεωρητική Βάση και Πρόταση Πλαίσιο*, Turkmas, 2004 [Ηλεκτρονικό] Available at: http://old.turkmas.uoa.gr/mazissite/sygggrammata/dogma_net_gr.pdf [Πρόσβαση 11 November 2019].

³⁰ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Η., *Η γεωστρατηγική αξία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου*, Ελληνικό Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών, 2014. [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/42-254>, [Πρόσβαση 30 Οκτώβριος 2019].

της. Αυτό θα ισοδυναμούσε με θραύση του, κατά Σπάικμαν, Rimland³¹). Ο Γρίβας (2018) θέτει επίσης ένα σημαντικό παράγοντα επαύξησης της γεωστρατηγικής σημασίας της Ανατολικής Μεσογείου που είναι η τήξη των πάγων του Αρκτικού και κατ' επέκταση η θραύση του βόρειου τμήματος του Rimland, κάτι που θα καταστήσει, την κατά Sir Halford Mackinder, «Παγκόσμια Νήσο»³² (το σύμπλεγμα Ευρασίας-Αφρικής) αυτόνομη, με την Ανατολική Μεσόγειο να έχει ρυθμιστικό ρόλο σε ολόκληρο το διεθνές σύστημα³³.

Δεδομένων των ανωτέρω, τα κράτη της περιοχής προβαίνουν σε ενίσχυση του Ναυτικού τους για την προστασία των ΑΟΖ τους (διακηρυγμένων ή μη), γιατί, όπως δήλωσε το 2012 ο τότε Αρχηγός του Ισραηλινού Ναυτικού Αντιναύαρχος Ram Rothberg, «ο μόνος τρόπος για να προστατεύσεις τα κοιτάσματα αερίου είναι η ναυτική παρουσία και η διατήρηση ανοικτών θαλάσσιων διαύλων επικοινωνίας»³⁴.

Η γεωστρατηγική θέση των Βαλκανίων ως το σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ασία, Ευρώπη, Αφρική) και δύο υψίστης γεωπολιτικής σημασίας θαλασσών (Εύξεινος Πόντος, Μεσόγειος) επισημαίνονται από τους Καρατουλιώτη³⁵ (2019) και Τσιριγώτη (2019)³⁶. Τα Βαλκάνια θεωρούνται στρατηγικό σημείο καθώς είναι ο ενδιάμεσος κρίκος στον γεωστρατηγικό άξονα Καύκασος - Βαλκάνια - Μεσόγειος - Μέση Ανατολή και απομονώνουν την Ευρασία από τη Μεσόγειο.

Η Κίνα έχει καταφέρει να αναπτύξει σημαντική οικονομική παρουσία στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων, αφήνοντας έντονο

³¹SPYKMAN N. J., *Η Γεωγραφία της Ειρήνης*, Μτφ. Π. Ι. Κελάνδριας, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα, 1944

³²Mackinder H., *Δημοκρατικά Ιδεώδη και Πραγματικότητα & άλλες τρεις εισηγήσεις*, Μτφ. Α. Μπαλοπούλου, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα, 2006.

³³ΓΡΙΒΑΣ Κ., *Η παγκόσμια νήσος και το πόκερ του Ερντογάν*, slpress, 2018. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://slpress.gr/diethni/h-pagkosmia-nhsos-kai-to-poker-tou-erdogan/> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

³⁴ΓΡΙΒΑΣ Κ., *Η Στρατιωτική Άνοδος της Κίνας και η Γεωπολιτική του Πολέμου στη Μέση Ανατολή*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα, 2013, p. 364.

³⁵ΚΑΡΑΤΟΥΛΙΩΤΗΣ Ν., *Η γεωπολιτική των Βαλκανίων και συνθήκη των Πρεσπών*, liberal, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.liberal.gr/apopsi/i-geopolitiki-ton-balkanion-kai-sunthiki-ton-prespon/237966> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

³⁶ΤΣΙΡΙΓΩΤΗΣ Δ., *Το νέο γεωπολιτικό παιχνίδι στα Βαλκάνια*, huffingtonpost, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.huffingtonpost.gr/entry/to-neo-yeopolitiko-paiynidi-sta-valkonia_gr_5d08a73de4b0886dd15e75e3, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

οικονομικό αποτύπωμα στην περιοχή, όπως έχει αναφερθεί από διάφορους ερευνητές, όπως ο Bastian (2019)³⁷, ο Τζογόπουλος (2017)³⁸, ο Cosentino et al (2018)³⁹, ο Tonchev (2017)⁴⁰ και ο Sharma (2019)⁴¹. Τα κράτη της περιοχής καλωσορίζουν σε γενικές γραμμές τις «εργαλειοποιημένες επενδύσεις»⁴² που πραγματοποιούνται από τις κρατικές κινεζικές εταιρείες. Όμως η πολιτική αυτή του Πεκίνου έχει συναντήσει εναντίωση από τους δύο σημαντικότερους πόλους του δυτικού στρατοπέδου, δηλαδή των ΗΠΑ και της Ε.Ε., είτε μέσω κανονισμών ελέγχου των ξένων επενδύσεων⁴³ ⁴⁴ όσον αφορά τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., είτε μέσω του εμπορικού πολέμου που διεξάγεται τα τελευταία χρόνια μεταξύ Η.Π.Α. και Κίνας, όπως έχει αναλυθεί από διάφορους συγγραφείς/αναλυτές, όπως ο Friedman (2019)⁴⁵, η Carrai (2019)⁴⁶ και ο Bown (2019).⁴⁷

³⁷ BASTIAN J., *Η διάνοιξη ενός νέου “δρόμου του μεταξιού” από Κίνα*, ΕΛΙΑΜΕΠ, 2017. [Ηλεκτρονικό], Available at: http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2017/10/82_2017_WORKING-PAPER_Jens-Bastian.pdf [Πρόσβαση 30 Οκτώβριος 2019].

³⁸ ΤΖΟΓΟΠΟΥΛΟΣ George N., *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 139, 2017

³⁹ COSENTINO B. et al, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, 2018, Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) [Πρόσβαση 4 February 2020].

⁴⁰ TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017

⁴¹ SHARMA A., *An Analysis of 'Belt and Road' Initiative and the Middle East*, Tandfonline <https://doi.org/10.1080/25765949.2019.1586179>, 22-3-2019

⁴² Με τον όρο «εργαλειοποιημένες επενδύσεις» εννοούμε ότι οι επενδύσεις χρησιμοποιούνται για λόγους εθνικής ασφαλείας και όχι καθαρά οικονομικούς

⁴³ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/452 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 19ης Μαρτίου 2019. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

⁴⁴ European Commission, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>, [Πρόσβαση 11 November 2019]

⁴⁵ FRIEDMAN G., *The Geopolitical Logic of the US-China Trade War*, geopoliticalfutures, 2019. [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://geopoliticalfutures.com/the-geopolitical-logic-of-the-us-china-trade-war/>, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

⁴⁶ CARRAI M. A., *Chinese Weaponized Investments and the Rise of Screening Mechanisms in Europe*, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.academia.edu/39901375/Chinese_Weaponized_Investments_and_the_Rise_of_Screening_Mechanisms_in_Europe, [Πρόσβαση 11 November 2019].

Η Ε.Ε, πέραν των μηχανισμών ελέγχου των κινεζικών επενδύσεων, προσπαθεί να δημιουργήσει θεσμικό πλαίσιο για τη δημιουργία ενός ενιαίου χώρου μεταφορών ο οποίος θα συνδέεται με κράτη εκτός Ενώσεως αλλά και με δράσεις τρίτων χωρών, όπως το BRI. Μία από αυτές είναι η Στρατηγική Προοπτική Ε.Ε.-Κίνας⁴⁸ μέσω της οποίας η Ε.Ε. επιδιώκει να θέσει κανόνες συνεργασίας με την Κίνα που βασίζονται στην τήρηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, στην ειρήνη, στην ασφάλεια και στην ανάπτυξη. Στη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιχειρείται η προετοιμασία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών⁴⁹, ενώ στο Σχέδιο Δράσης της Ε.Ε. σχετικά με τη Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (EUMSS Action Plan⁵⁰), η Ε.Ε. επιδιώκει να ενισχύσει τη στρατηγική της αυτονομία και την ικανότητά της να συνεργάζεται με τους εταίρους της στη θάλασσα.

Στη σημασία των chokepoints της Ανατολικής Μεσογείου έχουν αναφερθεί διάφοροι συγγραφείς/αναλυτές όπως ο Παρίσης (2013)⁵¹, ο Μάζης (2015)⁵², οι Μάζης και Μπαλαφούτα (2014)⁵³ και ο Ηλιόπουλος (2014)⁵⁴ ενώ στη σημασία των χερσαίων chokepoints των Βαλκανίων έχουν αναφερθεί εκτενώς οι

⁴⁷ BOWN C. P., *US-China Trade War: The Guns of August*, Peterson Institute for International Economics, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: shorturl.at/bczW8 [Πρόσβαση 11 November 2019]

⁴⁸ European Commission, 2019. [Ηλεκτρονικό] *ΚΟΙΝΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ. ΕΕ-Κίνα - Στρατηγική προοπτική* Available at: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook_el.pdf, [Πρόσβαση 30 December 2019].

⁴⁹ European Commission, [Ηλεκτρονικό], *ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ- Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*, 2011, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF> [Πρόσβαση 7 January 2020].

⁵⁰ Council of the European Union, [Ηλεκτρονικό], *Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan*, 2018, Available at: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/en/pdf> [Πρόσβαση 9 January 2020].

⁵¹ ΠΑΡΙΣΗΣ Ι., *Η καθ' ημάς θάλασσα. Γεωστρατηγική ανάλυση της Μεσογείου*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, 2013, Αθήνα, pp. 201, 203.

⁵² ΜΑΖΗΣ Ι. Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2002, p. 204

⁵³ ΜΑΖΗΣ Ι. Θ. & ΜΠΑΛΑΦΟΥΤΑ Β. Γ., *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδας-Τουρκίας*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2014, p. 68.

⁵⁴ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Η., *Η γεωστρατηγική αξία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου Ελληνικό*, Ελληνικό Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών, 2014, [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/42-254>, [Πρόσβαση 30 Οκτώβριος 2019]

Jakobowski, Poplawski και Kaczmarek (2018)⁵⁵. Από τον γράφοντα θα επιχειρηθεί σε επόμενη ενότητα να πραγματοποιηθεί διασύνδεση των chokepoints της Ανατολικής Μεσογείου με τα εν δυνάμει ΣΔΝ (τα οποία θεσπίστηκαν στη Σύμβαση για το ΔΔΘ που υπογράφηκε στο Μοντέγκο Μπέι το 1982 και αναλύεται λεπτομερώς από τους Ιωάννου και Στρατή (2013)⁵⁶) της περιοχής.

2. Μεθοδολογία

2.1 Περιγραφή της μεθοδολογίας της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης

Η επιστημονική μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του θέματος και την απάντηση των ανωτέρω ερευνητικών ερωτήσεων είναι η Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση (ΣΓΑ)⁵⁷. Η σύγχρονη ΣΓΑ ασχολείται με τη μελέτη, καταγραφή και πρόβλεψη των ανακατανομών της ισχύος και καταλήγει πάντοτε στη δημιουργία αντίστοιχου υποδείγματος τάσεων.

Η ΣΓΑ διαθέτει και χρησιμοποιεί τα δύο κριτήρια της διαψευσιμότητας και της προβλεπτικής ικανότητας και ως εκ τούτου μπορεί να κατασκευάσει το πλέον σύνθετο μαθηματικό μοντέλο με τα ήδη υπάρχοντα εργαλεία της.

2.1.1 Η ΣΓΑ προσδιορίζεται από τις εξής συστατικές οντότητες υποχώρων:

α) Τους Πρωτογενείς χώρους οι οποίοι διακρίνονται:

1. Στον φυσικό χώρο, ο οποίος αναφέρεται στη χλωρίδα, την πανίδα, το ανάγλυφο, το υπέδαφος, το κλίμα, τους φυσικούς πόρους και τα φυσικά διαθέσιμα.

⁵⁵ JAKOBOWSKI J., POPLAWSKI K. & KACZMAREK M., *The Silk Railroad. The EU-China rail connections: background, actors, interests*, Center for Eastern Studies, 2018, [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.researchgate.net/publication/324706131_The_Silk_Railroad_The_EU-China_rail_connections_background_actors_interests, [Πρόσβαση 9 December 2019]

⁵⁶ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013.

⁵⁷ ΜΑΖΗΣ Ι. Θ., *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής. Το Νεοθετικιστικό Πλαίσιο*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2012.

2. Στο Στοιχειώδη ανθρωποχώρο, ο οποίος αναφέρεται στις πληθυσμιακές συσσωρεύσεις, στους φυλετικούς κοινωνικούς σχηματισμούς, στις δημογραφικές συνθέσεις κλπ.

β) Τους Δευτερογενείς χώρους οι οποίοι διακρίνονται:

1. Στον Πολιτικό χώρο που αποτελεί διαλεκτικό προϊόν των διαντιδράσεων συντήρησης, αναπαραγωγής, ρήξης και εξέλιξης των συστημάτων υλικής ή άυλης παραγωγής με τους εκάστοτε κοινωνικούς σχηματισμούς.

2. Τον Οικονομικό χώρο

γ) Τους Τριτογενείς χώρους οι οποίοι διακρίνονται:

1. Στον Πολιτισμικό χώρο, που προκύπτει από τη σύνθεση του Οικονομικού και του Πολιτικού χώρου.

2. Στον Εθνο-κρατικό και Εθνικο-κρατικό χώρο, που προκύπτει από τη σύνθεση του Πολιτικού και του Πολιτισμικού χώρου.

δ) Τους συνθετικούς χώρους που διακρίνονται:

1. Στους Πλήρεις συνθετικούς χώρους, οι οποίοι συγκεντρώνουν το σύνολο των χαρακτηριστικών των Πρωτογενών, Δευτερογενών και Τριτογενών χώρων.

2. Στους Ειδικούς συνθετικούς χώρους, που προκύπτουν από την αλληλοεπικάλυψη σε επίπεδο υποδομής των δύο Πρωτογενών χωρικών οντοτήτων και των χαρακτηριστικών των Δευτερογενών και Τριτογενών χώρων τα οποία αντιστοιχούν σε αυτές⁵⁸.

ε) Στην παρούσα εργασία οι γεωγραφικοί χώροι που εξετάζονται είναι:

1. Ο φυσικός πρωτογενής αιτιατός χώρος

2. Ο οικονομικός δευτερογενής αιτιατικός χώρος

3. Ο πολιτικός δευτερογενής αιτιατικός χώρος και

4. Ο εθνοκρατικός και εθνοτικοκρατικός τριτογενής αιτιατικός χώρος.

Οι σύνθετοι και απλοί γεωπολιτικοί δείκτες είναι αυτοί που θα αποτελέσουν τα δομικά στοιχεία των γεωπολιτικών πυλώνων και, συνεπώς, του γεωπολιτικού υποδείγματος, το οποίο θα δείξει τις τάσεις ανακατανομής της ισχύος⁵⁹.

⁵⁸Ο.π., pp. 348-350.

⁵⁹Ο.π., pp. 405-408

2.1.2 Ο τίτλος ενός θέματος μιας μελέτης γεωπολιτικής ανάλυσης ορίζει τα δεδομένα και τα ζητούμενα του προβλήματός μας, τα οποία είναι:

α) Τα όρια του Γεωπολιτικού Συμπλόκου, που αποτελεί το γεωγραφικό πεδίο της ανάλυσής μας.

β) Τον προς μελέτη χώρο του Συμπλόκου στον οποίο λαμβάνει χώρα η ανακατανομή της ισχύος.

γ) Τον γεωπολιτικό παράγοντα του οποίου η συμπεριφορά δύναται να επηρεάσει την ανακατανομή της ισχύος στο εξεταζόμενο Σύμπλοκο⁶⁰.

2.1.3 Στην πρώτη φάση της ανάλυσης προσδιορίζουμε τα όρια των Γεωπολιτικών Συστημάτων, τα οποία εξετάζονται σε τρεις κλίμακες:

α) Τα Υποσυστήματα που είναι υποσύνολα των Συστημάτων.

β) Τα Συστήματα που αποτελούν το κύριο εξεταζόμενο Γεωγραφικό Σύμπλοκο.

γ) Τα Υπερσυστήματα που εμπεριέχουν (ως υποσύνολο) το κύριο εξεταζόμενο Σύστημα και δεν αφορούν την εξέτασή μας, αλλά εντός αυτού δρουν συγκεκριμένοι Πόλοι Ισχύος οι οποίοι επηρεάζουν το Γεωπολιτικό μας Παράγοντα και μέσω αυτού επιφέρουν ανακατανομές ισχύος στο εσωτερικό του Χώρου του Συστήματος.

Έχοντας ορίσει τις τρεις κλίμακες Συστημάτων θα πρέπει να προσδιορίσουμε σε ποια εκ των τεσσάρων πεδίων (γεωπολιτικών πυλώνων) θα ασκήσει επιρροή ο Γεωπολιτικός Παράγων. Οι πυλώνες αυτοί είναι της Άμυνας/Ασφάλειας, της Οικονομίας, της Πολιτικής και του Πολιτισμού/ Πληροφορίας⁶¹. Εν συνεχεία θα επιλεγθούν οι αντίστοιχοι σύνθετοι ή απλοί δείκτες (μετρήσιμα στοιχεία) και, αφού γίνει επεξεργασία αυτών, παράγεται το λεγόμενο γεωπολιτικό υπόδειγμα τάσεων ανακατανομής ισχύος μέσω της διαδικασίας της Σύνθεσης που αφορά την εύρεση της Συνισταμένης τάσεως

⁶⁰Ο.π., pp. 368-372

⁶¹Ο.π., pp. 398-399

ισχύος στην κλίμακα του Συστήματος. Εκεί σταματά η γεωπολιτική ανάλυση. Μετά ακολουθεί η φάση των Συμπερασμάτων, όπου καλούμαστε να περιγράψουμε τις γεωπολιτικές δυναμικές στις οποίες υποβάλλει η Συνισταμένη της Ισχύος τη συμπεριφορά του εξετασθέντος Συστήματος. Το συγκεκριμένο υπόδειγμα αποτελεί αφετηρία για τη γεωστρατηγική σύνθεση/προτάσεις: η γεωστρατηγική σύνθεση εκ των πραγμάτων διενεργείται υπό συγκεκριμένη οπτική γωνία συμφερόντων⁶². Η γεωστρατηγική σύνθεση είναι εφαρμογή, είναι πράξη, ενώ η γεωπολιτική ανάλυση είναι στοχασμός⁶³.

2.2. Ανάλυση του θέματος βάσει της ορολογίας της ΣΓΑ.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, «Ο τίτλος ενός θέματος μιας μελέτης γεωπολιτικής ανάλυσης ορίζει τα δεδομένα και τα ζητούμενα του προβλήματός μας». Ως εκ τούτου από τον τίτλο της εργασίας συνάγονται τα εξής:

α) Γεωπολιτικός παράγων: Η Κινεζική πρωτοβουλία «One Belt One Road» (OBOR).

β) Γεωπολιτικό σύμπλοκο: Ελλάδα, Κύπρος, Τουρκία, Ισραήλ Αίγυπτος καθώς και τα κράτη της βαλκανικής χερσονήσου.

γ) Υπερσυστημικοί δρώντες: οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Κίνα, η Γερμανία, η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ.

δ) Υποσυστήματα (πρόκειται για τα γεωγραφικά σύμπλοκα που θα σχεδιαστούν επί χάρτου):

1. 1^ο Υποσύστημα: Ελλάδα, Τουρκία, Κύπρος, Ισραήλ και Αίγυπτος.

2. 2^ο Υποσύστημα: Ελλάδα, Τουρκία, Βόρεια Μακεδονία, Βουλγαρία, Κροατία, Σλοβενία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Σερβία, Αλβανία και Κόσοβο.

ε) Γεωπολιτικοί πυλώνες ισχύος:

1. Α΄ Γεωπολιτικός Πυλώνας της Οικονομίας (Ο) και

2. Β΄ Γεωπολιτικός Πυλώνας της Άμυνας / Ασφάλειας (ΑΑ)

στ) Γεωπολιτικοί δείκτες (ΓΔ):

⁶²Ο.π., pp. 371-372.

⁶³ΜΑΖΗΣ Ι. Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002, p. 41.

1. Ο πυλώνας της Οικονομίας (Ο) θα αναλυθεί στους εξής γεωπολιτικούς δείκτες (ΓΔ):

i) **ΓΔ Ο 1:** Επίπεδο οικονομικών σχέσεων (εν γένει) - Κινεζικές επενδύσεις σε κάθε κράτος του Συστήματος.

ii) **ΓΔ Ο 2:** Επενδυτικό κλίμα των κρατών του Συστήματος αναφορικά με τις κινεζικές επενδύσεις, λαμβανομένης υπόψη της πολιτικής/στρατηγικής και του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. και των ΗΠΑ έναντι των κινεζικών εξαγωγών και επενδύσεων στην εξεταζόμενη περιοχή.

iii) **ΓΔ Ο 3:** Η Ενωσιακή διάσταση (I): Οι οικονομικές σχέσεις συνεργασίας της Ε.Ε. με την Κίνα: (α) EU-China Summit και (β) σχέσεις στρατηγικών μεταφορών («EU – China Connectivity Platform»)

iv) **ΓΔ Ο 4:** Η Ενωσιακή διάσταση (II): Η πολιτική – Στρατηγική της Ε.Ε. για τις Στρατηγικές μεταφορές στην Ευρώπη – Η «Trans-European Transport Network» - Η καθιέρωση της «Single European Transport Area») και οι επιπτώσεις από την πρωτοβουλία OBOR.

v) **ΓΔ Ο 5:** Η Ενωσιακή διάσταση (III): Η Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε. (EU Maritime Security Strategy) και η ασφάλεια των θαλάσσιων εμπορευματικών οδών προς και από την Ευρώπη, ειδικά σε σχέση με κρίσιμα σημεία θαλάσσιων “Chokepoints” (με έμφαση στην περίπτωση OBOR).

2. Ο πυλώνας της Άμυνας / Ασφάλειας (ΑΑ) θα αναλυθεί στους εξής γεωπολιτικούς δείκτες (ΓΔ):

i) **ΓΔ ΑΑ 1:** Πλήθος χερσαίων και θαλασσίων chokepoints, [συμπεριλαμβανομένων των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας (κηρυχθέντων ή μη) στην περιοχή Αιγαίου-Ανατολικής Μεσογείου] στο Σύμπλοκο.

ii) **ΓΔ ΑΑ 2:** Στρατιωτική ισχύς εκάστου κράτους του Συμπλόκου (συμπεριλαμβανομένης χερσαίας, ναυτικής και αεροπορικής).

iii) **ΓΔ ΑΑ 3:** Εισαγωγές κινεζικών οπλικών συστημάτων ανά χώρα του Συμπλόκου.

Τέλος θα εκτελεστεί η Ποσοτικοποίηση - Κανονικοποίηση των ποσοτικών στοιχείων των ανωτέρω ΓΔ ανά μελετώμενο Πυλώνα, μέσω της χρήσης ειδικού αλγορίθμου (κατασκευασμένου ειδικά).

2.3. Περιγραφή της έρευνας.

Οι φάσεις κατά τις οποίες διεξάγεται η έρευνα παρουσιάζονται ακολούθως:

α) Επισκόπηση βιβλιογραφίας σχετικής με το θέμα της έρευνας. Στη συγκεκριμένη ενότητα παρατέθηκαν γενικά στοιχεία για την OBOR καθώς και το νέο ευρασιατικό αφήγημα το οποίο αυτή η Πρωτοβουλία φέρνει μαζί της και που με απλά λόγια είναι η παγκοσμιοποίηση με κινεζικά χαρακτηριστικά. Επίσης, εξετάστηκε η γεωγραφική διάσταση του εξεταζόμενου γεωγραφικού συμπλόκου και η γεωστρατηγική του σημασία, με εστίαση στην Ανατολική Μεσόγειο και ειδικότερα στις ελληνικές θάλασσες.

β) Μεθοδολογία, που με βάση τον τίτλο της ΜΔΕ, εντοπίστηκε στο χάρτη το Γεωπολιτικό Σύστημα και αναγνωρίστηκε ο Γεωπολιτικός Παράγοντας (ΓΠ). Με γνώμονα τον ΓΠ, το Σύμπλοκο διαιρέθηκε σε υποσυστήματα και ορίστηκαν οι υπερσυστημικοί πόλοι που επιδρούν θετικά ή αρνητικά στο Σύστημα. Ορίστηκαν ακόμα τα είδη των γεωγραφικών χώρων που θα μελετηθούν. Κατόπιν, έγινε η επιλογή των πυλώνων ισχύος εντός των οποίων θα εξεταστεί η δράση του ΓΠ (Άμυνα/ Ασφάλεια, Οικονομία). Με βάση αυτούς τους πυλώνες, επιλέχθηκαν οι αντίστοιχοι σύνθετοι ή απλοί γεωπολιτικοί δείκτες.

γ) Σύνθετοι γεωπολιτικοί δείκτες:

1. Η προβολή της αμυντικής ισχύος: συλλογή στοιχείων, επεξεργασία και κατασκευή γεωπολιτικού υποδείγματος 1.

2. Η προβολή της οικονομικής ισχύος: συλλογή στοιχείων, επεξεργασία και κατασκευή γεωπολιτικού υποδείγματος 2.

3. Σύνθεση των δύο ανωτέρω γεωπολιτικών υποδειγμάτων για καθένα από τα δύο υποσυστήματα, με σκοπό την εμφάνιση της τελικής συνισταμένης γεωπολιτικής ισχύος, η οποία καθορίζει το είδος της ισορροπίας ή ανισορροπίας ισχύος στο εξεταζόμενο γεωπολιτικό σύμπλοκο.

4. Κατασκευή της γεωστρατηγικής σύνθεσης υπό το πρίσμα του ερευνητή.

2.4. Ερευνητικοί περιορισμοί

α) Οι γεωγραφικοί χώροι που εξετάζονται είναι ο οικονομικός δευτερογενής αιτιατικός, ο πολιτικός δευτερογενής αιτιατικός και ο εθνοκρατικός τριτογενής αιτιατικός.

β) Στο παρόν πόνημα εξετάζονται οι πυλώνες Άμυνα/Ασφάλεια και Οικονομία, όπως αναφέρθηκε στην υποπαράγραφο 2.2.

γ) Τα στοιχεία που συλλέγονται είναι αποκλειστικά από ανοικτές πηγές δεδομένων.

δ) Το υπό εξέταση Βαλκανομεσογειακό Σύμπλοκο αποτελείται από το σύνολο των χωρών των Βαλκανίων καθώς και από ορισμένες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα την Αίγυπτο, την Κύπρο και το Ισραήλ, όπως αναφέρθηκαν στην υποπαράγραφο 2.2.4.

3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση

3.1. Υπερσυστημικοί δρώντες.

3.1.1 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Ο γεωγραφικός χώρος της ανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων θεωρείται εδώ και καιρό ως χώρος κυριαρχίας των ΗΠΑ με σημαντική και μόνιμη στρατιωτική παρουσία από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου⁶⁴, δεδομένης και της στρατηγικής γεωγραφικής τους θέσης. Η μόνιμη παρουσία του 6^{ου} αμερικανικού στόλου στα νερά της Μεσογείου και η ύπαρξη της μεγαλύτερης αμερικανικής στρατιωτικής βάσης του κόσμου στο Κόσοβο (Camp “Bondsteel”) έχουν ως στόχο τον έλεγχο των θαλάσσιων και χερσαίων γραμμών επικοινωνιών και εμπορίου της περιοχής, όπου δραστηριοποιείται και η κινεζική Πρωτοβουλία BRI.

⁶⁴ VAN DER PUTTEN F.-P., MONTESANO F. S., VAN DE VEN J. & VAN HAM P., *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, Clingendael, 2016 [Ηλεκτρονικό], Available at: https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report_the%20geopolitical_relevance_of_Piraeus_and_China's_New_Silk_Road.pdf, [Πρόσβαση 15 January 2020]

3.1.2 Ρωσία

Η παρουσία της Ρωσίας στο εξεταζόμενο γεωγραφικό σύμπλοκο είναι υπαρκτή εδώ και αιώνες, αν και τα τελευταία χρόνια η επιρροή της σε χώρες των Βαλκανίων έχει περιοριστεί. Παρόλα αυτά παραμένει σημαντική, καθώς πολλές βαλκανικές χώρες έχουν ως κύριο ενεργειακό πάροχο τη Ρωσία. Εξάλλου, η Ρωσία έχει σημαντική ναυτική και αεροπορική παρουσία στη Συρία⁶⁵, όπου διατηρεί αντίστοιχες βάσεις και έτσι έχει τη στρατιωτική δυνατότητα να επηρεάζει ως ένα βαθμό τις θαλάσσιες διαδρομές του εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο που σχετίζονται κατά βάση με το Σουέζ.

3.1.3 Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ε.Ε. συνηθίζει να εξετάζει τα γεγονότα στο εξεταζόμενο γεωγραφικό σύμπλοκο με οικονομικούς κυρίως όρους. Προσπαθεί να διαδώσει τους δυτικούς θεσμούς της πολυμέρειας, των ανοιχτών αγορών και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στις χώρες της περιοχής (άλλωστε ορισμένες χώρες της περιοχής είναι μέλη της Ένωσης), όμως, δεδομένης και της πολυετούς οικονομικής κρίσης, τα αποτελέσματα της πολιτικής αυτής όλο και αποδυναμώνονται⁶⁶. Η Ε.Ε. μέσα από το θεσμικό πλαίσιο που δημιουργεί στον τομέα των μεταφορών και αναλύεται εκτενώς σε επόμενη ενότητα, προσπαθεί να δημιουργήσει κοινά πρότυπα στα κράτη-μέλη, τα οποία εν συνεχεία θα προσπαθήσει να εξαγάγει σε γειτονικά κράτη αλλά και σε κράτη τα οποία δραστηριοποιούνται στο εξεταζόμενο σύμπλοκο, όπως η Κίνα.

3.1.4 Κίνα

Η Κίνα μέσω της πρωτοβουλίας OBOR προσπαθεί μεταξύ άλλων να συνδεθεί με την Ευρώπη. Μέσα από την Πρωτοβουλία αυτή, η Κίνα έχει σκοπό να ενισχύσει την επικοινωνία μεταξύ των συμμετεχόντων, να δημιουργήσει υποδομές και, ως κατάληξη των προαναφερθέντων, να ενισχύσει το εμπόριο και

⁶⁵Ο.π.

⁶⁶Ο.π.

τις επενδύσεις. Φυσικά δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεωπολιτικό σκέλος της Πρωτοβουλίας, καθώς μέσω αυτής η Κίνα επηρεάζει τα κράτη που συμμετέχουν με διάφορους τρόπους.⁶⁷

3.1.5 Γερμανία

Η Γερμανία είναι ο νούμερο ένα εμπορικός εταίρος της Κίνας από τα κράτη μέλη της Ε.Ε. Οι μισές εξαγωγές της Ε.Ε. προς την Κίνα προέρχονται από τη Γερμανία. Η οικονομική σχέση μεταξύ των δύο χωρών χαρακτηρίζεται ως τέλεια και συμπληρωματική: Η Κίνα χρειάζεται τεχνολογία και η Γερμανία αγορές. Για την Κίνα, όμως, η σχέση αυτή είναι μάλλον περισσότερο επωφελής, αφού ξέρει ότι η Γερμανία παίζει όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην Ευρώπη και όπως έχει πει ένας κινέζος αξιωματούχος «Αν θέλεις να κάνεις κάτι στην Ευρώπη, απευθύνσου στο Βερολίνο». Αυτός φαίνεται είναι και ο στόχος της, δηλαδή η αυξανόμενη εξάρτηση της Γερμανίας από την Κίνα σε μία «γερμανική Ευρώπη», επηρεάζοντας εκ των έσω τις όποιες προσπάθειες της Ένωσης για θεσμοθέτηση προτύπων στις μεταφορές αλλά και στις εμπορικές και οικονομικές σχέσεις⁶⁸.

3.1.6 NATO

Αν και η Κίνα δεν θεωρείται εισέτι κίνδυνος για το NATO, τα περισσότερα κράτη-μέλη του, τα οποία έχουν κάποιου είδους οικονομική σχέση με αυτήν⁶⁹, εκδηλώνουν την ενόχλησή τους από την προσπάθεια της Κίνας να διεισδύσει στις ευρωπαϊκές αγορές μέσω του BRI και ειδικότερα μέσω του οργανισμού 16 + 1 για τη Συνεργασία μεταξύ Κίνας και Κεντρικών και Ανατολικών Ευρωπαϊκών

⁶⁷BOND I., *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road Can they work together?* Center for European Reform, 2017 [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://www.cer.eu/sites/default/files/pb_eurasian_IB_16.3.17_0.pdf
[Πρόσβαση 15 January 2020]

⁶⁸KUNDNANI H. & PARELLO-PLESNER J., *CHINA AND GERMANY: WHY THE EMERGING SPECIAL RELATIONSHIP MATTERS FOR EUROPE*, European Council on Foreign Relations, May 2012. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://www.files.ethz.ch/isn/173460/ECFR55_CHINA_GERMANY_BRIEF_AW.pdf
[Πρόσβαση 15 January 2020].

⁶⁹MEHTA A., , *NATO struggles with its China conundrum*, DefenseNews, 2019 [Ηλεκτρονικό],
Available at: <https://www.defensenews.com/smr/nato-2020-defined/2019/12/03/nato-struggles-with-its-china-conundrum/>[Πρόσβαση 15 January 2020]

Κρατών (Cooperation between China and Central and Eastern European Countries). Η ίδρυση του οργανισμού αυτού εκτιμάται ότι έχει σκοπό να αποδυναμώσει τη συνοχή και την ενότητα του ΝΑΤΟ, αφού τα περισσότερα μέλη του οργανισμού 16 + 1 είναι και μέλη του ΝΑΤΟ, δεδομένου ότι αυτή η οικονομική συνεργασία αποκλείει τις ΗΠΑ και εξυπηρετεί κατά βάση τα κινεζικά συμφέροντα. Υπάρχουν ακόμα και φόβοι ότι η πρωτοβουλία BRI μπορεί σε βάθος χρόνου να εξελιχθεί σε συμμαχία.⁷⁰

3.2. Οικονομική διείσδυση της Κίνας στο εξεταζόμενο γεωγραφικό σύμπλοκο (Ανατολική Μεσόγειο-Βαλκάνια).

Οι κινεζικές εταιρείες, οι περισσότερες εκ των οποίων είναι κρατικές, αφήνουν συστηματικά το αποτύπωμά τους στα Βαλκάνια⁷¹ και στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Κίνα, εκμεταλλευόμενη την απόφαση των ΗΠΑ να στρέψει την προσοχή της ανατολικά, την ευρωπαϊκή κρίση χρέους που έχει σχεδόν παραλύσει την εξωτερική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και την αραβική άνοιξη, έχει καταφέρει να αναπτύξει σημαντική οικονομική παρουσία στην προαναφερθείσα περιοχή⁷².

3.2.1 Ελλάδα

Όσον αφορά την Ελλάδα, τη μερίδα του λέοντος καταλαμβάνει η επένδυση της COSCO στον Πειραιά. Η επένδυση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει το «παράθυρο» της Κίνας στην Ευρώπη και μια φιλική «φωνή» εντός των ευρωπαϊκών κύκλων. Επίσης, είναι σημείο αναφοράς για το BRI, καθώς σηματοδοτεί το πέρασμα από τη Μεσόγειο προς την κεντρική Ευρώπη μέσω των Βαλκανίων. Η επένδυση πήρε σάρκα και οστά το 2008,

⁷⁰SAWHNEY S., *The Belt and Road Initiative: What does it mean for NATO?* NATO Association of Canada, 2018, [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://natoassociation.ca/the-belt-and-road-initiative-what-does-it-mean-for-nato/>, [Πρόσβαση 15 January 2020].

⁷¹BASTIAN J., *Η διάνοιξη ενός νέου "δρόμου του μεταξιού" από Κίνα*, ΕΛΙΑΜΕΠ, 2017. [Ηλεκτρονικό], Available at: http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2017/10/82_2017_-WORKING-PAPER-_Jens-Bastian.pdf [Πρόσβαση 30 Οκτώβριος 2019].

⁷²TZOGOPOYLOS George N., *Israel, Greece, and Cyprus Join Hands in Beersheba*, the Begin-Sadat center for strategic studies, Perspectives Paper No. 1049, 28 December 2018

οπότε η COSCO κέρδισε τον διεθνή διαγωνισμό για την εκμετάλλευση δύο τερματικών σταθμών κοντέινερ στο λιμάνι του Πειραιά. Η κινεζική εταιρεία δεσμεύθηκε για την αναβάθμιση ενός προβλήτα και την κατασκευή ενός άλλου έναντι 230 εκατομμυρίων ευρώ. Εν συνεχεία, το 2016 η COSCO προσέφερε 368,5 εκατομμύρια ευρώ για την ιδιωτικοποίηση του 67% του λιμένα⁷³. Οι επενδύσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα να φτάσει ο Πειραιάς στην 36^η θέση παγκοσμίως στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων για το 2018 και μάλιστα να είναι ένα από τα δύο πιο ταχέως αναπτυσσόμενα λιμάνια, με ποσοστό αύξησης όγκου εμπορευματοκιβωτίων 18,3% σε σύγκριση με το 2017⁷⁴. Πριν από λίγο καιρό, εγκρίθηκε το masterplan της COSCO αξίας 611,8 εκατομμυρίων ευρώ που αφορά στην υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων, που, σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΟΛΠ ΥU Zenggang, θα καταστήσουν τον Πειραιά το σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου και θα δημιουργήσουν ακόμη περισσότερες νέες θέσεις εργασίας⁷⁵. Συγκεκριμένα, εγκρίθηκε η κατασκευή και λειτουργία νέου λιμένα κρουαζιέρας, 4 ξενοδοχείων, car terminal, νέων αποθηκών και logistics, η βελτίωση και συντήρηση λιμενικών υποδομών, η προμήθεια εξοπλισμού και μέσων, η βελτίωση υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, οικολογικά λεωφορεία κ.α.⁷⁶.

Πέρα από την επένδυση στο λιμάνι του Πειραιά, μια άλλη κινεζική εταιρεία, η China Machinery Engineering Corporation (CMEC) έχει υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας με τη ΔΕΗ για την κατασκευή λιγνιτικής μονάδας αξίας 700 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς όμως η συγκεκριμένη να έχει μέχρι στιγμής προχωρήσει.

⁷³Ο.π.

⁷⁴LEJK M., *Top 50 global port rankings 2018*, 2019, https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018_20190809.html

⁷⁵euro2day staff, *ΟΛΠ: Εγκρίθηκαν επενδύσεις 611,8 εκατ. από την ΕΣΑΛ*, 2019, <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1701725/olp-egkrithhkan-ependyseis-6118-ekat-apolhn-esal.html>

⁷⁶ΜΠΕΛΛΟΣ Η., *Χωρίς τον προβλήτα 4 εγκρίθηκε επενδυτικό πλάνο 610 εκατ.*, 2019, <https://www.kathimerini.gr/1046367/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/xwris-ton-provlhta-4-egkri8hke-ependytiko-plano-610-ekat>

Επίσης, η China State Grid International Development (SGID) εξαγόρασε το 24% του ΑΔΜΗΕ έναντι 320 εκατομμυρίων ευρώ τον Οκτώβριο του 2016⁷⁷.

3.2.2 Τουρκία

Εναλλακτική επιλογή του BRI σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί η απόκτηση του 65% του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Kumport, που βρίσκεται στην Τουρκία, κοντά στην Κωνσταντινούπολη⁷⁸, με κόστος περί τα 800 εκατομμύρια δολάρια⁷⁹.

3.2.3 Ισραήλ

Οι κινεζικές επενδύσεις στο Ισραήλ καλύπτουν διάφορους τομείς, όπως χημικά, τρόφιμα, γεωργία, νερό και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ειδικότερα, στον τομέα των χημικών, το 2011 έγινε εξαγορά της μεγαλύτερης ισραηλινής εταιρείας, ύψους 2,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων από μια κινεζική. Στον τομέα των κατασκευών, έχουμε, το 2006, την κατασκευή σηράγγων κοντά στην Χάιφα, έργο ύψους 400 εκατομμυρίων δολαρίων. Επίσης, έγινε η κατασκευή τούνελ για σιδηροδρομική γραμμή στην περιοχή Akko-Karmiel, ύψους 700 εκατομμυρίων. Στη γεωργία, έχουν γίνει διάφορες διμερείς συμφωνίες από το 2015 και μετά, ύψους 450 εκατομμυρίων δολαρίων. Επίσης, το 2013, υπογράφηκε η συμφωνία για την κατασκευή ενός κέντρου έρευνας το οποίο θα εστιάσει στη νανοτεχνολογία, κυρίως στις ιατρικές και οπτικές εφαρμογές⁸⁰.

Η κινεζική διπλωματία των λιμανιών είναι παρούσα και στο Ισραήλ. Η κατασκευή του ισραηλινού λιμένα Ashdod ανατέθηκε στην κινεζική εταιρεία Pan Mediterranean Engineering Company (PMEC) το 2014, έργο που θα κοστίσει συνολικά 870 εκατομμύρια δολάρια, έως το 2021 που αναμένεται να

⁷⁷TZOGOPOYLOS George N., *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 139, 2017

⁷⁸ Ο.π.

⁷⁹COSENTINO B. et al, European Parliament, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, 2018, Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

[Πρόσβαση 4 February 2020].

⁸⁰Ο.π.

ολοκληρωθεί. Μια άλλη κινεζική εταιρεία, η Shanghai International Port Group (SIPG) είναι υπεύθυνη, από το 2014, για τη λειτουργία του λιμένα της Χάιφα, ενώ έχει δεσμευτεί ότι θα επενδύσει σε υποδομές και εξοπλισμό περί τα 2 δισεκατομμύρια δολάρια⁸¹.

Το 2012 υπογράφηκε Μνημόνιο Κατανόησης (Memorandum of Understanding) μεταξύ Ισραηλινών και Κινέζων αξιωματούχων, αναφορικά με την κατασκευή του σιδηροδρόμου Eilat, που θα ενώνει το Τελ Αβίβ με την Ερυθρά θάλασσα, και θα περιλαμβάνει σιδηροδρομική γραμμή 350 χιλιομέτρων, με 63 γέφυρες και 5 σήραγγες (επωνομάζεται και «Red-Med»)⁸². Από τη στιγμή που θα ξεκινήσει η κατασκευή του έργου, κάτι που δεν έχει αποφασιστεί ακόμα, θα ολοκληρωθεί σε πέντε χρόνια και θα κοστίσει περίπου 6,5 δισεκατομμύρια δολάρια (κάποιοι ανεβάζουν το κόστος στο διπλάσιο). Αν και το συγκεκριμένο έργο λειτουργεί κατά κάποιο τρόπο ανταγωνιστικά με το Σουέζ, δεν δείχνει ικανό να το αντικαταστήσει, τουλάχιστον μέχρι να συμπεριληφθεί σε αυτό και το ιορδανικό λιμάνι της Ερυθράς θάλασσας, Άκαμπα, το οποίο είναι μεγαλύτερο και καλύτερα εξοπλισμένο από το Εϊλάτ. Αυτό είναι γνωστό στους Ισραηλινούς και υπάρχουν σχέδια για την επέκταση του Red-Med μέχρι την Άκαμπα, αφού κατασκευαστεί η σιδηροδρομική γραμμή⁸³.

3.2.4 Σερβία

Η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 336 χιλιομέτρων που θα ενώνει το Βελιγράδι με τη Βουδαπέστη είναι μια από τις σημαντικότερες κινεζικές επενδύσεις στη Σερβία, η οποία εντάσσεται στο BRI. Συνολικά το έργο αναμένεται να κοστίσει 3,8 δισεκατομμύρια δολάρια και θα ολοκληρωθεί έως το 2023. Το σερβικό τμήμα του έργου είναι περί τα 170 χιλιόμετρα και θα κοστίσει

⁸¹Ο.π.

⁸²Ο.π.

⁸³Chaziza Mordechai, *The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 385, December 11, 2016.

943 εκατομμύρια δολάρια⁸⁴. Για τους Κινέζους αποτελεί έργο-ορόσημο, καθώς πρόθεσή τους μελλοντικά είναι να το αναδείξουν ως κύρια οδό μεταφοράς των προϊόντων τους, που καταφθάνουν ακτοπλοϊκώς στο λιμάνι του Πειραιά με κατεύθυνση την κεντρική και δυτική Ευρώπη⁸⁵.

Άλλες σημαντικές κινεζικές επενδύσεις στη Σερβία αποτελούν η κατασκευή της Γέφυρας της Κινεζοσερβικής Φιλίας στο Δούναβη που ολοκληρώθηκε το 2014 και κόστισε 260 εκατομμύρια δολάρια, καθώς και η απόκτηση ενός εργοστασίου χάλυβα έναντι 46 εκατομμυρίων δολαρίων το 2016⁸⁶.

Πέραν της οικονομικής συνεργασίας Κίνας-Σερβίας που είναι αρκετά σημαντική, όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, αξίζει ιδιαίτερης προσοχής και ένα πρόγραμμα κοινής δράσης Σέρβων και Κινέζων αστυνομικών για την ασφάλεια των πολιτών, βάσει συμφωνίας που υπέγραψαν πρόσφατα οι κυβερνήσεις των δύο χωρών. Το πρόγραμμα αυτό προβλέπει τη σύσταση μεικτών ομάδων που θα αποτελούνται από Σέρβους και Κινέζους αστυνομικούς και θα περιπολούν σε διάφορα σημεία του Βελιγραδίου⁸⁷.

3.2.5 Μαυροβούνιο

Στο Μαυροβούνιο, η κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου αξίας 689 εκατομμυρίων ευρώ⁸⁸ (άλλες πηγές ανεβάζουν το κόστος στα 800 εκατομμύρια⁸⁹) είναι το πλέον αξιοσημείωτο έργο με κινεζική χρηματοδότηση στη χώρα, πέραν

⁸⁴ GCR staff, *33 hours for southeast Asia's "biggest continuous foundation pour, ever"*, 2018, <http://www.globalconstructionreview.com/news/china-serbia-ink-deal-943m-railway-hungary>

⁸⁵VOROS Z., *Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?*, The Diplomat, 2018, <https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>

⁸⁶TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017.

⁸⁷Καθημερινή, *Κινέζοι αστυνομικοί θα περιπολούν στη Σερβία*, 2019, <https://www.kathimerini.gr/1043441/article/epikairothta/kosmos/kinezoi-astynomikoi-8a-peripoloun-sth-servia>

⁸⁸TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017

⁸⁹Καθημερινή, *Η Κίνα επενδύει στα Βαλκάνια*, 2019, <https://www.kathimerini.gr/1018801/article/epikairothta/kosmos/h-kina-ependyiei-sta-valkania>

της κατασκευής πλοίων από κινεζική εταιρεία, έργο αξίας 56 εκατομμυρίων ευρώ⁹⁰.

3.2.6 Βοσνία-Ερζεγοβίνη

Η κινεζική εμπλοκή στην οικονομία της χώρας είναι αρκετά σημαντική και πολύπλευρη, αφού περιλαμβάνει την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου⁹¹ και την κατασκευή εργοστασίων παραγωγής ενέργειας⁹². Τα έργα αυτά, που θα κατασκευαστούν με κινεζική χρηματοδότηση και εξοπλισμένα με κινεζική τεχνολογία, όταν ολοκληρωθούν, θα καταστήσουν την Κίνα το μεγαλύτερο επενδυτή στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη⁹³.

3.2.7 Βόρεια Μακεδονία

Αυτή την περίοδο κατασκευάζονται στη χώρα δύο αυτοκινητόδρομοι συνολικού μήκους 110 χιλιόμετρα και κόστους 574 εκατομμύρια ευρώ, με κινεζική χρηματοδότηση⁹⁴. Όμως η σημαντικότερη επένδυση αναμένεται να γίνει μελλοντικά και θα αφορά τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου και την κατασκευή νέου, όπου απαιτείται, ώστε να ενσωματωθεί με τη σχεδιαζόμενη γραμμή Πειραιάς-Βουδαπέστη⁹⁵.

3.2.8 Αλβανία

Η Κίνα δραστηριοποιείται στην Αλβανία σε διάφορους τομείς, όπως στην ενέργεια, στις υποδομές και στις υπηρεσίες. Σημαντικότερη επένδυση είναι η

⁹⁰TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017

⁹¹ COSENTINO B. et al, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, 2018, Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) [Πρόσβαση 4 February 2020].

⁹²TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017

⁹³ΦΙΛΟΣΟΓΛΟΥ Σ., *Ο «Κινεζικός Δράκος» Στα Βαλκάνια*, 2018, shorturl.at/uit58.

⁹⁴GIORGJIOSKA A. & VANGELI A., *A Battle of Perceptions: The social representations of the BRI and the "16+1" in Macedonia*, China-CEE Institute, 11 December 2017.

⁹⁵TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017.

εξαγορά δύο θαλάσσιων οικοπέδων για εξόρυξη πετρελαίου, αντί 442 εκατομμυρίων δολαρίων. Εκτός αυτού, υπό κατασκευή με κινεζική χρηματοδότηση βρίσκεται ο αυτοκινητόδρομος Arber, ενώ σε κινεζικές εταιρείες έχει περάσει το αεροδρόμιο των Τιράνων έως το 2027⁹⁶ αντί του ποσού των 81 εκατομμυρίων δολαρίων⁹⁷.

3.2.9 Ρουμανία

Το κινεζικό αποτύπωμα στη χώρα είναι αρκετά μικρό και σίγουρα κάτω από τις προσδοκίες. Υπό διαπραγμάτευση έχουν τεθεί στο παρελθόν διάφορα σχέδια, όπως η κατασκευή αντιδραστήρων στο πυρηνικό εργοστάσιο της Cernavodă και η κατασκευή εργοστασίου παραγωγής ενέργειας στο Rovinari, εκτιμώμενου κόστους 1 δισεκατομμυρίου ευρώ, τα οποία εισέτι δεν έχουν ευοδωθεί⁹⁸. Η μόνη κινεζική επένδυση που έχει ολοκληρωθεί στη Ρουμανία αφορά στην κατασκευή φωτοβολταϊκού πάρκου, κόστους 40 εκατομμυρίων ευρώ, το 2014⁹⁹.

3.2.10 Κύπρος-Κόσοβο-Κροατία-Σλοβενία-Βουλγαρία

Οι εν λόγω χώρες, αν και έχουν διαφορετικά γεωγραφικά, πολιτικά, οικονομικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά, ομαδοποιούνται λόγω της ελάχιστης έως μηδαμινής κινεζικής οικονομικής παρουσίας.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την Κροατία, τη Σλοβενία και τη Βουλγαρία, αν και όλες ανήκουν στην πρωτοβουλία «16+1»¹⁰⁰, που αφορά στην προώθηση της συνεργασίας της Κίνας και 16 νοτιοευρωπαϊκών και κεντροευρωπαϊκών κρατών σε όλους τους τομείς, η κινεζική οικονομική παρουσία είναι αναιμική. Στην Κροατία κατασκευάζεται η γέφυρα Peljesac, που όταν ολοκληρωθεί θα

⁹⁶Ο.π.

⁹⁷COSENTINO B. et al, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament., 2018, Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) [Πρόσβαση 4 February 2020].

⁹⁸BOBOC G., A glimpse from afar: How Romania sees China's development, *China-CEE Institute* 9-1-2019

⁹⁹energypress, 2014, <https://energypress.gr/news/kineziki-ependysi-40-ek-eyro-se-fotovoltaiko-sti-roymania>

¹⁰⁰china-ceec, *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*, 2019, Available at: http://www.china-ceec.org/eng/zdogjxy_1

μειώνει κατά περίπου τρεις ώρες τη μετάβαση από το κεντρικό κομμάτι της χώρας προς το νότιο¹⁰¹. Το έργο, αν και κατασκευάζεται από κοινοπραξία κινεζικών εταιρειών, θα κοστίσει 420 εκατομμύρια ευρώ και χρηματοδοτείται κατά 85% από την Ε.Ε.¹⁰². Στη Σλοβενία, οι κινεζικές επενδύσεις περιορίζονται στην εξαγορά από τη Hisense του 50% της μεγαλύτερης εταιρείας κατασκευής οικιακών συσκευών της χώρας, της Gorenje, αξίας 293 εκατομμυρίων ευρώ¹⁰³.

Στην Κύπρο, οι κινεζικές επενδύσεις περιορίζονται στην αγορά ακινήτων¹⁰⁴. Στο Κόσοβο δεν υπάρχει κινεζική οικονομική παρουσία, καθώς δεν υφίστανται διπλωματικές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών.

3.2.11 Αίγυπτος

Οι Κινέζοι έχουν τοποθετήσει την Αίγυπτο στη λίστα με τους πέντε κορυφαίους προορισμούς επενδύσεων, εξαγορών και συγχωνεύσεων¹⁰⁵. Οι κινεζικές επενδύσεις στη χώρα συνολικά έχουν φτάσει στο ποσό των 23 δισεκατομμυρίων δολαρίων, λαμβάνοντας υπόψη, όμως, ότι η μεγαλύτερη επένδυση που αφορά στην κατασκευή μιας νέας διοικητικής πρωτεύουσας ανατολικά του Καΐρου, κόστους 20 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αν και είχε συμφωνηθεί να ξεκινήσει εντός του 2019, έχει προς το παρόν κολλήσει¹⁰⁶. Πέραν αυτού, πρόσφατα υπογράφηκε μνημόνιο κατανόησης για την κατασκευή διάφορων βιομηχανικών μονάδων εντός της οικονομικής ζώνης του καναλιού του Σουέζ, στους τομείς των υφασμάτων, των πετροχημικών και των πλαστικών. Το

¹⁰¹ PARROCK J., *Much-delayed €420m bridge to connect Croatia back on track*, Euronews, 2019, <https://www.euronews.com/2019/07/30/much-delayed-420m-bridge-to-connect-croatia-back-on-track>, 30-07-2019

¹⁰²xinhuanet, *Chinese, Croatian PMs visit Peljesac Bridge project amid rain*, 2019, http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/12/c_137969689.htm, 12-04-2019

¹⁰³ NOVAK M., *China's Hisense makes bid valuing Slovenia's Gorenje at \$347 million*, Reuters, <https://www.reuters.com/article/uk-gorenje-m-a/chinas-hisense-makes-bid-valuing-slovenias-gorenje-at-347-million-idUKKBN1IA2TE>, 9-5-2018.

¹⁰⁴cypruspropertygallery, *Up to €2 billion the Chinese investments in Cyprus since 2013*, <https://cypruspropertygallery.com/en/news/12996eec-4868-4acc-a8c2-db5cd0a3f50b>, 2016

¹⁰⁵ SHARMA A., *An Analysis of 'Belt and Road' Initiative and the Middle East*, Tandfonline <https://doi.org/10.1080/25765949.2019.1586179>, 22-3-2019

¹⁰⁶Bloomberg, *China's \$20 Billion New Egypt Capital Project Talks Fall Through*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-12-16/china-s-20-billion-new-egypt-capital-project-talks-fall-through>, 17-12-2018

κόστος του έργου αναμένεται να φτάσει τα 5 δισεκατομμύρια δολάρια¹⁰⁷. Ένα άλλο τεράστιο έργο που έχει προταθεί από τους Αιγύπτιους από το 2014 για να χρηματοδοτηθεί από τους Κινέζους, είναι η κατασκευή ενός παράλληλου προς το Σουέζ, κανάλι. Το έργο αυτό από τη στιγμή που θα ξεκινήσει θα χρειαστούν 5 χρόνια για να ολοκληρωθεί και θα κοστίσει 4 δισεκατομμύρια δολάρια¹⁰⁸.

3.2.12 Υπολογισμός Ισχύος για τον εν λόγω δείκτη

Πίνακας 2*: Έργα υποδομών και μεταφορών με κινεζική χρηματοδότηση στο πλαίσιο της OBOR.

Υποσύστημα	Χώρα	Έργο	Κόστος (εκατομμύρια ευρώ)	Στάδιο Ολοκλήρωσης	Συντελεστής Σπουδαιότητας
1	Ελλάδα	Λιμάνι Πειραιά	1.210	Έχει ολοκληρωθεί	10
	Τουρκία	Λιμάνι KUMKALE	800	Έχει ολοκληρωθεί	4
	Ισραήλ	Λιμάνι Ashdod	870	Σε εξέλιξη	6
		Λιμάνι Haifa	2.000	Σε εξέλιξη	6
		Σύνολο	2.870		6
	Κύπρος	0	0		
	Αίγυπτος	Βιομηχανική και οικονομική ζώνη Σουέζ	5.000	Σε εξέλιξη	10
Άθροισμα Συντελεστών Υποσυστήματος 1					42
2	Ελλάδα	Λιμάνι Πειραιά	1.210	Έχει	10

¹⁰⁷AL-YOUM A.-M., *China to invest US\$5 billion in Egypt's Suez Canal Economic Zone*, egyptindependent <https://egyptindependent.com/china-to-invest-us5-billion-in-egypts-suez-canal-economic-zone>, 28-4-2019.

¹⁰⁸ HOLMES O. & KALIN S., *Egypt plans to dig new Suez Canal costing \$4 billion*, Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-egypt-suezcanal-project/egypt-plans-to-dig-new-suez-canal-costing-4-billion-idUSKBN0G500H20140805>, 5-8-2014.

				ολοκληρωθεί	
Τουρκία	Λιμάνι KUMKALE	800		Έχει ολοκληρωθεί	4
Κόσοβο- Κροατία- Σλοβενία- Βουλγαρία -Ρουμανία	0	0			
Αλβανία	Θαλάσσια οικόπεδα για εξόρυξη πετρελαίου	442		Έχει ολοκληρωθεί	2
Μαυροβού νιο	Αυτοκινητόδρο- μος Bar - Boljare;	807		Σε εξέλιξη	4
Βοσνία- Ερζεγοβί νη	Αυτοκινητόδρο- μος Banja Luka-Mlinište	1.400		Σε εξέλιξη	4
Σερβία	Σιδηροδρομική γραμμή Novi Sad-Subotica- Kelebija	943		Σε εξέλιξη	6
	Κατασκευή γέφυρας στο Δούναβη	260		Έχει ολοκληρωθεί	4
Βόρεια Μακεδονία	Αυτοκινητόδρο- μοι Kicevo- Ohrid και Miladinovci-Stip	574		Σε εξέλιξη	4
Άθροισμα Συντελεστών Υποσυστήματος 2					38

*Στον ανωτέρω πίνακα δεν συμπεριλαμβάνονται οι κινεζικές επενδύσεις που έχουν προγραμματιστεί αλλά δεν έχουν ξεκινήσει.

Για να κανονικοποιήσουμε τα ανωτέρω δεδομένα, ώστε να τα καταστήσουμε συγκρίσιμα, χρησιμοποιούμε τη μέθοδο «ελαχίστου-μεγίστου», όπως δίνεται από τον παρακάτω τύπο:

$$x' = \frac{x - \min_A}{\max_A - \min_A} (\text{new_max}_A - \text{new_min}_A) + \text{new_min}_A$$

Όπου:

- \min_A : Η ελάχιστη τιμή από το σύνολο δεδομένων για ένα χαρακτηριστικό
- \max_A : Η μέγιστη τιμή από το σύνολο δεδομένων για ένα χαρακτηριστικό
- new_min_A : Η νέα ελάχιστη τιμή στο διάστημα που αποφασίζει να εργαστεί ο αναλυτής
- new_max_A : Η νέα μέγιστη τιμή στο διάστημα που αποφασίζει να εργαστεί ο αναλυτής

Το εύρος τιμών με το οποίο επιλέγουμε να εργαστούμε είναι το διάστημα [0,1].

Επομένως για τον παραπάνω τύπο ισχύει ότι $\text{new_min}_A = 0$ και $\text{new_max}_A = 1$

Τα κανονικοποιημένα δεδομένα θα πολλαπλασιαστούν με την τιμή Σπουδαιότητας και θα προκύψει η σταθμισμένη ισχύς

$$\text{Ελλάδα: } (1210-0) / (5000-0) * 10 = 2,42$$

$$\text{Τουρκία: } (800-0) / (5000-0) * 4 = 0,64$$

$$\text{Ισραήλ: } (2870-0) / (5000-0) * 6 = 3,44$$

$$\text{Αίγυπτος: } (5000-0) / (5000-0) * 10 = 10$$

$$\text{Αλβανία: } (442-0) / (5000-0) * 2 = 0,1768$$

$$\text{Μαυροβούνιο: } (807-0) / (5000-0) * 4 = 0,6456$$

Βοσνία-Ερζεγοβίνη: $(1400-0) / (5000-0) * 4 = 1,12$

Σερβία: $(943-0) / (5000-0) * 6 = 1,1316$

$(260-0) / (5000-0) * 4 = 0,208$:

Σύνολο: 1,3396

Βόρεια Μακεδονία: $(574-0) / (5000-0) * 4 = 0,4592$

Πίνακας 3

Υποσύστημα	Χώρα	Μετασχηματισμένα δεδομένα
1	Ελλάδα	2,42
	Τουρκία	0,64
	Ισραήλ	3,44
	Κύπρος	0
	Αίγυπτος	10
	Συνολική Ισχύς	16,5
2	Ελλάδα	2,42
	Τουρκία	0,64
	Κόσοβο-Κροατία- Σλοβενία-Βουλγαρία- Ρουμανία	0
	Αλβανία	0,1768
	Μαυροβούνιο	0,6456
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	1,12
	Σερβία	1,3396

	Βόρεια Μακεδονία	0,4592
	Συνολική Ισχύς	5,4616

Η Σταθμισμένη Ισχύς των δύο Υποσυστημάτων προκύπτει από τη διαίρεση της επιμέρους Ισχύος με το άθροισμα των Συντελεστών κάθε Υποσυστήματος, οπότε:

Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 1: $16,5 / 42 = 0,39$

Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 2: $5,4616 / 38 = 0,144$

3.3 Επενδυτικό κλίμα που επικρατεί στα κράτη του εξεταζόμενου γεωγραφικού Συμπλόκου αναφορικά με τις κινεζικές επενδύσεις σε αυτά, λαμβανομένης υπόψη της πολιτικής/στρατηγικής και του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. και των ΗΠΑ έναντι των κινεζικών εξαγωγών.

Όσο περισσότερο η Κίνα μεγεθύνεται, χρησιμοποιώντας ως εργαλείο τις επενδύσεις στο εξωτερικό, τόσο περισσότερο γίνεται η παρουσία της αισθητή στη Δύση. Η πρόθεση της Κίνας να εξασφαλίσει πρόσβαση σε ξένη τεχνολογία αλλά και να προωθήσει την ηγετική της θέση στην παγκόσμια οικονομία, έχουν ωθήσει την Ε.Ε. και τις Η.Π.Α. να είναι πιο προσεκτικές στο μέλλον όσον αφορά την υποδοχή επιχειρήσεων κινεζικών συμφερόντων και γι' αυτό εφαρμόζουν μηχανισμούς ελέγχου.¹⁰⁹ Αυτοί οι μηχανισμοί γίνονται αντιληπτοί ως αντίδραση στην άνοδο της Κίνας μέσω των «εργαλειοποιημένων επενδύσεων», μέσω των οποίων, εταιρείες στρατεύονται για την ευόδωση των στόχων της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής.¹¹⁰

Μέσω της BRI η Κίνα έχει επεκτείνει τις επενδύσεις της παγκοσμίως, στοχεύοντας κυρίως σε εταιρείες υψηλής τεχνολογίας, υπηρεσίες και υποδομές,

¹⁰⁹TZOGOPOULOS G. N., *the Begin-Sadar Center for Strategic Studies, Bar Ilan University*, 2017 [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://besacenter.org/perspectives-papers/europe-china-influence/> [Πρόσβαση 11 November 2019].

¹¹⁰CARRAI M. A., *Chinese Weaponized Investments and the Rise of Screening Mechanisms in Europe*, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.academia.edu/39901375/Chinese_Weaponized_Investments_and_the_Rise_of_Screening_Mechanisms_in_Europe [Πρόσβαση 11 November 2019].

γεγονός που την καθιστά τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή άμεσων ξένων επενδύσεων παγκοσμίως. Ειδικότερα στην Ευρώπη, η Κίνα επένδυσε 200 δισεκατομμύρια δολάρια το 2016 (αύξηση κατά 40% σε σχέση με το 2015), και συνέχισε να επενδύει και τα επόμενα χρόνια, με μειούμενο όμως ρυθμό, λόγω των μηχανισμών ελέγχου που τέθηκαν σε εφαρμογή έκτοτε¹¹¹. Οι μηχανισμοί αυτοί αντανakλούν την καχυποψία της Ε.Ε. έναντι της Κίνας η οποία έχει καταγραφεί και σε επίσημο κείμενο¹¹² στο οποίο χαρακτηρίζεται ως συστημικός αντίπαλος που προωθεί εναλλακτικά μοντέλα παγκόσμιας διακυβέρνησης.

Ορισμένα κράτη-μέλη της Ε.Ε. έχουν υιοθετήσει εδώ και χρόνια μηχανισμούς ελέγχου ξένων επενδύσεων. Συγκεκριμένα, η Γερμανία έχει δημιουργήσει τέτοιους μηχανισμούς από το 2004, τους οποίους επέκτεινε το 2017 και το 2018, συμπεριλαμβάνοντας διάφορες κρίσιμες υποδομές και ορίζοντας ως μέγιστο ποσοστό απόκτησης περιουσιακών στοιχείων από μια ξένη οντότητα το 10% από το 25%. Η Γαλλία, επίσης, από το 2014 έχει συμπεριλάβει έξι νέους τομείς στους δικούς της μηχανισμούς ελέγχου, μεταξύ αυτών ιδιωτικές υπηρεσίες ασφαλείας, ασφάλεια πληροφοριών και συστήματα πληροφορικής. Η Ιταλία δημιούργησε τους δικούς της μηχανισμούς ελέγχου το 2012, τους οποίους επικαιροποίησε το 2017, με στόχο να εξασφαλίσει τη μη απόκτηση από ξένες δυνάμεις μεριδίων ιταλικών δημοσίων και ιδιωτικών εταιρειών των οποίων οι δραστηριότητες έχουν στρατηγική σημασία στην άμυνα και στην εθνική ασφάλεια ή περιουσιακά στοιχεία που έχουν στρατηγική σημασία στην ενέργεια, στις μεταφορές, στις επικοινωνίες και σε τομείς υψηλής τεχνολογίας.¹¹³

¹¹¹Ο.π.

¹¹²European Commission, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>, [Πρόσβαση 11 November 2019]

¹¹³CARRAI M. A., *Chinese Weaponized Investments and the Rise of Screening Mechanisms in Europe*, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.academia.edu/39901375/Chinese_Weaponized_Investments_and_the_Rise_of_Screening_Mechanisms_in_Europe, [Πρόσβαση 11 November 2019].

Καθώς, όμως, κάποια κράτη-μέλη της Ε.Ε. δεν έχουν θεσμοθετήσει μηχανισμούς ελέγχου, με τον Κανονισμό 2019/452¹¹⁴, η Ε.Ε. δημιούργησε ένα πλαίσιο για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση. Ο Κανονισμός αυτός επιτρέπει στην Κομισιόν να γνωμοδοτεί όταν μια ξένη επένδυση απειλεί την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη ενός ή περισσότερων κρατών-μελών, όμως τα ίδια τα κράτη έχουν τον τελευταίο λόγο για το αν μια συγκεκριμένη επένδυση επιτρέπεται ή όχι στο έδαφός τους. Η Ε.Ε. ενθαρρύνει τον καθορισμό ενός ενδεικτικού καταλόγου παραγόντων οι οποίοι θα λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη-μέλη, όταν αποφασίζεται αν μια άμεση ξένη επένδυση είναι πιθανόν να θίξει υποδομές ζωτικής σημασίας, τεχνολογίες (συμπεριλαμβανομένων των βασικών τεχνολογιών γενικής εφαρμογής), την πρόσβαση σε πληροφορίες ευαίσθητου χαρακτήρα, την ελευθερία και την πολυφωνία των μέσων ενημέρωσης, συντελεστών δηλαδή παραγωγής που έχουν κρίσιμη σημασία για την ασφάλεια ή τη διατήρηση της δημόσιας τάξης και των οποίων η διαταραχή, αστοχία, απώλεια ή καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο σε κράτος μέλος ή στην Ένωση¹¹⁵.

Μέσω του ίδιου Κανονισμού, η Ε.Ε. απαιτεί από τα κράτη-μέλη να γνωστοποιούν στην Επιτροπή και στα λοιπά κράτη-μέλη κάθε άμεση ξένη επένδυση στην επικράτειά τους που τελεί υπό έλεγχο, παρέχοντας το συντομότερο δυνατόν τις εξής πληροφορίες: την ιδιοκτησιακή δομή του ξένου επενδυτή, την αξία της άμεσης ξένης επένδυσης, τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες του ξένου επενδυτή και τη χρηματοδότηση της επένδυσης και την πηγή της¹¹⁶.

Η επί χρόνια αδιατάρακτη πρόσβαση των Κινέζων στις αμερικανικές αγορές, σε αντίθεση με τα εμπόδια που θέτουν οι Κινέζοι στις αμερικανικές εισαγωγές αλλά και τη χειραγώγηση του νομίσματός τους, εξώθησαν τους

¹¹⁴ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/452 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 19ης Μαρτίου 2019. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

¹¹⁵ Ο.π. Άρθρο 4.

¹¹⁶ Ο.π. Άρθρο 9.

Αμερικανούς, ειδικά μετά την ανάληψη της Προεδρίας από τον Τραμπ, σε μια σειρά μέτρων με σκοπό να μειωθεί η ανισορροπία στο μεταξύ τους εμπόριο.¹¹⁷

Τα δύο τελευταία χρόνια έχουν επιβληθεί δασμοί σε διάφορα κινεζικά προϊόντα ύψους συνολικά 360 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ενώ οι Κινέζοι έχουν απαντήσει με δασμούς σε αμερικανικά εισαγόμενα προϊόντα, ύψους 110 δισεκατομμυρίων δολαρίων¹¹⁸. Η κλιμάκωση του κινεζο-αμερικανικού «πολέμου» φαίνεται πιο αναλυτικά στην Εικόνα 9. Οι αμερικανικοί δασμοί καλύπτουν σχεδόν το σύνολο των κινεζικών προϊόντων, ενώ οι κινεζικοί δασμοί σχεδόν το 60% των αμερικανικών προϊόντων, αφήνοντας εκτός της πολιτικής αυτής προϊόντα υψηλής τεχνολογίας, όπως αεροσκάφη, ημιαγωγούς και φαρμακευτικά, καθώς τελικά οι δασμοί έχουν κόστος ακόμα και σε αυτόν που τους επιβάλλει¹¹⁹. Άλλωστε, αυτός που έχει να χάσει περισσότερα από τον κινεζο-αμερικανικό εμπορικό «πόλεμο» είναι η Κίνα, δεδομένου ότι εξασφαλίζει το 4% του ΑΕΠ της από εξαγωγές στις ΗΠΑ, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των ΗΠΑ από εξαγωγές στην Κίνα είναι 0,5%¹²⁰. Ο εμπορικός «πόλεμος» μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας έχει μέχρι στιγμής ως αποτέλεσμα την πτώση των κινεζικών εισαγωγών στις Η.Π.Α. για το 2019 κατά 12,5% σε σύγκριση με το 2018. Επιπρόσθετα, μια μελέτη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου προβλέπει ότι η κινεζική ανάπτυξη θα έχει περαιτέρω πτώση για το 2020 κατά 1,6%, αν ο Τραμπ πραγματοποιήσει τις απειλές του για φορολόγηση και άλλων κινεζικών προϊόντων αξίας 267 δισεκατομμυρίων δολαρίων¹²¹

¹¹⁷ FRIEDMAN G., *The Geopolitical Logic of the US-China Trade War*, geopoliticalfutures, 2019 [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://geopoliticalfutures.com/the-geopolitical-logic-of-the-us-china-trade-war/>, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

¹¹⁸bbc, [Ηλεκτρονικό], *A quick guide to the US-China trade war*, 2019, Available at: <https://www.bbc.com/news/business-45899310> [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019]

¹¹⁹BOWN C. P., *US-China Trade War: The Guns of August*, Peterson Institute for International Economics, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: shorturl.at/bczW8 [Πρόσβαση 11 November 2019]

¹²⁰ FRIEDMAN G., *The Geopolitical Logic of the US-China Trade War*, geopoliticalfutures, 2019. [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://geopoliticalfutures.com/the-geopolitical-logic-of-the-us-china-trade-war/>, [Πρόσβαση 11 Νοέμβριος 2019].

¹²¹ORCHARD P., *China and the US Are Dealing with the Easy Stuff*, Geopolitical futures, 2019 [Ηλεκτρονικό]. Available at: <https://geopoliticalfutures.com/pdfs/china-and-the-us-are-dealing-with-the-easy-stuff-geopoliticalfutures-com.pdf> [Πρόσβαση 11 November 2019]

Ο αμερικανοκινεζικός εμπορικός «πόλεμος» είναι σε εξέλιξη και φαίνεται ότι θα έχει πολλά ακόμα επεισόδια, καθώς καμία από τις δύο πλευρές δε φαίνεται διατεθειμένη να πετύχει μια μόνιμη συμφωνία. Από τη μία, οι Αμερικάνοι προσπαθούν να αναγκάσουν τους Κινέζους να «παιξουν» σύμφωνα με τους καθιερωμένους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, του οποίου αμφότεροι είναι μέλη, αποκτώντας τη δυνατότητα να πωλούν προϊόντα υψηλής τεχνολογίας στη διαρκώς αναπτυσσόμενη αγορά της Κίνας, χωρίς να αντιμετωπίζουν ανεπίσημους δασμούς ή κλοπή πνευματικής ιδιοκτησίας από τους αναδυόμενους Κινέζους ανταγωνιστές. Οι Κινέζοι από την άλλη, δε φαίνονται διατεθειμένοι να παραδώσουν τα εργαλεία τα οποία κατ' αυτούς είναι απαραίτητα για τη λύση των εσωτερικών πολιτικών και οικονομικών τους προβλημάτων. Για το Πεκίνο είναι απαραίτητος ο σφιχτός έλεγχος του γιουάν, η παρέμβαση του κράτους υπέρ εγχώριων εταιρειών καθώς και η χρησιμοποίηση εργαλείων για την εξαγωγή πλεονάζουσας βιομηχανικής παραγωγής¹²².

Οι Κινέζοι προτιμούν να κάνουν διμερείς συμφωνίες με τα κράτη στα οποία επενδύουν και δεδομένου ότι τα περισσότερα κράτη του Συστήματος έχουν χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και υψηλή ανεργία, όχι μόνο δεν εμποδίζουν τις κινεζικές επενδύσεις, αλλά τις επιδιώκουν και τις καλωσορίζουν. Επιπρόσθετα, πολλά από τα κράτη του εξεταζόμενου Συστήματος δεν ανήκουν στην Ε.Ε. Ως εκ τούτου, τόσο η Ένωση όσο και οι ΗΠΑ, ως ο ισχυρότερος υπερσυστημικός δρών, δεν είναι σε θέση να ασκήσουν πίεση στα κράτη αυτά όσον αφορά στη θέσπιση μηχανισμών ελέγχου των ξένων επενδύσεων και ειδικά των κινεζικών, οι οποίες πιθανόν να μετατραπούν σε οικονομικό και πολιτικό έλεγχο, με αποτέλεσμα οι επενδύσεις αυτές να πραγματοποιούνται χωρίς ή με ελάχιστα εμπόδια.

Ως εκ τούτου για τον υπολογισμό του Γ.Δ. Ο-2 καθορίζουμε εναλλακτικές όσον αφορά το «κλίμα» που συναντούν οι κινεζικές επενδύσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη συμμετοχή των κρατών του Συστήματος στην Ε.Ε. η οποία έχει θεσπίσει μηχανισμό ελέγχου ξένων επενδύσεων, όπως έχει προαναφερθεί. Οι

¹²²Ο.π.

εναλλακτικές είναι οι εξής: Εχθρικό, Μετρίως Φιλικό, Φιλικό. Με δεδομένα ότι το εύρος τιμών των δεδομένα είναι το διάστημα [0,1] δίνουμε στην εναλλακτική με την ασθενέστερη έννοια την τιμή 0 και στην εναλλακτική με την ισχυρότερη έννοια, την τιμή 1. Συνεπώς Εχθρικό = 0 και Φιλικό = 1. Στη συνέχεια ισοκαταμερίζουμε τις υπόλοιπες εναλλακτικές μέσα στο διάστημα, με τον ακόλουθο τρόπο: κάθε φορά που ανεβαίνουμε ένα βήμα στην κλιμάκωση, προσθέτουμε το αποτέλεσμα της πράξης $\frac{1}{v-1}$ στην προηγούμενη τιμή. Όπου «v» είναι ο συνολικός αριθμός των εναλλακτικών που περιγράφουν έναν δείκτη και στην περίπτωση μας είναι 3. Έτσι έχουμε: $= \frac{1}{3-1} = \frac{1}{2} = 0,5$. Συνεπώς για την εναλλακτική «Μετρίως Φιλικό» έχουμε: Μετρίως Φιλικό = Εχθρικό + 0,5 = 0 + 0,5 = 0,5.

Πίνακας 4

Υποσύστημα	Χώρα	Επενδυτικό κλίμα
1	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	1
	Ισραήλ	0,5
	Κύπρος	0,5
	Αίγυπτος	1
	Συνολική Ισχύς	3,5
2	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	1
	Κόσοβο	0
	Κροατία	0,5
	Σλοβενία	0,5

	Βουλγαρία	0,5
	Ρουμανία	0,5
	Αλβανία	1
	Μαυροβούνιο	1
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	1
	Σερβία	1
	Βόρεια Μακεδονία	0,5
	Συνολική Ισχύς	8

3.4. Η Ενωσιακή διάσταση

Η Ε.Ε., εδώ και χρόνια, προσπαθεί να δημιουργήσει θεσμικό πλαίσιο για τη δημιουργία ενός ενιαίου χώρου μεταφορών ο οποίος θα συνδέεται με γειτονικά κράτη εκτός Ενώσεως, αλλά και με δράσεις τρίτων χωρών, όπως το BRI της Κίνας. Στην παρούσα εργασία εστιάζουμε στους τομείς των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, καθώς μέσω αυτών των οδών μεταφέρονται τα κινεζικά προϊόντα στην ευρωπαϊκή αγορά.

3.4.1 Σχέσεις συνεργασίας και στρατηγικών μεταφορών μεταξύ Ε.Ε. και Κίνας.

Όσον αφορά την οικονομική και στρατηγική σχέση Ε.Ε.-Κίνας εν γένει, μπορούμε να εκμαιεύσουμε αρκετά στοιχεία από την Κοινή ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη Στρατηγική Προοπτική Ε.Ε.-Κίνας¹²³ όπου επισημαίνεται η αύξηση, σε πρωτοφανή βαθμό και με άνευ προηγουμένου ταχύτητα, της οικονομικής ισχύος και της πολιτικής επιρροής της Κίνας, γεγονός που αποτυπώνει τις φιλοδοξίες της να καταστεί ηγετική δύναμη

¹²³European Commission, 2019. [Ηλεκτρονικό] *ΚΟΙΝΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ. ΕΕ-Κίνα - Στρατηγική προοπτική* Available at: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook_el.pdf, [Πρόσβαση 30 December 2019].

παγκοσμίως. Παρ' όλο που αναγνωρίζεται ότι η Κίνα είναι εταίρος συνεργασίας με την Ε.Ε. σε διάφορους τομείς και ότι η Ε.Ε. θα πρέπει να εμβαθύνει τη συνεργασία της με αυτήν για την προώθηση κοινών συμφερόντων σε παγκόσμιο επίπεδο, για πρώτη φορά επισημαίνεται ότι η Κίνα είναι ταυτόχρονα και οικονομικός ανταγωνιστής στην επιδίωξη της τεχνολογικής πρωτοπορίας, καθώς και συστημικός αντίπαλος της Ε.Ε. που προωθεί εναλλακτικά μοντέλα διακυβέρνησης.

Η Ε.Ε. έχει δεσμευτεί να συνεργαστεί με την Κίνα για την τήρηση της, βασιζόμενης σε κανόνες, διεθνούς τάξης, αν και η Κίνα δεν είναι πάντα συνεργάσιμη σε αυτό. Η δέσμευση της Κίνας υπέρ της πολυμέρειας είναι μερικές φορές επιλεκτική, καθώς έχει διαφορετική αντίληψη για τη διεθνή τάξη σε σχέση με την Ε.Ε. Η Ε.Ε. επιδιώκει να ενισχύσει τη συνεργασία της με την Κίνα με στόχο την ανάληψη των κοινών ευθυνών τους και στους τρεις πυλώνες των Ηνωμένων Εθνών: τα ανθρώπινα δικαιώματα, την ειρήνη και την ασφάλεια και τέλος την ανάπτυξη.¹²⁴

Η αύξηση των στρατιωτικών ικανοτήτων της Κίνας, σε συνδυασμό με το συνολικό όραμά της και τη φιλοδοξία της να διαθέτει τις πλέον τεχνολογικώς προηγμένες στρατιωτικές δυνάμεις έως το 2050, παρουσιάζει προβλήματα ασφάλειας για την Ε.Ε., σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη προοπτική, παρά τη διακηρυγμένη θέληση της Ε.Ε. να εμβαθύνει τη συνεργασία με την Κίνα σε θέματα ειρήνης και ασφάλειας.¹²⁵

Οι επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες της Κίνας σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των Δυτικών Βαλκανίων και γειτονικών χωρών της Ε.Ε., είναι πολύ ευρείες. Οι εν λόγω επενδύσεις συχνά παραβλέπουν την κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα και ενδέχεται να οδηγήσουν σε υψηλό χρέος και εκχώρηση του ελέγχου επί στρατηγικών στοιχείων και πόρων των χωρών υποδοχής, γεγονός που υπονομεύει τη χρηστή κοινωνική και οικονομική διακυβέρνηση και κυρίως το κράτος δικαίου και τα ανθρώπινα δικαιώματα. Η Ε.Ε.

¹²⁴Ο.π.

¹²⁵Ο.π.

ενθαρρύνει την Κίνα να βελτιώσει τη διαφάνεια και τη βιωσιμότητα ως προς το χρέος, εφαρμόζοντας τις επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές της G20 σχετικά με τη βιώσιμη χρηματοδότηση. Στα Δυτικά Βαλκάνια και στις υπόλοιπες γειτονικές της χώρες, η Ε.Ε. έχει ζωτικό συμφέρον να συνεχίσει να εφαρμόζει αποτελεσματικά τις πολιτικές της για τη διεύρυνση, προκειμένου να ενισχύσει την ανθεκτικότητα των εταίρων της και να εξασφαλίσει τον πλήρη σεβασμό των αξιών, των κανόνων και των προτύπων της Ε.Ε., ιδίως σε βασικούς τομείς όπως το κράτος δικαίου, οι δημόσιες συμβάσεις, το περιβάλλον, η ενέργεια, οι υποδομές και ο ανταγωνισμός. Προς τον σκοπό αυτόν απαιτείται η πλήρης εφαρμογή νομικά δεσμευτικών διεθνών συμφωνιών και η ιεράρχηση των σχετικών διαπραγματευτικών κεφαλαίων της διαδικασίας διεύρυνσης προκειμένου να κατευθύνουν πιο αποφασιστικά τις μεταρρυθμίσεις¹²⁶.

Η Κίνα διαφυλάσσει τις εγχώριες αγορές για τις ντόπιες επιχειρήσεις, ενώ την ίδια ώρα οι επιχειρήσεις της Ε.Ε. υπόκεινται σε επαχθείς απαιτήσεις που αποτελούν προϋπόθεση για την πρόσβασή τους στην κινεζική αγορά, όπως η δημιουργία κοινών επιχειρήσεων με τοπικές επιχειρήσεις ή η μεταφορά βασικών τεχνολογιών στους Κινέζους εταίρους τους. Ένας από τους τομείς στους οποίους η απουσία αμοιβαιότητας στην πρόσβαση στην αγορά είναι ιδιαίτερα αισθητή είναι οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες. Οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις βρίσκονται στην ουσία αντιμέτωπες με την άρνηση της πρόσβασής τους στην κινεζική αγορά. Επιπλέον, οι ευρωπαϊκές εταιρείες βρίσκονται αντιμέτωπες με την απουσία ανταγωνισμού επί ίσοις όροις όταν ανταγωνίζονται σε αγορές τρίτων χωρών με κινεζικές εταιρείες, οι οποίες έχουν πρόσβαση σε δάνεια με εγγύηση του Δημοσίου και σε εξαγωγικές πιστώσεις με προτιμησιακούς όρους, ενώ εφαρμόζουν διαφορετικά εταιρικά και εργασιακά πρότυπα.¹²⁷

Σύμφωνα με την Ε.Ε., ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του πολυμερούς εμπορικού συστήματος, αλλά οι κανόνες του πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να καλυφθούν ορισμένα κενά, προκειμένου να

¹²⁶Ο.π.

¹²⁷Ο.π.

εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός επί ίσοις όροις και να εξαλειφθούν οι αθέμιτες πρακτικές που εφαρμόζει η Κίνα. Η συνολική συμφωνία για τις επενδύσεις, την οποία επιδιώκει η Ε.Ε. από το 2013, θα αποτελούσε βασικό εργαλείο για την επανεξισορρόπηση των επενδυτικών σχέσεων και την εξασφάλιση δίκαιης και ίσης μεταχείρισης για τις εταιρείες της Ε.Ε. που δραστηριοποιούνται στην Κίνα, καθώς και για να έχουν ασφάλεια δικαίου οι κινεζικές επιχειρήσεις σε ολόκληρη την ενιαία αγορά.¹²⁸

Προκειμένου να επιτευχθεί μια πιο ισόρροπη και χαρακτηριζόμενη από αμοιβαιότητα οικονομική σχέση, η Ε.Ε. καλεί την Κίνα να υλοποιήσει τις υφιστάμενες κοινές τους δεσμεύσεις. Σε αυτές περιλαμβάνονται η μεταρρύθμιση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ιδίως όσον αφορά τις επιδοτήσεις και τις αναγκαστικές μεταφορές τεχνολογίας, και τη σύναψη διμερών συμφωνιών για τις επενδύσεις.¹²⁹

Στην κοινή δήλωση της Συνόδου Κορυφής Ε.Ε.- Κίνας του 2019¹³⁰ επαναβεβαιώθηκε η ισχύς της μεταξύ τους Ολοκληρωμένης Στρατηγικής Συνεργασίας (Comprehensive Strategic Partnership), καθώς και η απόφασή τους να συνεργαστούν για την ειρήνη, την ευημερία και την αειφόρο ανάπτυξη. Δεσμεύτηκαν για την προώθηση της πολυμέρειας και το σεβασμό του Διεθνούς Δικαίου και των βασικών κανόνων που διέπουν τις διεθνείς σχέσεις. Δεσμεύτηκαν, επίσης, για την προάσπιση της Χάρτας των Ηνωμένων Εθνών και τη στήριξη των πυλώνων του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, δηλαδή της ειρήνης, της ασφάλειας, της ανάπτυξης και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Εξάλλου, η στρατηγική της Ε.Ε. για τη διασύνδεση της Ευρώπης και της Ασίας παρέχει ένα σαφές πλαίσιο συνεργασίας με τους εταίρους της στη βάση της εμπιστοσύνης, επιτρέποντας στην Ένωση να αναζητά συνέργειες μεταξύ της Ε.Ε. και τρίτων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και της ψηφιακής συνδεσιμότητας, με βάση τους

¹²⁸Ο.π.

¹²⁹Ο.π.

¹³⁰European Commission, [Ηλεκτρονικό] *EU-China Summit Joint statement*, 2019, Available at: <https://www.consilium.europa.eu/media/39020/euchina-joint-statement-9april2019.pdf> [Πρόσβαση 27 December 2019]

διεθνείς κανόνες και πρότυπα. Η πλατφόρμα διασύνδεσης Ε.Ε.-Κίνας αποτελεί μια πρώτη ευκαιρία για ενίσχυση της συνεργασίας και για ανάπτυξη δράσης στη βάση της αμοιβαιότητας και της διαφάνειας, και θα πρέπει να επεκταθεί. Αποσκοπεί στην προώθηση βιώσιμων διαδρομών μεταφορών με βάση τις αρχές που διέπουν την πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.¹³¹

Πάνω σε αυτές τις βάσεις επανέλαβαν τη θέλησή τους να ενισχύσουν τη διμερή οικονομική συνεργασία, το εμπόριο και τις επενδύσεις και να παράσχουν αμφότερες οι πλευρές μεγαλύτερη πρόσβαση στις αγορές, με περισσότερες διευκολύνσεις και χωρίς διακρίσεις. Και οι δύο πλευρές υπογράμμισαν ότι είναι σημαντικό να ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα στην προστασία της πνευματικής ιδιοκτησίας, έτσι ώστε οι κάθε λογής δημιουργοί, εφευρέτες και καλλιτέχνες να μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους με όρους αγοράς και να επιβάλλουν αποτελεσματικά τα δικαιώματα αυτά σε δικαστήρια και σχετικές αρχές.¹³²

Ε.Ε. και Κίνα υποστηρίζουν σταθερά το πολυμερές σύστημα εμπορίου που βασίζεται σε κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου με τους οποίους δεσμεύονται να συμμορφωθούν και, επίσης, δεσμεύονται να καταπολεμήσουν τη μονομέρεια και τον προστατευτισμό. Και οι δύο πλευρές υποστηρίζουν το θεσμό G20, ο οποίος πρέπει να συνεχίσει να παίζει ενεργό ρόλο ως ο πρωταρχικός τόπος συζήτησης θεμάτων διεθνούς οικονομικής συνεργασίας, τα μέλη του οποίου οφείλουν να διαφυλάττουν την ελεύθερη, ανοιχτή και χωρίς διακρίσεις διεξαγωγή του εμπορίου μέσω της ενισχυμένης επικοινωνίας και συνεργασίας¹³³.

Ε.Ε. και Κίνα υπογράμμισαν τη δέσμευσή τους να πάρουν αποτελεσματικά μέτρα ως απάντηση στην κλιματική αλλαγή και να ενισχύσουν τη συνεργασία τους στην πράσινη χρηματοδότηση, ώστε να αντιμετωπιστούν οι παγκόσμιες περιβαλλοντικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων της μόλυνσης και των θαλάσσιων αποβλήτων. Πυλώνας αυτής της προσπάθειας είναι και η

¹³¹Ο.π.

¹³²Ο.π.

¹³³Ο.π.

αποτελεσματική εφαρμογή της Γαλάζιας Συνεργασίας για τους Ωκεανούς (Blue Partnership for the Oceans).¹³⁴

Οι δύο πλευρές συμφώνησαν να βελτιώσουν την οικονομική, κοινωνική, δημοσιονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα της συνδεσιμότητας και διαλειτουργικότητας μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Σε αυτό το πλαίσιο θα συνεχιστεί η δημιουργία συνεργειών για τη διασύνδεση Ευρώπης-Ασίας με βασικό πυλώνα το Δίκτυο Διευρωπαϊκών Μεταφορών της Ε.Ε. σε συνδυασμό με την Πρωτοβουλία BRI, μέσω των οποίων θα επιτευχθεί η κοινή μελέτη για βιώσιμα δίκτυα επικοινωνίας και εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Κίνας βασιζόμενα στους σιδηροδρόμους.¹³⁵

Στο πεδίο των διεθνών σχέσεων και της πολιτικής ασφάλειας, Ε.Ε. και Κίνα συμφώνησαν να συνεισφέρουν από κοινού στη διεθνή ειρήνη και σταθερότητα, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ενισχύοντας τη συνεργασία και τις ανταλλαγές υψηλού επιπέδου σε θέματα ειρήνης, ασφάλειας και άμυνας, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας ασφάλειας, σεβόμενοι το διεθνές θαλάσσιο καθεστώς που βασίζεται στη Συνθήκη του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας.¹³⁶

Στο 4^ο Συνέδριο της Πλατφόρμας Συνδεσιμότητας Ε.Ε.-Κίνας (4th Chairs' Meeting of the EU – China Connectivity Platform¹³⁷) που έγινε το 2018 στις Βρυξέλλες, οι δύο πλευρές υπογράμμισαν ότι η συνδεσιμότητα των υποδομών αποτελεί προτεραιότητα και σημαντικό θεμέλιο για τη συνεργασία και ανάπτυξη Ε.Ε. και Κίνας. Η Πλατφόρμα θα συνεχίσει να ενισχύει τις συνέργειες και τις ανταλλαγές που αφορούν τις στρατηγικές, το σχεδιασμό, τις πολιτικές, τα πιλοτικά έργα και την ανάπτυξη υποδομών πράσινων, έξυπνων μεταφορών με ένα ανοιχτό, διάφανο και αποτελεσματικό τρόπο.

Επίσης, Κίνα και Ε.Ε. συμφώνησαν στα βασικά σημεία μίας Κοινής Μελέτης Βιώσιμων Διαδρόμων Ολοκληρωμένων Μεταφορών βασισμένων στη χρήση

¹³⁴Ο.π.

¹³⁵Ο.π.

¹³⁶Ο.π.

¹³⁷European Commission, [Ηλεκτρονικό], *Meeting Minutes of the 4th Chairs' Meeting of the EU-China Connectivity Platform*, 2018, Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/4th_chairs_meeting_minutes_en.pdf [Πρόσβαση 27 December 2019].

Σιδηροδρόμων μεταξύ Ευρώπης και Κίνας¹³⁸. Η Μελέτη θα εκτιμήσει την παρούσα κατάσταση των σιδηροδρόμων μεταξύ Ευρώπης και Κίνας, θα αναλύσει τα προβλήματα που θα αφορούν τις συγκεκριμένες υποδομές και θα προτείνει λύσεις για τις πιο βιώσιμες από αυτές και ως αποτέλεσμα, θα προτείνει την κατασκευή των αντίστοιχων βασικών έργων. Θα επιδιώξει να οικοδομήσει συνέργειες μεταξύ της Πρωτοβουλίας BRI και της πολιτικής του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών της Ε.Ε., συμπεριλαμβάνοντας τις χώρες των δυτικών Βαλκανίων, θα προσδιορίσει τα κενά και τα σημεία συμφόρησης, βελτιώνοντας τη δυναμικότητα των κόμβων καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την εκτίμηση και πρόβλεψη των εμπορικών ροών και του συνολικού μήκους των διαδρόμων. Τα έργα που θα δρομολογηθούν θα λαμβάνουν υπόψη το σχεδιασμό του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών της Ε.Ε. και το σχεδιασμό του κινεζικού δικτύου μεταφορών ως σύνολο και θα είναι τα πλέον εφικτά και βιώσιμα σε όρους κοινωνικοοικονομικούς, επιχειρησιακούς, νομικούς και περιβαλλοντικούς. Τα έργα αυτά μπορεί να είναι καινούριες υποδομές σιδηροδρόμων, αναβάθμιση σιδηροδρόμων ώστε να βελτιωθεί η δυναμικότητα, η ποιότητα και η διαλειτουργικότητά τους, η κατασκευή πολυτροπικών υποδομών μεταξύ σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, συνδέσεις του «τελευταίου χιλιομέτρου», εγκαταστάσεις «τεχνολογικών» μεταφορτώσεων, μέτρα για την αφαίρεση λειτουργικών εμποδίων κατά μήκος του διαδρόμου.¹³⁹

Στο πλαίσιο παροχής βοήθειας των επενδυτών για καλύτερη κατανόηση των κανόνων επενδύσεων είναι θεμιτή η διεξαγωγή τεχνικών συζητήσεων μεταξύ ερευνητών και πανεπιστημίων και από τις δύο πλευρές σε θέματα «ήπιας συνδεσιμότητας», όπως η δημιουργία συμβατών και τυποποιημένων κανόνων

¹³⁸Είναι διάδρομοι μεταφορών όπου ο σιδηρόδρομος είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς, ο οποίος μπορεί να συμπληρώνεται και με άλλους τρόπους, συμπεριλαμβανομένων πολυτροπικών σημείων συνδεσιμότητας και μεταφόρτωσης.

¹³⁹European Commission, [Ηλεκτρονικό], *Meeting Minutes of the 4th Chairs' Meeting of the EU-China Connectivity Platform*, 2018, Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/4th_chairs_meeting_minutes_en.pdf [Πρόσβαση 27 December 2019].

μεταφορών, την κατασκευή μιας διεθνούς πλατφόρμας ενημέρωσης του κοινού, την ανασυγκρότηση των εκτελωνισμών κλπ.¹⁴⁰

Στο Βραχυπρόθεσμο Σχέδιο Δράσης της Πλατφόρμας Συνδεσιμότητας μεταξύ Ε.Ε. και Κίνας που εκπονήθηκε το 2018¹⁴¹ καθορίστηκε ο σκοπός της Πλατφόρμας που είναι η ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών, η προώθηση των απρόσκοπτων συνδέσεων και διευκολύνσεων των μεταφορών, η δημιουργία συνεργειών σε σχετιζόμενα έργα και πολιτικές, η δημιουργία ευκαιριών συνεργασίας για τις Κινεζικές και Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις σε ένα περιβάλλον ανοιχτό, διαφανές και με ίσους όρους ανταγωνισμού.¹⁴²

Ειδικότερα, είναι θεμιτή η προώθηση της ευρωκινεζικής στρατηγικής συνεργασίας συνδεσιμότητας και η ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ της Πρωτοβουλίας BRI και του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών της Ε.Ε. Επίσης, επισημαίνεται και εδώ η ανάγκη της διεξαγωγής μιας μελέτης σχετικά με τους σιδηροδρομικούς διαδρόμους μεταξύ Ε.Ε. και Κίνας, μέσω της οποίας θα προσδιοριστούν οι πιο κατάλληλοι διάδρομοι, θα προσδιοριστούν και θα σχεδιαστούν οι πολυτροπικοί κόμβοι «κλειδιά» κατά μήκος των διαδρόμων Ε.Ε. και Κίνας και, τέλος, θα προσδιοριστούν τα κενά και τα σημεία συμφόρησης, βελτιώνοντας τη δυναμικότητα και την αποτελεσματικότητα των σιδηροδρόμων. Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητες οι κάτωθι δράσεις: η συνεργασία για την τυποποίηση των υποδομών με την υιοθέτηση κοινών τεχνικών προτύπων, η προώθηση πολυτροπικών συνδέσεων στις μεταφορές με συμβατούς και ενοποιημένους κανόνες, η χρησιμοποίηση της Πλατφόρμας Συνδεσιμότητας μεταξύ Ε.Ε. και Κίνας για τη μελέτη νέων τάσεων στον τομέα των υποδομών των μεταφορών, η σύλληψη καινοτόμων μοντέλων για την ανάπτυξή τους και, τέλος, η ανάπτυξη πράσινων υποδομών. Για να γίνουν πράξη τα παραπάνω πρέπει να

¹⁴⁰Ο.π.

¹⁴¹European Commission, [Ηλεκτρονικό], *EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan*, 2018, Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf>, [Πρόσβαση 30 December 2019]

¹⁴²Ο.π.

ιδρυθεί ένας μηχανισμός μέσω του οποίου θα γίνεται ο προσδιορισμός των πιλοτικών έργων και των προτεραιοτήτων και η εφαρμογή αυτών.¹⁴³

Για τον υπολογισμό του Γ.Δ. Ο-3 ορίζουμε εναλλακτικές που περιγράφουν το επίπεδο των σχέσεων συνεργασίας και στρατηγικών μεταφορών των κρατών του Συστήματος με την Κίνα, όπως αυτές καθορίζονται ή επηρεάζονται από τις συμφωνίες της Ε.Ε. και της Κίνας, λαμβάνοντας υπόψη ότι στην πολιτική του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών της Ε.Ε. συμπεριλαμβάνονται και οι χώρες των δυτικών Βαλκανίων πέραν των κρατών-μελών της Ε.Ε. Οι εναλλακτικές είναι οι εξής: Καλές, Μέτριες, Καθόλου. Θέτουμε εύρος τιμών των δεδομένων το διάστημα [0,1] και δίνουμε στην εναλλακτική με την ασθενέστερη έννοια την τιμή 0 και στην εναλλακτική με την ισχυρότερη έννοια, την τιμή 1. Συνεπώς: Καλές = 1 και Καθόλου = 0. Εργαζόμενοι με τον ίδιο τρόπο, όπως την παράγραφο 3γ, υπολογίζουμε και την άλλη εναλλακτική και βρίσκουμε: Μέτριες = 0,5.

Πίνακας 5

Υποσύστημα	Χώρα	Οικονομικές σχέσεις συνεργασίας Ε.Ε.-Κίνας
1	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0
	Ισραήλ	0
	Κύπρος	0,5
	Αίγυπτος	0
	Συνολική Ισχύς	1
2	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0

¹⁴³Ο.π.

	Κόσοβο	0
	Κροατία	0,5
	Σλοβενία	0,5
	Βουλγαρία	0,5
	Ρουμανία	0,5
	Αλβανία	0,5
	Μαυροβούνιο	0,5
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	0,5
	Σερβία	0,5
	Βόρεια Μακεδονία	0,5
	Συνολική Ισχύς	5

3.4.2 Η πολιτική – Στρατηγική της Ε.Ε. για τις Στρατηγικές μεταφορές στην Ευρώπη.

Στη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στο πλαίσιο προετοιμασίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών¹⁴⁴ επισημαίνεται ότι η μελλοντική ευημερία της ευρωπαϊκής ηπείρου θα εξαρτηθεί από την ικανότητα όλων των περιφερειών της να παραμείνουν πλήρως και ανταγωνιστικά ενσωματωμένες στην παγκόσμια οικονομία, κάτι που θα γίνει με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών. Τελικός στόχος είναι η ενοποίηση των συστημάτων μεταφορών όλων των περιοχών της Ευρώπης με ταυτόχρονη δραστική μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων που επιτείνουν το «φαινόμενο του θερμοκηπίου».

¹⁴⁴European Commission, [Ηλεκτρονικό], *ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ- Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*, 2011, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF> [Πρόσβαση 7 January 2020].

Για την επίτευξη των ανωτέρω πρέπει να γίνουν επενδύσεις στις υποδομές, οι οποίες κάνουν εφικτή την κινητικότητα, τη γεωγραφική προσβασιμότητα και την ενίσχυση του εμπορίου.¹⁴⁵

Δεδομένου ότι ο κλάδος των μεταφορών από μόνος του αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος της οικονομίας, καθώς στην Ε.Ε. απασχολεί άμεσα περίπου 10 εκατομμύρια άτομα και αντιπροσωπεύει περίπου το 5% του ΑΕΠ, είναι απαραίτητη η αποτελεσματικότερη χρήση μεταφορών και υποδομών, όπως είναι η πλήρης ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρόμων.¹⁴⁶

Πρέπει να αναπτυχθεί ένα αποδοτικό κεντρικό δίκτυο για τις πολυτροπικές υπεραστικές μετακινήσεις και μεταφορές που θα έχει ως αποτέλεσμα την ενοποίηση μεγάλων όγκων μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις, το οποίο συνεπάγεται μεγαλύτερη χρήση λεωφορείων και πούλμαν, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών για τους επιβάτες και, για τις εμπορευματικές μεταφορές, πολυτροπικές λύσεις βασισμένες στις πλωτές και σιδηροδρομικές μεταφορές για τις μεγάλες αποστάσεις. Έτσι θα προκύψει μεγαλύτερη ενοποίηση των δικτύων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς: αερολιμένες, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, σταθμοί μετρό και λεωφορείων θα συνδέονται ολοένα και περισσότερο και θα μετατρέπονται σε πολυτροπικές πλατφόρμες σύνδεσης προς όφελος των επιβατών¹⁴⁷.

Για την επέκταση ή την αναβάθμιση της μεταφορικής ικανότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο επί του παρόντος δεν θεωρείται ελκυστικός τρόπος μεταφοράς, ώστε οι σιδηρόδρομοι (υψηλής ταχύτητας) να είναι σε θέση να απορροφήσουν το μεγαλύτερο μέρος της μεταφοράς εμπορευμάτων μεσαίων αποστάσεων, θα απαιτηθούν σημαντικές επενδύσεις. Παρ' όλα αυτά, οι μεταφορές μέσω σιδηροδρόμων θεωρούνται ενεργειακά αποδοτικότερες, ως εκ τούτου το 30% των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων πρέπει να στραφεί σε σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές έως το 2030. Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό

¹⁴⁵Ο.π.

¹⁴⁶Ο.π.

¹⁴⁷Ο.π.

σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Για να υλοποιηθούν αυτά, απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη-μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο. Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας, και απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.¹⁴⁸

Η υλοποίηση των ανωτέρω θα επιτευχθεί με τη δημιουργία ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών με την εξάλειψη όλων των εναπομεινάντων φραγμών που υφίστανται στους τρόπους μεταφοράς και στα εθνικά συστήματα με τη διευκόλυνση της διαδικασίας ενοποίησης και της ανάδυσης πολυεθνικών και πολυτροπικών φορέων, όπου θα προέχουν οι κανόνες για την ασφάλεια υποδομών και προσώπων, οι περιβαλλοντικοί κανόνες, τα δικαιώματα των χρηστών, καθώς και η ποιότητα, η προσβασιμότητα και η αξιοπιστία των υπηρεσιών μεταφορών.¹⁴⁹

Στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών πρέπει κατά προτεραιότητα να ολοκληρωθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος. Εδώ περιλαμβάνεται η κατάργηση των τεχνικών, διοικητικών και νομικών φραγμών που παρεμποδίζουν ακόμη την είσοδο στις εθνικές αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και συστημάτων σιδηροδρομικών πληροφοριών.¹⁵⁰

Η Ευρώπη χρειάζεται ένα «κύριο δίκτυο» διαδρόμων, μέσω των οποίων θα μεταφέρεται μεγάλος και ενοποιημένος όγκος εμπορευμάτων και επιβατών με υψηλή απόδοση και χαμηλές εκπομπές, χάρη στην εκτεταμένη χρήση

¹⁴⁸Ο.π.

¹⁴⁹Ο.π.

¹⁵⁰Ο.π.

αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς σε πολυτροπικούς συνδυασμούς και στην ευρεία χρήση προηγμένων τεχνολογιών και υποδομών εφοδιασμού με καθαρά καύσιμα. Εντός αυτού του κεντρικού δικτύου, τα εργαλεία της τεχνολογίας των πληροφοριών πρέπει να χρησιμοποιούνται ευρέως για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, τη διασφάλιση της παρακολούθησης και του εντοπισμού φορτίου, καθώς και για τη βελτιστοποίηση των χρονοδιαγραμμάτων και των κυκλοφορικών ροών (ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές/e-Freight). Η υιοθέτησή τους πρέπει να ενθαρρυνθεί με απαίτηση της εξάπλωσής τους στις υποδομές του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και σταδιακή ενσωμάτωση των πολυτροπικών συστημάτων.¹⁵¹

Επιδίωξη της Ε.Ε. είναι η επέκταση της πολιτικής της για τις μεταφορές και τις υποδομές στους εγγύτερους γείτονές της, πολιτική που θα συμπεριλαμβάνει την αύξηση της κινητικότητας και την επίτευξη μεγαλύτερης ενοποίησης της αγοράς, καθώς και την παγκόσμια εξάπλωση των ευρωπαϊκών τεχνολογιών διαχείρισης των σιδηροδρόμων και των θαλάσσιων μεταφορών (ERTMS, SafeSeaNet), με τελικό στόχο σε παγκόσμιο επίπεδο το άνοιγμα των αγορών μεταφορών στον ελεύθερο ανταγωνισμό.¹⁵²

Το σύστημα κινητικότητας θα γίνει αποδοτικό και ολοκληρωμένο όταν ολοκληρωθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών. Μια πραγματική εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών θα επιτευχθεί με το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και φορτίων στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένων της καθιέρωσης ενιαίου τύπου οχημάτων και ενιαίας πιστοποίησης της ασφάλειας με ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA), της εκπόνησης ολοκληρωμένης προσέγγισης της διαχείρισης των εμπορευματικών διαδρόμων και της διασφάλισης της αποτελεσματικής και αμερόληπτης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, με διαχωρισμό της διαχείρισης των υποδομών από την παροχή υπηρεσιών.¹⁵³

¹⁵¹Ο.π.

¹⁵²Ο.π.

¹⁵³Ο.π.

Ο Ευρωπαϊκός Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών χωρίς Φραγμούς πρέπει να μετεξελιχθεί σε μια «Γαλάζια Ζώνη» ελεύθερης θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός και εκτός Ευρώπης και να αξιοποιηθεί στο μέγιστο βαθμό το δυναμικό των πλωτών μεταφορών που θα συμπεριλαμβάνει και τους εταίρους στην περιοχή της Μεσογείου για την εφαρμογή Θαλάσσιας Στρατηγικής για τη Μεσόγειο προς ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας και της θαλάσσιας επιτήρησης. Αυτό θα επιτευχθεί με την υιοθέτηση της χρήσης των μέσων παρακολούθησης από όλες τις αρμόδιες αρχές, την εγγύηση της παρακολούθησης των πλοίων και των εμπορευμάτων και την καθιέρωση κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων («Γαλάζιες Λωρίδες Κυκλοφορίας»), την καθιέρωση πλαισίου για τη χορήγηση των πιστοποιητικών εξαίρεσης πλοήγησης σε λιμένες της Ε.Ε., την επανεξέταση των περιορισμών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, την ενίσχυση της διαφάνειας στη χρηματοδότηση λιμένων, με διευκρίνιση του προορισμού της δημόσιας χρηματοδότησης στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού και την καθιέρωση κατάλληλου πλαισίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας.¹⁵⁴

Για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι απαραίτητη η συνεργασία με τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA) για τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας καθώς και την ανάπτυξη του SafeSeaNet, προκειμένου να καταστεί το βασικό σύστημα για όλα τα συναφή εργαλεία ναυτιλιακής πληροφόρησης. Σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μπορεί να διαδραματίσει και η ανάθεση κοινών καθηκόντων στις υπηρεσίες ακτοφυλακής της Ε.Ε.¹⁵⁵

Για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων απαιτείται η σταδιακή επίτευξη συνολικής προσέγγισης της πιστοποίησης ασφάλειας για ολόκληρο τον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, με αξιοποίηση των υφιστάμενων προσεγγίσεων για τους διαχειριστές των υποδομών και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και αξιολόγηση της δυνατότητας εξάρτησης από ευρωπαϊκό

¹⁵⁴Ο.π.

¹⁵⁵Ο.π.

πρότυπο, η ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων στον τομέα της σιδηροδρομικής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την εποπτεία του επί των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνουν οι εθνικές αρχές ασφαλείας και την σταδιακή τους εναρμόνιση και την ενίσχυση της διαδικασίας πιστοποίησης και συντήρησης για την ασφάλεια εξαρτημάτων κρίσιμης σημασίας που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή τροχαίου υλικού και σιδηροδρομικών υποδομών.¹⁵⁶

Οι κατευθυντήριες οδηγίες της Ε.Ε. περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών¹⁵⁷, οι οποίες βασίζονται στη Λευκή Βίβλο, έχουν στόχο την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής, της κοινωνικής και της εδαφικής συνοχής με την εξασφάλιση της αδιάλειπτης, ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας όλων των περιοχών της Ένωσης.

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές, όμως θα απαιτηθεί δημιουργία και νέων υποδομών, καθώς και αποκατάσταση και αναβάθμιση των υφιστάμενων, ώστε οι απαιτήσεις να είναι ενιαίες.¹⁵⁸

Η συνεργασία με γειτονικές και τρίτες χώρες είναι αναγκαία για να εξασφαλίζεται η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα των σχετικών δικτύων υποδομών. Συνεπώς, η Ένωση θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προωθή έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις χώρες αυτές, ωστόσο τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα να διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των κανόνων του δικτύου στο έδαφός τους.¹⁵⁹

¹⁵⁶Ο.π.

¹⁵⁷European Parliament, [Ηλεκτρονικό], ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, 2013, Available at: http://publications.europa.eu/resource/ellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0005.01/DOC_1 [Πρόσβαση 13 January 2020]

¹⁵⁸Ο.π.

¹⁵⁹Ο.π.

Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τη συμβολή στην κλιματική αλλαγή και τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.¹⁶⁰

Το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να περιλαμβάνει τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες. Θα πρέπει να αποτελεί πολύτροπη μεταφορά, δηλαδή να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεγάλων αποστάσεων και προορίζονται ειδικότερα να βελτιώσουν τους διασυνοριακούς συνδέσμους εντός της Ένωσης. Βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του κυρίως δικτύου με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να βελτιώνονται οι διασυνοριακές συνδέσεις και να βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητα.¹⁶¹

Η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο. Η υποδομή του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις οδικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλλει στη δημιουργία ενός ενιαίου, συνεκτικού, αποδοτικού και βιώσιμου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών.¹⁶²

Μια από τις σημαντικότερες συνιστώσες του διευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών είναι οι υποδομές των σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνουν γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές

¹⁶⁰Ο.π.

¹⁶¹Ο.π.

¹⁶²Ο.π.

γραμμές, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης, σταθμούς, συνδέσεις σταθμών και τηλεματικές εφαρμογές¹⁶³, όπως το σύστημα ERTMS.¹⁶⁴

Τα κράτη-μέλη διασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών και οι θαλάσσιες αρτηρίες συνδέονται με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή. Κάθε θαλάσσιος λιμένας που εξυπηρετεί την εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός, χωρίς διακρίσεις στους χρήστες.¹⁶⁵

Για τον υπολογισμό του Γ.Δ. Ο-4 καθορίζουμε εναλλακτικές που περιγράφουν την επίπτωση της πολιτικής της Ε.Ε. στις στρατηγικές μεταφορές στα κράτη του Συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη την προσπάθεια καθιέρωσης ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Οι εναλλακτικές είναι οι εξής: Μεγάλη, Μέτρια, Μικρή. Θέτουμε εύρος τιμών των δεδομένων το διάστημα [0,1] και δίνουμε στην εναλλακτική με την ασθενέστερη έννοια την τιμή 0 και στην εναλλακτική με την ισχυρότερη έννοια, την τιμή 1. Συνεπώς: Μεγάλη = 1 και Μικρή = 0. Εργαζόμενοι με τον ίδιο τρόπο, όπως την παράγραφο 3γ, υπολογίζουμε και την άλλη εναλλακτική και βρίσκουμε: Μέτρια = 0,5.

Πίνακας 5

Υποσύστημα	Χώρα	Πολιτική της Ε.Ε στις στρατηγικές μεταφορές
------------	------	---

¹⁶³Οι τηλεματικές εφαρμογές διαμορφώνονται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή σχετικών με τις μεταφορές πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας, να βελτιώνουν την ασφάλεια και την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και να απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες. Οι τηλεματικές εφαρμογές διευκολύνουν την αδιάλειπτη σύνδεση των υποδομών του εκτεταμένου δικτύου με τις υποδομές περιφερειακών και τοπικών μεταφορών.

¹⁶⁴European Parliament, [Ηλεκτρονικό], ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, 2013, Available at: http://publications.europa.eu/resource/ellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0005.01/DOC_1, [Πρόσβαση 13 January 2020]

¹⁶⁵Ο.π.

1	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0
	Ισραήλ	0
	Κύπρος	0,5
	Αίγυπτος	0
	Συνολική Ισχύς	1
2	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0
	Κόσοβο	0
	Κροατία	0,5
	Σλοβενία	0,5
	Βουλγαρία	0,5
	Ρουμανία	0,5
	Αλβανία	0
	Μαυροβούνιο	0
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	0
	Σερβία	0
	Βόρεια Μακεδονία	0
	Συνολική Ισχύς	2,5

3.4.3 Η Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε.

Στην αναθεώρηση του Σχεδίου Δράσης της Ε.Ε. σχετικά με τη Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (EUMSS Action Plan¹⁶⁶), επισημαίνεται η αποφασιστικότητα της Ε.Ε. να δρα ως πάροχος ασφάλειας στο θαλάσσιο χώρο, να ενισχύσει τη στρατηγική της αυτονομία και την ικανότητά της να συνεργάζεται με τους εταίρους της στη θάλασσα, βελτιώνοντας την παγκόσμια θαλάσσια ασφάλεια και προωθώντας παράλληλα τη θαλάσσια πολυμέρεια και το δίκαιο της θάλασσας. Η Ε.Ε. επισημαίνει, επίσης, τη σημασία της ανταλλαγής πληροφοριών σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και επιτήρησης σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και ενθαρρύνει την ανανέωση της δέσμευσης στη θαλάσσια ασφάλεια μέσα από μια περιφερειακή προσέγγιση.¹⁶⁷

Η Ε.Ε. υποστηρίζει την εφαρμογή ενός συντονισμένου πολιτικοστρατιωτικού ερευνητικού προγράμματος θαλάσσιας ασφάλειας και την ανάπτυξη δυνατοτήτων ναυτικής επιτήρησης σε συντονισμό με το Σχέδιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Άμυνας (European Defence Action Plan), με στόχο την προστασία κρίσιμων ναυτικών υποδομών (συμπεριλαμβανομένων και υποθαλάσσιων) και ιδιαίτερα υποδομών θαλάσσιων μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, ενισχύοντας τη θαλάσσια επίγνωση (maritime awareness) μέσω μιας αναβαθμισμένης επιχειρησιακής και εξορθολογισμένης ανταλλαγής πληροφοριών, επιδιώκοντας να ενισχύσει τις στρατιωτικές δυνατότητες, τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα ανάπτυξης δυνάμεων στο θαλάσσιο πεδίο¹⁶⁸, ειδικότερα σε σημεία αυξημένου ενδιαφέροντος, όπως είναι τα choke points, τα οποία παρουσιάζουν μεγαλύτερο βαθμό τρωτότητας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλα σημεία μιας θαλάσσιας γραμμής μεταφορών.

Μέσω του Σχεδίου Δράσης της Ε.Ε. για τη Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας, η Ε.Ε. θα εδραιώσει τον πολιτικό και στρατιωτικό σχεδιασμό καθώς

¹⁶⁶ Council of the European Union, [Ηλεκτρονικό], *Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan*, 2018, Available at: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/en/pdf> [Πρόσβαση 9 January 2020].

¹⁶⁷Ο.π.

¹⁶⁸Ο.π.

και το επίπεδο τεχνογνωσίας σε ναυτικά ζητήματα ασφάλειας, συμπεριλαμβάνοντας την προώθηση συνεργασιών και ανάπτυξης συνεργειών μεταξύ των κρατών-μελών. Επίσης, θα εδραιώσει τη λειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης Συνόρων (European Border Surveillance System-EUROSUR) και άλλων ευρωπαϊκών συστημάτων που εξασφαλίζουν την ασφάλεια στη θάλασσα (όπως τα SafeSeaNet, CISE και MARSUR), επιτρέποντας σε όλες τις αρχές ελέγχου συνόρων που έχουν ευθύνη τη θαλάσσια επιτήρηση να ανταλλάσσουν πληροφορίες, να βελτιώσουν την επίγνωση της θαλάσσιας κατάστασης και να αυξήσουν τις δυνατότητες αντίδρασης σε συγκεκριμένες απειλές. Επίσης, μέσω των σχεδιαζόμενων κοινών ασκήσεων και μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και για θέματα αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών, επιτυγχάνεται η καλύτερη συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών και ιδιαίτερα των αρχών εκείνων που ασχολούνται με την αξιολόγηση κινδύνου και την αντιμετώπιση των θαλάσσιων απειλών.¹⁶⁹

Για τον καλύτερο έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων, η Ε.Ε. πρέπει να συνεργαστεί σε επιχειρησιακό επίπεδο, με πλήρη ειλικρίνεια και διαφάνεια, με έτερους οργανισμούς ασφαλείας, όπως το NATO και τη FRONTEX.¹⁷⁰

Για τον υπολογισμό του Γ.Δ. Ο-5 καθορίζουμε εναλλακτικές που περιγράφουν την επίπτωση στην ασφάλεια των θαλάσσιων εμπορευματικών οδών προς και από την Ευρώπη στα κράτη του Συστήματος, λαμβάνοντας υπόψη τη Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε. και σε συσχέτισμό με τα κυριότερα chokerpoints της εξεταζόμενης περιοχής, που στην περίπτωση μας είναι η γεωγραφική περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Οι εναλλακτικές είναι οι εξής: Μεγάλη, Μέτρια, Μικρή. Θέτουμε εύρος τιμών των δεδομένων το διάστημα $[0,1]$ και δίνουμε στην εναλλακτική με την ασθενέστερη έννοια την τιμή 0 και στην εναλλακτική με την ισχυρότερη έννοια, την τιμή 1. Συνεπώς: Μεγάλη = 1 και

¹⁶⁹Ο.π.

¹⁷⁰Ο.π.

Μικρή = 0. Εργαζόμενοι με τον ίδιο τρόπο, όπως την παράγραφο 3γ, υπολογίζουμε και την άλλη εναλλακτική και βρίσκουμε: Μέτρια = 0,5.

Πίνακας 6

Υποσύστημα	Χώρα	Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε.
1	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0
	Ισραήλ	0
	Κύπρος	0,5
	Αίγυπτος	0
	Συνολική Ισχύς	1
2	Ελλάδα	0,5
	Τουρκία	0
	Κόσοβο	0
	Κροατία	0
	Σλοβενία	0
	Βουλγαρία	0
	Ρουμανία	0
	Αλβανία	0
	Μαυροβούνιο	0
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	0
	Σερβία	0
	Βόρεια Μακεδονία	0

	Συνολική Ισχύς	0,5
--	-----------------------	------------

3.4.4 Σύνθετος Γεωπολιτικός Δείκτης «Ενωσιακή Διάσταση».

Από τους τρεις Δείκτες των υποπαραγράφων 3.4.1, 3.4.2 και 3.4.3 προκύπτει ένας σύνθετος Δείκτης που θα τον ονομάσουμε Δείκτης Ενωσιακής Διάστασης (**Γ.Δ. Ο-3'**), η συνολική ισχύς του οποίου υπολογίζεται με την πρόσθεση των αποτελεσμάτων των υποπαραγράφων 3.4.1, 3.4.2 και 3.4.3 για κάθε Υποσύστημα και την διαίρεση αυτών δια τρία. Επομένως:

$$\text{Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 1} = (1+1+1) / 3 = 1$$

$$\text{Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 2} = (5+2,5+0,5) / 3 = 2,6$$

3.5 Θαλάσσια και χερσαία chokepoints και εν δυνάμει ΣΔΝ στην εξεταζόμενη περιοχή.

3.5.1 Σύγκριση/διαφορές της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 και της Σύμβασης του Μοντρέ του 1936 με την UNCLOS του 1982 αναφορικά με τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.

Η UNCLOS και η Σύμβαση της Γενεύης είναι γενικής εφαρμογής, ενώ η Σύμβαση του Μοντρέ είναι ειδικής εφαρμογής, δηλαδή δεσμεύει μόνο αυτούς που την υπέγραψαν¹⁷¹ και αφορά τα Στενά του Βοσπόρου, των Δαρδανελίων και τη θάλασσα του Μαρμαρά.

Και οι τρεις Συμβάσεις θέτουν κανόνες κατά τον πλου των πλοίων από συγκεκριμένες περιοχές, με βασική προϋπόθεση τα παράκτια κράτη να μην παρακωλύουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, αναγνωρίζεται δηλαδή και επιβεβαιώνεται η αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας κατά τη διέλευση των στενών.

Όμως στη Συνθήκη του Μοντρέ, το μοναδικό παράκτιο κράτος (η Τουρκία) έχει τον απόλυτο έλεγχο των Στενών και έχει το δικαίωμα στρατιωτικοποίησής τους. Ειδικότερα, για τα στρατιωτικά πλοία υπάρχουν πολλοί περιορισμοί κατά τη

¹⁷¹ Τη Σύμβαση υπέγραψαν η Ελλάδα, η Τουρκία, η Μεγάλη Βρετανία, η ΕΣΣΔ, η Γιουγκοσλαβία, η Βουλγαρία, η Γαλλία, η Ιαπωνία και η Ρουμανία.

διέλευσή τους, όσον αφορά το εκτόπισμα, τις ώρες διελεύσεώς τους, την απαγόρευση διέλευσης αεροπλανοφόρων, τον περιορισμό του οπλισμού κ.λπ. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 4 της Σύμβασης του Μοντρέ, σε περίπτωση πολέμου, και ενώ η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη, τα εμπορικά πλοία με οποιαδήποτε σημαία ή οποιοδήποτε φορτίο θα έχουν ελευθερία ναυσιπλοΐας στα Στενά. Αν, όμως, η Τουρκία είναι εμπόλεμη, σύμφωνα με το άρθρο 5 της Σύμβασης, το εμπορικό πλοίο που δεν ανήκει σε κάποιο εμπόλεμο με την Τουρκία κράτος θα έχει ελευθερία ναυσιπλοΐας στα Στενά υπό την προϋπόθεση ότι δε θα παρέχει οποιαδήποτε βοήθεια στον εχθρό. Επίσης, στο άρθρο 10 της Σύμβασης ορίζεται ότι όλα τα μικρά πολεμικά και βοηθητικά πλοία θα έχουν ελευθερία ναυσιπλοΐας στα Στενά κατά τη διάρκεια της ημέρας, ενώ στο άρθρο 14 ορίζεται ότι τα πολεμικά πλοία που θα διέλθουν από τα Στενά πρέπει να έχουν στείλει ειδοποίηση στην τουρκική κυβέρνηση τουλάχιστον 15 μέρες νωρίτερα μέσω διπλωματικών καναλιών. Στο άρθρο 15 ορίζεται ότι τα πολεμικά πλοία που φέρουν αεροπλάνα, δεν θα πρέπει να τα απονηώσουν ή να κάνουν οποιαδήποτε χρήση αυτών κατά τη διέλευση των Στενών και στο άρθρο 20 ορίζεται ότι σε περίοδο πολέμου, εάν η Τουρκία είναι εμπόλεμη, η διέλευση των πολεμικών πλοίων θα αφεθεί στην κρίση της Τουρκίας. Στην περίπτωση που η Τουρκία κρίνει ότι απειλείται με άμεσο κίνδυνο πολέμου, η διέλευση των πολεμικών πλοίων από τα Στενά και πάλι επαφίεται στην κρίση της Τουρκίας, υπό την αίρεση ότι η πλειοψηφία του Συμβουλίου της Κοινωνίας των Εθνών αποδέχεται την ορθότητα της λήψης των συγκεκριμένων μέτρων εκ μέρους της Τουρκίας, σύμφωνα με το άρθρο 21 της Σύμβασης. Τέλος, στο άρθρο 18 ορίζεται ότι ακόμη και στην περίοδο της ειρήνης αλλά και για περιπτώσεις μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας καθορίζονται περιορισμοί στο εκτόπισμα των πλοίων που διέρχονται τα Στενά.

Στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958, η οποία πραγματεύεται θέματα που αφορούν τη χωρική θάλασσα και τη συνορεύουσα ζώνη¹⁷², δεν υπάρχει

¹⁷²Μία από τις τέσσερις συμβάσεις που υπογράφηκαν στη Γενεύη το 1958 για τη θάλασσα. Οι άλλες τρεις είναι: η Σύμβαση για το Ψάρεμα και τη Διατήρηση της θαλάσσιας ζωής, η Σύμβαση για την Ανοιχτή Θάλασσα και η Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα.

ξεχωριστή διάταξη που να περιέχει κανόνες κατά τη διέλευση πλοίων από στενά. Όμως, στο άρθρο 14 της Σύμβασης της Γενεύης, για πρώτη φορά καθορίζεται ο όρος αβλαβής διέλευση, η οποία, όταν δεν τηρείται, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα απομακρύνσεως του πλοίου ή του αεροσκάφους που παρανομεί. Με τον όρο διέλευση εννοείται «η ναυσιπλοΐα διαμέσου των χωρικών υδάτων με σκοπό είτε τον διάπλου αυτών των υδάτων χωρίς την είσοδο στα εσωτερικά ύδατα του κράτους είτε την είσοδο στα εσωτερικά ύδατα είτε την έξοδο στην ανοιχτή θάλασσα». Η διέλευση χαρακτηρίζεται ως αβλαβής, όταν δεν περιλαμβάνει πράξεις ενάντια στην ειρήνη, στην τάξη και στην ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να παρεμποδίζει την αβλαβή διέλευση μέσα από τα χωρικά ύδατα, αλλά είναι υποχρεωμένο να εξασφαλίζει την ασφαλή ναυσιπλοΐα, όπως ορίζεται το άρθρο 15 της Σύμβασης. Όταν το παράκτιο κράτος διαπιστώνει ότι μία διέλευση δεν είναι αβλαβής, τότε πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να σταματήσει τη διέλευση. Επίσης, το παράκτιο κράτος μπορεί να απομακρύνει προσωρινά σε καθορισμένες περιοχές ένα πλοίο που δεν εκτελεί αβλαβή διέλευση, εάν αυτό είναι απαραίτητο για την προστασία του κράτους. Τέλος, στο άρθρο 16 της Σύμβασης ορίζεται ότι αν ένα πολεμικό πλοίο δε συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους κατά την διέλευσή του από τη χωρική θάλασσα, τότε το παράκτιο κράτος μπορεί να απαιτήσει από το πολεμικό πλοίο να αποχωρήσει από τη χωρική θάλασσα.

Η Σύμβαση της Γενεύης εξασφαλίζει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της αεροπλοΐας σε όλα τα πλοία χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς σε σύγκριση με τη Σύμβαση του Μοντρέ (π.χ. δεν υφίσταται υποχρέωση προειδοποίησης του παράκτιου κράτους, πριν εισέλθει στα χωρικά του ύδατα). Όμως, πρέπει να επισημάνουμε ότι η Σύμβαση της Γενεύης δεν είναι ούτε συμπληρωματική αυτής του Μοντρέ, ούτε την αντικαθιστά.

Στη Σύμβαση του Μοντέγκο Μπέι του 1982 που έχει χαρακτηριστεί ως το Σύνταγμα των Θαλασσών και των Ωκεανών και θεωρήθηκε η Συνδιάσκεψη του

αιώνα¹⁷³, επιτεύχθηκε σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τη Σύμβαση της Γενεύης η εξισορρόπηση των συμφερόντων ανάμεσα στα συμφέροντα του ατόμου και στο δημόσιο συμφέρον¹⁷⁴. Στην εν λόγω Σύμβαση, που έχει επικυρωθεί με νόμο από το ελληνικό κράτος¹⁷⁵, εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας (ΣΔΝ), τα οποία ορίζονται ως εκείνα τα Στενά μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ¹⁷⁶.

Ο θεσμός των ΣΔΝ εμπεριέχει τη γεωγραφική μορφολογία ενός στενού, τη χρήση του από τη διεθνή ναυσιπλοΐα, τη σύνδεση τμημάτων της ανοικτής θάλασσας/ΑΟΖ ή αιγιαλίτιδας ζώνης και το γεγονός ότι αποτελείται από τμήμα αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους¹⁷⁷. Η καθιέρωση του θεσμού αυτού προέκυψε από τη διαπίστωση ότι η επέκταση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ν.μ. θα είχε ως αποτέλεσμα την ένταξη σε χωρικά ύδατα περίπου 100 θαλασσίων οδών σε όλο τον κόσμο (κάποιες εκ των οποίων και στο Αιγαίο, κυρίως δυτικά και ανατολικά της Κρήτης). Το γεγονός αυτό δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτό από τις ναυτικές δυνάμεις της εποχής (ιδιαίτερα τις δύο υπερδυνάμεις ΗΠΑ και Σοβιετική Ένωση), οι οποίες δεν ήταν ικανοποιημένες με τις ρυθμίσεις του καθεστώτος της αβλαβούς διέλευσης με αποτέλεσμα το αίτημα για την καθιέρωση των ΣΔΝ να είναι απόλυτα συνδεδεμένο με την αποδοχή ή μη της Σύμβασης εν γένει καθώς ο πλους διελεύσεως ισοδυναμεί περίπου με ελευθεροπλοΐα.^{178 179}

¹⁷³ *Ανιχνεύοντας στο γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου*, επιμέλεια Στ. Περράκης, Γρ. Ι. Τσάλτας, εκδόσεις Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, 2018, pp 29-30.

¹⁷⁴ Ο.π., p. 65.

¹⁷⁵ Νόμος υπ' αριθμόν 2321/1995. Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

¹⁷⁶ Σύμφωνα με τα Άρθρα 56 και 57 της Σύμβασης, η ΑΟΖ έχει εύρος έως 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετρείται το εύρος της χωρικής θάλασσας. Εντός της ΑΟΖ το κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην έρευνα, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκείμενων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού. Έχει δικαίωμα στην εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών και τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα

¹⁷⁷ *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 1996, p. 101.

¹⁷⁸ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, p. 106.

Κατά τη διέλευση πλοίων ή αεροσκαφών από ΣΔΝ, αυτά υποχρεούνται να εκτελούν «πλου διελεύσεως» (transit passage), ο οποίος ορίζεται στο άρθρο 38 της UNCLOS, ως «η άσκηση ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπερπτήσης μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θαλάσσης ή μιας αποκλειστικής ζώνης. Κατά τη διάρκεια του πλου διέλευσης, ξένα πλοία, περιλαμβανομένων και των πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες και υδρογραφικές εργασίες, δεν μπορούν να εκτελούν οποιοσδήποτε από τις δραστηριότητες αυτές χωρίς την προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους», όπως ορίζεται στο άρθρο 40 της Σύμβασης. Τα πλοία και τα αεροσκάφη υποχρεούνται να κινούνται στα καθορισμένα δρομολόγια των ΣΔΝ, τα οποία έχουν υιοθετηθεί από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό, ενώ τα υποβρύχια μπορούν να κινούνται με τον φυσιολογικό (normal) για αυτά τρόπο (υπονοεί εν καταδύσει). Τα πολεμικά πλοία επιτρέπεται να εισέλθουν στα Διεθνή Στενά χωρίς την υποχρέωση προηγούμενης ειδοποίησης του παράκτιου κράτους.¹⁸⁰ Τα παράκτια σε στενά κράτη, όπως ορίζεται στο άρθρο 41 της UNCLOS, μπορούν να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να καθορίζουν σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα σε στενά, κατόπιν εγκρίσεως του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού, για την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Τα κράτη, επίσης, μπορούν να υποκαταστήσουν με άλλους θαλάσσιους διαδρόμους ή σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας οποιοσδήποτε θαλάσσιους διαδρόμους ή σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που είχαν καθοριστεί προηγουμένως. Επίσης, όπως προβλέπεται στα άρθρα 38 και 41 της Σύμβασης τα παράκτια κράτη μπορούν να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς σχετικά με τον πλου διελεύσεως από τα Στενά, η εφαρμογή των οποίων δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, παρακώλυση ή περιορισμό του δικαιώματος του πλου διέλευσης. Όμως, όλα τα πλοία (ξένα ή μη) είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με αυτούς τους νόμους κατά τον πλου διέλευσης.

¹⁷⁹ Αιγαίο. Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, Πρακτικά Ημερίδας, 3 Ιουνίου 2002, επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ANT. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 2003, pp. 24-25.

¹⁸⁰ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, p. 109.

Στο άρθρο 42 της Σύμβασης ορίζονται περαιτέρω διατάξεις για τα παράκτια κράτη αναφορικά με τα πλοία που εφαρμόζουν τον πλου διελεύσεως. Συγκεκριμένα, και πέραν των διαδρόμων κυκλοφορίας που μπορεί να καθορίσει το παράκτιο κράτος σύμφωνα με το άρθρο 41, το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί κανονισμούς για την αποφυγή, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από απόρριψη πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών, την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού επί αλιευτικών σκαφών, τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων που παραβαίνουν τους νόμους και τους κανονισμούς του αυτού.

Επίσης, στο άρθρο 43 της Σύμβασης ορίζεται ότι το παράκτιο κράτος κατόπιν συμφωνίας με τα κράτη που χρησιμοποιούν τα Διεθνή Στενά μπορούν να συνεργάζονται για την εγκατάσταση και συντήρηση στο στενό εγκαταστάσεων ασφαλείας και ναυτιλιακών βοηθημάτων για την υποβοήθηση της ναυσιπλοΐας καθώς και για την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.

Κατά την επικύρωση της Σύμβασης, η Ελλάδα κατέθεσε ερμηνευτική δήλωση όσον αφορά τα Διεθνή Στενά λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης του Αιγαίου που χαρακτηρίζεται από κατεσπαρμένα πολυάριθμα νησιά τα οποία σχηματίζουν πληθώρα εναλλακτικών στενών, που όμως εξυπηρετούν την ίδια οδό διεθνούς ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με τη δήλωση αυτή, το οικείο παράκτιο κράτος είναι υπεύθυνο για τον προσδιορισμό των διαδρόμων μεταξύ των εναλλακτικών αυτών στενών μέσω των οποίων τα πλοία και τα αεροσκάφη τρίτων χωρών θα μπορούν να διακινούνται υπό το καθεστώς του πλου διελεύσεως.¹⁸¹ Μέχρι σήμερα κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν έχει προβάλλει αντίρρηση στη δήλωση, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα και αποδοχή της, με εξαίρεση την Τουρκία της οποίας η δήλωση δεν παράγει έννομα αποτελέσματα καθώς δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση.¹⁸²

Στο άρθρο 19 της UNCLOS επαναπροσδιορίζεται η έννοια της «αβλαβούς διέλευσης», την οποία για πρώτη φορά είδαμε στη Συνθήκη της Γενεύης του

¹⁸¹ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, π. 22.

¹⁸² Ο.π., π. 413.

1958, αλλά με περισσότερους περιορισμούς και εξειδικεύσεις κατά τη ναυσιπλοΐα σε χωρική θάλασσα. Αβλαβής διέλευση στη χωρική θάλασσα ορίζεται «η συνεχής και ταχεία ναυσιπλοΐα ενός ξένου πλοίου, μέσα από χωρικά ύδατα ενός άλλου κράτους, χωρίς να διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Δηλαδή ένα ξένο πλοίο απαγορεύεται να κάνει τα εξής: να απειλεί ή να κάνει χρήση βίας, να πραγματοποιεί γυμνάσια με οποιαδήποτε όπλα, να συλλέγει πληροφορίες που αποσκοπούν σε βλάβη της ασφάλειας του παράκτιου κράτους, να απονηώνει ή να προσνηώνει αεροσκάφη ή ελικόπτερα, να εκτοξεύει, φορτώνει ή εκφορτώνει οποιαδήποτε πολεμική συσκευή, να διεξάγει έρευνες ή υδρογραφικές εργασίες, να ρυπαίνει εκ προθέσεως».

Συγκρίνοντας τις έννοιες της «αβλαβούς διελεύσεως» και του «πλου διελεύσεως» συμπεραίνουμε ότι είναι έννοιες συναφείς, καθώς αμφότερες αποβλέπουν στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της υπερπτήσης, αλλά έχουν και κάποιες διαφορές, όσον αφορά τους περιορισμούς και τις απαγορεύσεις που τίθενται σε κάθε περίπτωση, καθώς στην αβλαβή διέλευση αυτοί είναι περισσότεροι σε σχέση με τον πλου διελεύσεως. Επίσης, η αβλαβής διέλευση αφορά πλοία ή αεροσκάφη που κινούνται εντός των χωρικών υδάτων άλλου παράκτιου κράτους, ενώ ο πλου διελεύσεως αφορά πλοία ή αεροσκάφη που διέρχονται από ΣΔΝ, ανεξάρτητα αν έχουν εισέλθει στη χωρική θάλασσα άλλου κράτους ή όχι. Κατά τον πλου διελεύσεως τα υποβρύχια μπορούν να διέρχονται από τα Διεθνή Στενά ακόμα και εν καταδύσει και τα στρατιωτικά αεροσκάφη μπορούν να ασκούν το δικαίωμα υπερπτήσης κατόπιν κατάθεσης σχεδίου πτήσης¹⁸³, πράγματα που απαγορεύεται να συμβαίνουν κατά την αβλαβή διέλευση. Τα ΣΔΝ συνδέονται περισσότερο με το θεσμό των ανοιχτών θαλασσών, όπου τα συμφέροντα της επικοινωνίας της κοινότητας επικρατούν πάνω στα συμφέροντα των παράκτιων κρατών.¹⁸⁴ Γενικότερα, ο πλου διελεύσεως θεωρείται αρνητική ρύθμιση για την Ελλάδα, δεδομένης της ύπαρξης συνολικά 340 στενών διαφόρων κατηγοριών στο θαλάσσιο χώρο, ορισμένα από

¹⁸³ Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 1996, π. 87.

¹⁸⁴ Ο.π., π. 101.

τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν διεθνή, διότι από τη μια αναγνωρίζεται δικαίωμα υπερπτήσης, ενώ από την άλλη επιτρέπεται η διέλευση των υποβρυχίων εν καταδύσει.

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στον τουρκικό κανονισμό με τίτλο «Ναυτιλιακός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά» (Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region)¹⁸⁵ που τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου 1994. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό η Τουρκία έχει δικαίωμα ακόμα και να κλείσει τα Στενά κατά την κρίση της και κυρίως για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Η υιοθέτησή του προκάλεσε τις αντιδράσεις πολλών χωρών (συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας) καθώς δεν είναι συμβατός με τη Συνθήκη του Μοντρέ.¹⁸⁶ Περαιτέρω η Τουρκία, το 1998, προέβη και σε νέες ρυθμίσεις του διάπλου των πλοίων από τα Στενά και τον Νοέμβριο του 2002 έλαβε και νέα, πρόσθετα μέτρα για το ίδιο θέμα. Οι μονομερείς αυτές ενέργειες της Τουρκίας δεν είναι σύμφωνες με το Διεθνές Δίκαιο το οποίο επιτάσσει ότι προκειμένου να αλλάξει το καθεστώς που δημιουργεί μια Συνθήκη θα πρέπει να συμφωνήσουν τα μέρη που συμμετείχαν στη σύναψη αυτής¹⁸⁷. Όλα τα παραπάνω φανερώνουν την καταστρατήγηση της Συνθήκης του Μοντρέ από την Τουρκία, που μετέτρεψε τον δίαυλο των Δαρδανελίων σε Τουρκικό Δίαυλο, τον οποίο η Άγκυρα μπορεί να «κλείνει» και να «ανοίγει» κατά βούληση, είτε εν καιρώ ειρήνης είτε εν καιρώ πολέμου¹⁸⁸.

¹⁸⁵United Nations, *Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994*, 1994 [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf [Πρόσβαση 3 December 2019]

¹⁸⁶ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, p. 114.

¹⁸⁷ΓΡΙΒΑΚΟΣ Ε., *ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΥΠΟ ΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, 2015, <http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>,

¹⁸⁸ΜΑΖΗΣ Ι. Θ. & ΜΠΑΛΑΦΟΥΤΑ Β. Γ., *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδα-Τουρκίας*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2014, p. 68.

3.5.2 Chokepoints Ανατολικής Μεσογείου-Διασύνδεσή τους με τα εν δυνάμει Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας του Αιγαίου.

Σύμφωνα με την Υπηρεσία Διαχείρισης Πληροφοριών Ενέργειας των ΗΠΑ (U.S. Energy Information Administration), ως «chokepoints» αναφέρονται συνήθως στενοί θαλάσσιοι διάδρομοι κατά μήκος ευρέως χρησιμοποιούμενων θαλάσσιων οδών¹⁸⁹. Παραπλήσιο ορισμό δίνει και ο Ιωάννης Παρίσης (2013) στο βιβλίο του «Η καθ' ημάς θάλασσα. Γεωστρατηγική Ανάλυση της Μεσογείου». Τα chokepoints παίζουν θεμελιώδη ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς ακόμα και ο προσωρινός αποκλεισμός κάποιου εξ αυτών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές αυξήσεις στο συνολικό κόστος ενέργειας. Τα πλοία που διασχίζουν τα chokepoints είναι ευάλωτα σε κλοπή από πειρατές, τρομοκρατικές επιθέσεις, σε πολιτική αναταραχή που προκαλείται από πολέμους ή εχθροπραξίες και σε ναυτικά ατυχήματα που μπορούν να οδηγήσουν σε περιβαλλοντικές καταστροφές. Σύμφωνα με το U.S. Energy Information Administration¹⁹⁰, δύο από τα επτά σημαντικότερα chokepoints παγκοσμίως βρίσκονται στο εξεταζόμενο γεωγραφικό σύμπλοκο (Εικόνα 6). Συγκεκριμένα, είναι τα Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων και η Διώρυγα του Σουέζ.

3.5.2.1 Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων.

Τα Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων¹⁹¹ (Εικόνα 7), χωρίζουν την Ευρώπη από την Ασία και είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα chokepoints παγκοσμίως με περίπου 48.000 διελεύσεις πλοίων ετησίως¹⁹², τα οποία κατευθύνονται κατά βάση προς τη νότια και Δυτική Ευρώπη. Από τα Στενά διακινούνται περίπου 2,4

¹⁸⁹ΠΑΡΙΣΗΣ Ι., *Η καθ' ημάς θάλασσα. Γεωστρατηγική ανάλυση της Μεσογείου*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, 2013, Αθήνα, p. 201.

¹⁹⁰Τα άλλα πέντε είναι το Στενό του Ορμούζ, το Στενό της Μάλακα, το Στενό του Μπαμπ-ελ-Μπαντέμ, το Κανάλι του Παναμά και τα Δανέζικα Στενά.

Energy Information Administration, 2017. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC>, [Πρόσβαση 26 October 2019].

¹⁹¹Στη διεθνή βιβλιογραφία αναφέρονται συχνά ως Τουρκικά Στενά-Turkish Straits.

¹⁹²RIZON F., χ.χ. *Association of French Ship Captains. The Turkish Straits Vessel Traffic Service*. [Ηλεκτρονικό] Available at: http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html [Πρόσβαση 26 Οκτώβριος 2019].

εκατομμύρια βαρέλια πετρελαιοειδών ανά ημέρα (στοιχεία 2016), προερχόμενα από τη Ρωσία και την περιοχή της Κασπίας¹⁹³. Πέρα από την εμπορική και οικονομική τους αξία, τα Στενά έχουν και τεράστια γεωπολιτική αξία, καθώς μέσω αυτών ελέγχονται δύο στρατηγικές αρτηρίες: η χερσαία, που φέρει άμεσα σε επικοινωνία την Ευρώπη με τη Μικρά Ασία και τη Μέση Ανατολή και η θαλάσσια αρτηρία που συνδέει τον Εύξεινο Πόντο με το Αιγαίο και τη Μεσόγειο.¹⁹⁴

3.5.2.2 Διώρυγα του Σουέζ.

Η Διώρυγα του Σουέζ βρίσκεται στην Αίγυπτο και ενώνει την Ερυθρά θάλασσα με τη Μεσόγειο. Είναι το μεγαλύτερο τεχνητό κανάλι του κόσμου με μήκος 168 χιλιόμετρα, πλάτος έως 200 μέτρα και βάθος 11,6 μέτρα. Η Διώρυγα του Σουέζ μαζί με τον αγωγό SUMED είναι ιδιαίτερης σημασίας chokepoint, καθώς συνδυαστικά ελέγχουν τις μεταφορές πετρελαιοειδών από τον Περσικό κόλπο προς την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (Εικόνα 8).

Από τη διώρυγα διέρχονται συνολικά πάνω από 18.000 πλοία, μεταφέροντας περίπου ένα δισεκατομμύριο τόνους διάφορων εμπορευμάτων¹⁹⁵. Το 2016, 3,9 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαιοειδών ανά ημέρα μεταφέρθηκαν από τη Διώρυγα. Τα 2,4 εκατομμύρια βαρέλια, προερχόμενα από τις χώρες του Περσικού Κόλπου, κατευθύνθηκαν προς την Ευρώπη και την Αμερική, ενώ τα υπόλοιπα (1,5 εκατομμύρια βαρέλια), προερχόμενα κυρίως από τη Ρωσία, κατευθύνθηκαν προς τις Ασιατικές αγορές¹⁹⁶.

Ο αγωγός SUMED (SUez-MEDiterranean) μεταφέρει πετρέλαιο από την Ερυθρά θάλασσα προς τη Μεσόγειο. Μπορεί να μεταφέρει έως 2,4 εκατομμύρια

¹⁹³Energy Information Administration, *WORLD OIL TRANSIT CHOKEPOINTS*, 2017. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> [Πρόσβαση 26 October 2019].

¹⁹⁴ΠΑΡΙΣΗΣ Ι., *Η καθ' ημάς θάλασσα. Γεωστρατηγική ανάλυση της Μεσογείου*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα 2013, π. 203.

¹⁹⁵Suez Canal Authority, *Navigation Statistics*, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> [Πρόσβαση 26 October 2019].

¹⁹⁶Energy Information Administration, *WORLD OIL TRANSIT CHOKEPOINTS*, 2017. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> [Πρόσβαση 26 October 2019].

βαρέλια την ημέρα. Το 2016 μεταφέρθηκαν 1,6 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Συνολικά, το 2016, μέσω της Διώρυγας και του αγωγού διακινήθηκαν 5,5 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαιοειδών ανά ημέρα¹⁹⁷.

3.5.2.3 Εν δυνάμει Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας (ΣΔΝ) του Αιγαίου.

Η Ελλάδα, με διακηρυγμένα χωρικά ύδατα εύρους 6 ναυτικών μιλίων, δεν έχει ορίσει έως τώρα ΣΔΝ. Με αυτό το δεδομένο, τα στενά με σημαντική κίνηση εμπορικών πλοίων που πληρούν τα κριτήρια του ΔΔΘ και θα μπορούσαν να οριστούν ως ΣΔΝ είναι το στενό του Καφηρέα, το οποίο συνδέεται με τα Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων κατά την κίνηση των πλοίων προς τη δυτική Ευρώπη, καθώς και το στενό Σάμου-Ικαρίας, που συνδέεται με τη Διώρυγα του Σουέζ.

Με στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις 12 Νοεμβρίου 2009 έως τις 29 Απριλίου 2010 (διάστημα πεντέμισι περίπου μηνών) καταγράφηκαν συνολικά 5.566 διελεύσεις πλοίων από το στενό του Καφηρέα, από τα οποία το 75,5% ήταν φορτηγά και το 25,7% ήταν δεξαμενόπλοια. Αντίστοιχα για το ίδιο διάστημα, 421 πλοία διέσχισαν το στενό Σάμου-Ικαρίας, από τα οποία το 48,2% ήταν φορτηγά και το 48,9% ήταν δεξαμενόπλοια¹⁹⁸. Με προβολή των στοιχείων αυτών στο ένα έτος, θεωρούμε ότι οι διελεύσεις πλοίων από τα εν λόγω στενά περίπου διπλασιάζονται, οπότε εκτιμάται ότι από το στενό του Καφηρέα θα διέρχονται περί τα 11.200 πλοία, ενώ από το στενό Σάμου-Ικαρίας θα διέρχονται περί τα 850 πλοία. Θεωρούμε ότι αυτή η εικόνα δεν έχει αλλάξει ουσιωδώς έως σήμερα, δεδομένου ότι δεν κατέστη δυνατή από τον γράφοντα η εύρεση πρόσφατων στατιστικών στοιχείων για διελεύσεις πλοίων από το Αιγαίο.

Τα υπόλοιπα στενά που υπάρχουν κυρίως στο σύμπλεγμα των Κυκλάδων εκτιμάται ότι δεν υφίσταται ανάγκη να καθοριστούν ως ΣΔΝ.

Αν η Ελλάδα διακηρύξει στο μέλλον Χωρική Θάλασσα ίση με 12 ναυτικά μίλια, προφανώς η εικόνα αυτή θα αλλάξει. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 9 του

¹⁹⁷Ο.π.

¹⁹⁸MILIOU A. et al., *Boat traffic characteristics in three passages of the Aegean Sea: evidence, risk of maritime accidents, strategy for protection*, Archipelagos, 2010, [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://archipelago.gr/wp-content/uploads/2016/01/Boat-traffic-characteristics-in-three-passages-of-the-Aegean-Sea.pdf>, [Πρόσβαση 3 Δεκέμβριος 2019].

Παραρτήματος, το σύμπλεγμα Εύβοιας, Άνδρου, Τήνου, Μυκόνου, Νάξου, Δονούσας, Πάτμου, Ικαρίας, Σάμου¹⁹⁹ θα ενοποιησει το θαλάσσιο χώρο από την ηπειρωτική Ελλάδα έως τις ακτές της Μικράς Ασίας και θα τον καταστήσει ελληνικό, δημιουργώντας έτσι ένα πολλαπλό εν δυνάμει ΣΔΝ, μέσω του οποίου θα είναι δυνατό να ελεγχθούν οι ναυτιλιακές ροές από και προς τα Δαρδανέλια-Βόσπορο καθώς και το Σουέζ. Εκτός αυτού, άλλα στενά που θα μπορούσαν να οριστούν ως ΣΔΝ, στην περίπτωση διακήρυξης χωρικής θάλασσας με εύρος 12 ν.μ., είναι το στενό Κρήτης-Κάσου (σε συσχετισμό με το Σουέζ και τα Δαρδανέλια-Βόσπορο) και το στενό Κρήτης-Αντικυθήρων (σε συσχετισμό κυρίως με τα Δαρδανέλια). Ιδιαίτερη γεωστρατηγική σημασία αποδίδει και ο Ηλιόπουλος²⁰⁰ (2014) στο τρίγωνο Πύλου-Κρήτης-Δωδεκανήσου, «καθ' όσον αποτελεί μίαν άλυσσιν απαγορεύουσα την έξοδο του στόλου της Ηπειρωτικής/Ευρασιατικής Δυνάμεως προς τη Μεσόγειο, προκειμένου να αμφισβητήσει τη θαλάσσια κυριαρχία της ναυτικής δυνάμεως-ή εμποδίζουσα αντιστρόφως, την είσοδο του στόλου της ναυτικής δυνάμεως προς το βόρειο Αιγαίο και τα Στενά προκειμένου να πλήξει το μαλακό υπογάστριο της ναυτικής δυνάμεως».

Ο Μάζης²⁰¹ (2002) επισημαίνει ότι το Αιγαίο «χωρίς τα Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων είναι άνευ ουσίας. Ή ελέγχει κανείς το σύμπλεγμα Αιγαίο-Στενά, ή το ένα εξ αυτών μόνο του δεν έχει νόημα». Κατόπιν αυτού, και εφόσον η Ελλάδα διακηρύξει εύρος χωρικής θάλασσας 12 ν.μ., εξάγεται μάλλον αναπόφευκτα το συμπέρασμα ότι ολόκληρο το Αιγαίο δύναται να οριστεί ως ΣΔΝ. Πρέπει, προφανώς, να ληφθούν υπόψη τόσο οι αντιδράσεις της Τουρκίας²⁰² (η αύξηση του εύρους της χωρικής θάλασσας στα 12 ν.μ. από την Ελλάδα είναι *casus belli*

¹⁹⁹Ο.π. Από τη συγκεκριμένη περιοχή θα διέρχονται περί τα 13.500 πλοία κυρίως φορτηγά και δεξαμενόπλοια, σε προβολή ενός έτους.

²⁰⁰ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Η., *Η γεωστρατηγική αξία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου Ελληνικό*, Ελληνικό Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών, 2014, [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/42-254>, [Πρόσβαση 30 Οκτώβριος 2019]

²⁰¹ΜΑΖΗΣ Ι. Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2002, p. 204.

²⁰²Υπουργείο Εξωτερικών, *Αιγιαλίτιδα ζώνη – Casus belli*, 2018. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitida-zoni-casus-belli.html>

για την Τουρκία από το 1996), όσο και των ΝΑΤΟϊκών συμμάχων μας (κυρίως των Αμερικανών), οι οποίοι θα προτιμούσαν το Αιγαίο να διέπεται από «ειδικό καθεστώς» που θα επιτρέπει, μέσω «ειδικών συμφωνιών», την ελεύθερη διέλευση σε όλους τους πιθανούς χρήστες²⁰³.

Η Ελλάδα, σε περίπτωση που επιλέξει να μην ορίσει ΣΔΝ, θα μπορούσε να ενισχύσει τη νομική της θέση και ως εκ τούτου τα κυριαρχικά της δικαιώματα στο Αιγαίο με έναν άλλο τρόπο: Αιτώντας στον International Maritime Organization (IMO) τη θέσπιση Ιδιαίτερως Ευαίσθητων Θαλασσιών Περιοχών (Particularly Sensitive Sea Areas²⁰⁴ - PSSA), δεδομένου ότι το Αιγαίο πληροί τα περισσότερα, αν όχι όλα, τα κριτήρια (οικολογικά, οικονομικά, κοινωνικά, πολιτισμικά και επιστημονικά²⁰⁵) για τον καθορισμό της, είτε σε συγκεκριμένες περιοχές με αυξημένη ναυτιλιακή κίνηση (π.χ. στενό Καφηρέα) είτε σε ολόκληρο το Αιγαίο, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τις αντιδράσεις κρατών (κυρίως της Τουρκίας), αλλά και ισχυρών οικονομικών «παικτών» (κυρίως εφοπλιστών). Οι PSSA's, αφού οριστούν, συνοδεύονται και με συγκεκριμένα μέτρα προστασίας τους (Associated Protective Measures²⁰⁶) που μπορούν να περιλαμβάνουν τη δημιουργία συστήματος αναφοράς και παρακολούθησης πλοίων, συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας, 24ωρο έλεγχο κυκλοφορίας, μηχανισμό αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων, την οριοθέτηση περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται και, τέλος, τη δημιουργία κατάλληλων μηχανισμών που θα επιβάλλουν την τήρηση όλων των μέτρων.

²⁰³ΜΑΖΗΖ Ι. Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2002, π. 212.

²⁰⁴International Maritime Organization, *Particularly Sensitive Sea Areas*, 2019, [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx> [Πρόσβαση 3 December 2019]

²⁰⁵IMO, *REVISED GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION AND DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS* International Maritime Organization, 2006, [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Documents/A24-Res.982.pdf> [Πρόσβαση 3 December 2019].

²⁰⁶Ο.π.

3.5.3 Εμπορευματικές ροές στην Αν. Μεσόγειο και στα Βαλκάνια με εστίαση στα chokepoints της περιοχής.

Οι ροές των εμπορευμάτων στην Ανατολική Μεσόγειο, που αποτελεί σημείο συνάντησης τριών ηπείρων και κρίσιμο σύνδεσμο στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορικού συστήματος ως σταυροδρόμι για την παγκόσμια ναυτιλία, διαμορφώνονται κατά βάση από την κίνηση των εμπορευμάτων στα δύο μεγάλα chokepoints της περιοχής, το Σουέζ και το Βόσπορο. Από εκεί, άλλωστε, διέρχεται η βέλτιστη θαλάσσια οδός (trunkline) οριζόντιου διάπλου της υδρογείου, με τη μικρότερη δυνατή απόσταση που απαιτείται για τη διέλευση των πλοίων από την Ασία προς τη Δυτική Ευρώπη και την Αμερική και αντίστροφα, διερχόμενα από το Σουέζ (Εικόνα 5)²⁰⁷.

Από το Σουέζ διέρχονται κατ' έτος (στοιχεία 2018) πάνω από 18.000 πλοία που διακινούν εμπορεύματα όλων των ειδών (πετρελαιοειδή, φυσικό αέριο, δημητριακά, λιπάσματα, μέταλλα, χημικά, άνθρακα, τρόφιμα, μηχανήματα και ανταλλακτικά, φυτικά έλαια και κοντέινερ), το βάρος των οποίων προσεγγίζει το ένα δισεκατομμύριο τόνους φορτίου (cargo tons). Το 23,9% των εμπορευμάτων αυτών αφορά πετρελαιοειδή (235,5 εκατομμύρια τόνους φορτίου), εκ των οποίων το μεγαλύτερο μέρος είναι αργό πετρέλαιο (περίπου η μισή ποσότητα των πετρελαιοειδών). Τα υπόλοιπα προϊόντα είναι περίπου 750 εκατομμύρια τόνους, η μεγαλύτερη ποσότητα των οποίων είναι κοντέινερ (περίπου 490 εκατομμύρια τόνους φορτίου)²⁰⁸. Η διακίνηση των ανωτέρω εμπορευμάτων απέφεραν στο Σουέζ κέρδη που προσεγγίζουν τα 6 δισεκατομμύρια δολάρια (στοιχεία 2018 έως Οκτώβριος 2019)²⁰⁹.

²⁰⁷ARVIS J.-F. et al, *Maritime Networks, Port Efficiency and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, worldbank, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/508771540319329808/pdf/131217-PUB-PUBLIC-publication-date-is-10-23-18.pdf>, [Πρόσβαση 9 Δεκέμβριος 2019].

²⁰⁸Suez Canal authority, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> [Πρόσβαση 9 December 2019]

²⁰⁹egyptindependent staff, *Suez Canal Authority chairman celebrates canal's 150th anniversary*, egyptindependent, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://egyptindependent.com/suez-canal-authority-chairman-celebrates-canals-150th-anniversary/> [Πρόσβαση 9 December 2019]

Από τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων διέρχονται κατ' έτος περίπου 48.000 πλοία²¹⁰, από τα οποία περίπου τα 10.000 (στοιχεία 2017) είναι πετρελαιοφόρα, μέσω των οποίων διακινούνται περίπου 170 εκατομμύρια τόνοι πετρελαιοειδών²¹¹. Από τον γράφοντα δεν κατέστη δυνατή η εύρεση στατιστικών στοιχείων για το είδος των υπόλοιπων πλοίων που διέρχονται από τα εν λόγω στενά, καθώς και για το είδος και την ποσότητα των εμπορευμάτων που αυτά διακινούν.

Οι ροές των εμπορευμάτων στα Βαλκάνια διαμορφώνονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες εμπορευματικές ροές της Ανατολικής Μεσογείου, δεδομένου ότι τα αγαθά που προέρχονται από τα κινεζικά λιμάνια και καταλήγουν στο λιμάνι του Πειραιά μεταφέρονται κατά βάση προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη χρησιμοποιώντας τους σιδηροδρόμους, οι οποίοι αποτελούν συνέχεια του θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού. Εδώ και χρόνια, κάποιες πολυεθνικές, όπως η Hewlett-Packard, η Foxconn, η Sony και η Hyundai, έχουν εγκαταστήσει στον Πειραιά κέντρα logistics μέσω των οποίων διακινούν τα προϊόντα τους προς την κεντρική Ευρώπη, χρησιμοποιώντας τρένα. Το 2015 μεταφέρθηκαν με αυτό τον τρόπο αγαθά 30.000 TEU²¹². Εξάλλου, η COSCO μετέφερε το 2017 προς την κεντρική Ευρώπη αγαθά 30.000 TEU, χρησιμοποιώντας τρένα.²¹³

Τα χερσαία chokepoints τα οποία συνδέονται με την OBOR, υπό την έννοια ότι κυρίως μέσω των συγκεκριμένων διαδρόμων διακινούνται προς την Ευρώπη τα κινεζικά εμπορεύματα που καταφτάνουν στον Πειραιά, είναι ο Διάδρομος Χ μέσω Βόρειας Μακεδονίας, Σερβίας και Ουγγαρίας και ο Διάδρομος IV του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών μέσω Βουλγαρίας και Ρουμανίας. Η χρήση του Διαδρόμου Χ είναι προτιμητέα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, αφού η

²¹⁰PIZON F., *Association of French Ship Captains. The Turkish Straits Vessel Traffic Service*. [Ηλεκτρονικό] Available at: http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html, [Πρόσβαση 26 Οκτώβριος 2019].

²¹¹mfa, *Note on the Turkish Straits*, Turkish Ministry of Foreign Affairs, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa>, [Πρόσβαση 9 December 2019]

²¹²Twenty-foot equivalent unit

²¹³JAKOBOWSKI J., POPLAWSKI K. & KACZMARSKI M., *The Silk Railroad. The EU-China rail connections: background, actors, interests*, Center for Eastern Studies, 2018, [Ηλεκτρονικό] Available at: https://www.researchgate.net/publication/324706131_The_Silk_Railroad_The_EU-China_rail_connections_background_actors_interests, [Πρόσβαση 9 December 2019]

διαδρομή είναι εγγύτερη κατά περίπου 300 χιλιόμετρα σε σύγκριση με το Διάδρομο IV. Στο εγγύς μέλλον πιθανότατα αυτό να αλλάξει, καθώς στο Διάδρομο IV γίνονται μεγάλα έργα εκσυγχρονισμού χρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. που θα μειώσουν το χρόνο μεταφοράς κατά 14 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι έργα εκσυγχρονισμού με κινεζική χρηματοδότηση στη διαδρομή Βελιγραδίου-Βουδαπέστης, που είναι κομμάτι του Διαδρόμου Χ, έχουν μπλοκαριστεί από την Ε.Ε. στο ουγγρικό σκέλος²¹⁴.

3.5.4 Υπολογισμός Ισχύος για τον Δείκτη AA-1.

Στα Στενά Δαρδανελίων-Βοσπόρου και στο Κανάλι του Σουέζ θα συνυπολογίσουμε στην ανάλυσή μας ως chokerpoint και το στενό του Καφηρέα, ως στενό με μεγάλη ναυτιλιακή κίνηση και ως εν δυνάμει Στενό Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.

Για τον υπολογισμό του Γ.Δ. AA-1 καθορίζουμε εναλλακτικές που περιγράφουν τη σπουδαιότητα των χερσαίων και θαλάσσιων chokerpoints. Οι εναλλακτικές είναι οι εξής: Πολύ Μεγάλη, Μεγάλη, Μέτρια, Μικρή, Πολύ Μικρή. Θέτουμε εύρος τιμών των δεδομένων το διάστημα [0,1] και δίνουμε στην εναλλακτική με την ασθενέστερη έννοια την τιμή 0 και στην εναλλακτική με την ισχυρότερη έννοια, την τιμή 1. Συνεπώς: Πολύ Μεγάλη = 1 και Πολύ Μικρή = 0. Εργαζόμενοι με τον ίδιο τρόπο, όπως την παράγραφο 3γ, υπολογίζουμε και τις άλλες εναλλακτικές και βρίσκουμε: Μεγάλη = 0,75, Μικρή = 0,5 και Μέτρια = 0,25.

Κανάλι Σουέζ: 1

Στενά Δαρδανελίων-Βοσπόρου: 0,75.

Στενό Καφηρέα: 0,25.

Διάδρομος Χ: 0,5.

Διάδρομος IV: 0,25.

Πίνακας 6: Συγκεντρωτικός πίνακας Chokerpoint ανά Υποσύστημα

²¹⁴Ο.π.

Υποσύστημα	Chokepoint	Συντελεστής Σπουδαιότητας
1	Σουέζ	1
	Βόσπορος-Δαρδανέλια	0,75
	Καφηρέας	0,25
	Συνολική Ισχύς	2
2	Βόσπορος-Δαρδανέλια	0,75
	Καφηρέας	0,25
	Διάδρομος Χ	0,5
	Διάδρομος ΙV	0,25
	Συνολική Ισχύς	1,75

3.6 Στρατιωτική ισχύς των κρατών του Συστήματος.

3.6.1 Υποθέσεις-Παραδοχές

α) Στο πρώτο υποσύστημα του εξεταζόμενου Συστήματος, η στρατιωτική ισχύς των κρατών που το αποτελούν προκύπτει από τις ναυτικές και αεροπορικές δυνάμεις που είναι φορείς τορπιλών και κατευθυνόμενων βλημάτων και είναι ικανές να επιχειρήσουν στην Ανατολική Μεσόγειο. Για την έρευνά μας θεωρούμε ότι όλες οι μονάδες όλων των κρατών είναι αξιόμαχες και ότι όλες φέρουν το μέγιστο αριθμό των βλημάτων τους. Θεωρούμε ότι τα κατευθυνόμενα βλήματα που φέρουν οι πλατφόρμες (πλοία και αεροσκάφη) είναι εναντίον στόχων αέρος και επιφανείας, λόγω του θαλάσσιου επιχειρησιακού περιβάλλοντος. Λόγω εγγύτητας του περιβάλλοντος αυτού με τις βάσεις τους, όλα τα πλοία και αεροσκάφη των κρατών του υποσυστήματος δύνανται να

επιχειρήσουν. Η Κύπρος είναι η μοναδική χώρα του υποσυστήματος που δεν διαθέτει αεροπορία, καθώς, επίσης, και ναυτικές δυνάμεις που φέρουν κατευθυνόμενα βλήματα, ως εκ τούτου δεν θα υπολογιστεί στον συγκεκριμένο δείκτη.

β) Τα κινέζικα εμπορεύματα μεταφέρονται κυρίως σιδηροδρομικώς από τον Πειραιά προς την κεντρική Ευρώπη πρωταρχικά μέσω του διαδρόμου IX που διασχίζει κράτη-μέλη της Ε.Ε. (Ελλάδα) και μη (Βόρεια Μακεδονία, Σερβία), και δευτερευόντως μέσω του ευρωπαϊκού διαδρόμου Orient East-Med²¹⁵, που διασχίζει αποκλειστικά κράτη-μέλη της Ε.Ε. (Ελλάδα, Βουλγαρία, Ρουμανία) (Εικόνα 11) και αποτελεί έναν από τους εννιά βασικούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans European Transport Network, TEN-T) (Εικόνα 12). Ως εκ τούτου, στο δεύτερο υποσύστημα, ο δείκτης της στρατιωτικής ισχύος θα προκύψει από τα κράτη τα οποία διασχίζουν οι δύο προαναφερθέντες διάδρομοι και διαθέτουν αεροπορικές δυνάμεις που είναι φορείς κατευθυνόμενων βλημάτων εναντίον στόχων αέρος και στόχων εδάφους, καθώς και χερσαίες δυνάμεις που διαθέτουν άρματα μάχης και συστήματα πολλαπλής εκτόξευσης πυραύλων εναντίον στόχων εδάφους, δεδομένου ότι τα συγκεκριμένα οπλικά συστήματα συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη ισχύ πυρός σε ένα στρατό ξηράς.

γ) Για την έρευνά μας θεωρούμε ότι όλες οι πλατφόρμες (Πλοία Επιφανείας, Υ/Β, Α/Φ, Άρματα Μάχης, Συστήματα Πολλαπλής Εκτόξευσης Πυραύλων) οι οποίες φέρουν βλήματα (κατευθυνόμενα ή μη), είναι φορτωμένες με το 100% του φόρτου μάχης τους και έτοιμες να επιχειρήσουν για μια αποστολή, χωρίς δηλαδή δυνατότητα επιστροφής στις βάσεις τους και επαναφόρτωσης πυρομαχικών.

δ) Για τον υπολογισμό του Βαθμού Αποδοτικότητας φορέων και όπλων λαμβάνουμε υπόψη τα εξής: σύγχρονη τεχνολογία, δυνατότητες απόκρυψης / stealth, ευελιξία, ισχύ πυρός, εμβέλεια επιχειρήσεων, βεληνεκές μεταφερόμενων όπλων και ταχύτητα.

²¹⁵European Commission, *EU-China – A strategic outlook*, 2019, [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> [Πρόσβαση 11 November 2019]

ε) Στο πλαίσιο απλοποίησης των υπολογισμών ισχύος που θα ακολουθήσει για κάθε υποσύστημα θεωρούμε ότι κάθε Α/Φ φέρει έως τέσσερα Κ/Β, αριθμός που εκτιμάται ρεαλιστικός δεδομένης της πολυτυπίας Α/Φ και Κ/Β που προαναφέρθηκαν. Επιπρόσθετα, θεωρούμε ότι κάθε Άρμα Μάχης, ανεξαρτήτως τύπου και προέλευσης, έχει ως μέγιστο φόρτο 60 βλήματα.

3.6.2 Ναυτικές Δυνάμεις

α) Η Ελλάδα διαθέτει 13 φρεγάτες, καθεμία από τις οποίες φέρει 8 κατευθυνόμενα βλήματα HARPOON εναντίον στόχων επιφανείας, 16 κατευθυνόμενα βλήματα Sea Sparrow εναντίον στόχων αέρος και έξι торπίλες. Επιπρόσθετα, διαθέτει 17 Ταχεία Περιπολικά Κατευθυνόμενων βλημάτων (ΤΠΚ), οι οποίες φέρουν συνολικά 98 κατευθυνόμενα βλήματα διαφόρων τύπων, καθώς και 8 торπίλες. Τέλος, διαθέτει 11 υποβρύχια που φέρει έκαστο από 8 торπίλες²¹⁶.

β) Η Τουρκία διαθέτει 16 φρεγάτες που φέρουν συνολικά 96 κατευθυνόμενα βλήματα HARPOON, 128 κατευθυνόμενα βλήματα ESSM και 96 торπίλες. Επίσης, διαθέτει τέσσερις κορβέτες που φέρουν από 8 κατευθυνόμενα βλήματα και από 6 торπίλες έκαστη. Επίσης, διαθέτει 20 ΤΠΚ εκ των οποίων οι 19 διαθέτουν από 8 κατευθυνόμενα βλήματα έκαστη και ένα διαθέτει 2 κατευθυνόμενα βλήματα και 2 торπίλες. Τέλος, διαθέτει 12 υποβρύχια που φέρουν από 8 торπίλες έκαστο^{217 218}.

γ) Το Ισραήλ διαθέτει 3 κορβέτες που φέρει έκαστη 8 κατευθυνόμενα βλήματα HARPOON και 6 торπίλες. Επίσης, διαθέτει 8 ΤΠΚ εκ των οποίων οι 6 φέρουν συνολικά 64 κατευθυνόμενα βλήματα διαφόρων τύπων (HARPOON και GABRIEL) και οι 2 φέρουν από 2 κατευθυνόμενα βλήματα και 2 торπίλες. Τέλος, διαθέτει 12 υποβρύχια που φέρουν από 16 торπίλες έκαστο.

²¹⁶hellenicnavy, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.hellenicnavy.gr/el/o-stolos-mas.html> [Πρόσβαση 22 Νοέμβριος 2019]

²¹⁷turkishnavy, 2019 [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.dzkk.tsk.tr/index.php?dil=0> [Πρόσβαση 22 November 2019]

²¹⁸Bosphorous Naval News, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://turkishnavy.net/> [Πρόσβαση 22 November 2019].

δ) Η Αίγυπτος διαθέτει 7 φρεγάτες που φέρουν συνολικά 48 κατευθυνόμενα βλήματα (HARPOON και EXCO CET) και 28 торπίλες. Επίσης, διαθέτει 7 κορβέτες που φέρουν 52 κατευθυνόμενα βλήματα (HARPOON και EXCO CET) και 38 торπίλες. Τέλος, διαθέτει 10 υποβρύχια που φέρουν από 8 торπίλες έκαστο.

3.6.3 Αεροπορικές δυνάμεις

α) Η Ελλάδα διαθέτει συνολικά 234 μαχητικά αεροσκάφη διαφόρων τύπων (154 F-16, 44 Mirage 2000 και 36 F-4). Τα ανωτέρω αεροσκάφη μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος AIM-9, AMRAAM, MAGIC και MICA, με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-επιφανείας EXCO CET, και με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-εδάφους AGM-65, AGM-88 HARM, AGM-154 και SCALP²¹⁹.

β) Η Τουρκία διαθέτει 294 μαχητικά αεροσκάφη συνολικά (245 F-16 και 49 F-4). Τα ανωτέρω αεροσκάφη μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος AIM-9, AIM-7 και AMRAAM.

γ) Το Ισραήλ διαθέτει συνολικά 245 μαχητικά αεροσκάφη διαφόρων τύπων (175 F-16, 58 F-15 και 12 F-35)²²⁰. Τα ανωτέρω αεροσκάφη μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος AIM-7, AIM-9, AMRAAM, DERBY, PYTHON 3, 4 και 5 και με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-επιφανείας BULLPUP, WALLEYE, MAVERICK, HELLFIRE, POPEYE και GABRIEL.

δ) Η Αίγυπτος διαθέτει συνολικά 391 μαχητικά αεροσκάφη διαφόρων τύπων (15 MIG-29, 40 ALPHAJET, 75 MIRAGE 5, 19 MIRAGE 2000, 24 RAFALE, και 218 F-16). Τα ανωτέρω αεροσκάφη μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος αμερικανικής, ρωσικής, κινεζικής και γαλλικής προέλευσης, όπως AIM-7, AIM-9, MICA, R-77, R-73, METEOR, PL 2, PL 5 και PL 7.

²¹⁹Πολεμική Αεροπορία, 2019, [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.haf.gr/arsenal/> [Πρόσβαση 26 Νοέμβριος 2019]

²²⁰Wdmma staff, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.wdmma.org/israeli-air-force.php> [Πρόσβαση 6 December 2019].

ε) Η Βουλγαρία διαθέτει συνολικά 17 μαχητικά αεροσκάφη (14 MIG-29A και 4 Su-25)²²¹.

στ) Η Ρουμανία διαθέτει συνολικά 46 μαχητικά αεροσκάφη (34 MIG-21 και 12 F-16). Τα ανωτέρω αεροσκάφη μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος AIM-7, AIM-9, R-60, R-73 και Python III.

ζ) Η Σερβία διαθέτει 17 μαχητικά αεροσκάφη (3 MIG-21 και 14 MIG-29) τα οποία μπορούν να οπλιστούν με κατευθυνόμενα βλήματα αέρος-αέρος R-60 και R-73.

3.6.4 Χερσαίες δυνάμεις

α) Η Ελλάδα διαθέτει συνολικά 1355 άρματα μάχης από τα οποία τα 353 φέρουν πυροβόλο 120 χιλιοστών και τα 1002 φέρουν πυροβόλο 105 χιλιοστών. Επίσης, διαθέτει συστήματα πολλαπλής εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων MLRS διαμετρήματος 227 χιλιοστών και RM-70 διαμετρήματος 122 χιλιοστών. Τα MLRS μπορούν να βάλουν 152 βλήματα ATACMS με βεληνεκές έως 160 χιλιόμετρα, ενώ τα RM-70 μπορούν να βάλουν 116 βλήματα με βεληνεκές έως 20 χιλιόμετρα^{222 223}.

β) Η Βουλγαρία διαθέτει 160 άρματα μάχης (T-72) τα οποία φέρουν πυροβόλο 125 χιλιοστών. Επίσης, διαθέτει σύστημα πολλαπλής εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων MLR διαμετρήματος 122 χιλιοστών που μπορούν να βάλουν 100 βλήματα με βεληνεκές έως 20 χιλιόμετρα.²²⁴

γ) Η Ρουμανία διαθέτει συνολικά 748 άρματα μάχης από τα οποία τα 30 φέρουν πυροβόλο 125 χιλιοστών και τα 718 φέρουν πυροβόλο 100 χιλιοστών. Επίσης, διαθέτει συστήματα πολλαπλής εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων

²²¹ Wdmma staff, 2020, [Ηλεκτρονικό], Available at: <https://www.wdmma.org/bulgarian-air-force.php>, [Πρόσβαση 19 January 2020].

²²²hellenic army, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.army.gr/el/organosi/oplika-systimata/pyrovolikoy-0?page=3> [Πρόσβαση 6 December 2019]

²²³armedforces, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://armedforces.eu/Greece> [Πρόσβαση 6 December 2019].

²²⁴armedforces, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.armedforces.co.uk/Europeandefence/edcountries/countrybulgaria.htm#Summary> [Πρόσβαση 6 December 2019]

BM-21 Grad διαμετρήματος 122 χιλιοστών και LAROM διαμετρήματος 160 χιλιοστών. Τα BM-21 Grad μπορούν να βάλουν 45 βλήματα με βεληνεκές έως 45 χιλιόμετρα, ενώ τα LAROM μπορούν να βάλουν 54 βλήματα με βεληνεκές έως 45 χιλιόμετρα²²⁵.

δ) Η Σερβία διαθέτει 225 άρματα μάχης (213 M-84, 13 T-72) τα οποία φέρουν πυροβόλο 125 χιλιοστών. Επίσης, διαθέτει συστήματα πολλαπλής εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων διαφόρων τύπων. Οι εκτοξευτές M-94 Plamen-S διαμετρήματος 128 χιλιοστών μπορούν να βάλουν 18 βλήματα με βεληνεκές έως 12 χιλιόμετρα, οι εκτοξευτές M-77 Oganj διαμετρήματος 128 χιλιοστών μπορούν να βάλουν 60 βλήματα με βεληνεκές έως 20 χιλιόμετρα, οι εκτοξευτές LRSVM Morava διαμετρήματος 122 χιλιοστών μπορούν να βάλουν 6 βλήματα με βεληνεκές έως 52 χιλιόμετρα, οι εκτοξευτές M-87 Orkan διαμετρήματος 262 χιλιοστών μπορούν να βάλουν 32 βλήματα με βεληνεκές έως 65 χιλιόμετρα.

ε) Η Βόρεια Μακεδονία διαθέτει 31 άρματα μάχης T-72 τα οποία φέρουν πυροβόλο 125 χιλιοστών. Επίσης, διαθέτει συστήματα πολλαπλής εκτόξευσης κατευθυνόμενων βλημάτων BM-21 Grad διαμετρήματος 122 χιλιοστών και M-63 Plamen διαμετρήματος 128 χιλιοστών. Τα BM-21 Grad μπορούν να βάλουν 45 βλήματα με βεληνεκές έως 45 χιλιόμετρα ενώ τα M-63 Plamen μπορούν να βάλουν 32 βλήματα με βεληνεκές έως 8,6 χιλιόμετρα.

3.6.5 Υπολογισμός Ισχύος για τον εν λόγω δείκτη (Γ.Δ. Ο-1)

Πίνακας 7

Υποσύστημα	Χώρες	Φορέας	Όπλο	Αριθμός Όπλων ²²⁶	Βαθμός Αποδοτικότητας

²²⁵armedforces, 2019. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://armedforces.eu/Romania> [Πρόσβαση 6 December 2019]

²²⁶ Ο Αριθμός Όπλων προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των φορέων επί τον μέγιστο αριθμό οπλικών συστημάτων που μπορεί να φέρει ο φορέας σε πλήρη φόρτο μάχης για μία αποστολή.

1	Ελλάδα	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	202	70%
			Τ/Λ	78	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	96	80%
		Α/Φ	Κ/Β	1404	80%
	Τουρκία	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	292	70%
			Τ/Λ	130	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	96	80%
		Α/Φ	Κ/Β	1764	
	Ισραήλ	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	92	70%
			Τ/Λ	22	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	192	80%
		Α/Φ	Κ/Β	1470	
	Κύπρος	-	-	-	-
	Αίγυπτος	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	48	70%
			Τ/Λ	66	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	80	70%
Α/Φ		Κ/Β	2346	70%	
2	Ελλάδα	Άρματα Μάχης	Βλήματα	81300	70%
		MLRS	Κ/Β	268	70%

		Α/Φ	Κ/Β	1404	80%
Βουλγαρία	Άρματα Μάχης		Βλήματα	25600	40%
	MLRS		Κ/Β	100	20%
	Α/Φ		Κ/Β	102	50%
Ρουμανία	Άρματα Μάχης		Βλήματα	44800	30%
	MLRS		Κ/Β	99	40%
	Α/Φ		Κ/Β	276	50%
Σερβία	Άρματα Μάχης		Βλήματα	255	40%
	MLRS		Κ/Β	116	40%
	Α/Φ		Κ/Β	102	50%
Βόρεια Μακεδονία	Άρματα Μάχης		Βλήματα	1860	40%
	MLRS		Κ/Β	77	20%
	Α/Φ		Κ/Β	-	-
Τουρκία	-	-	-	-	-
Κόσοβο	-	-	-	-	-
Κροατία	-	-	-	-	-
Σλοβενία	-	-	-	-	-

	Αλβανία	-	-	-	-
	Μαυροβούνιο	-	-	-	-
	Βοσνία-Ερζεγοβίνη	-	-	-	-

Στη συνέχεια κανονικοποιούμε το σύνολο των ανωτέρω δεδομένων, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο «ελαχίστου-μεγίστου», οπότε προκύπτει ο κάτωθι πίνακας:

Πίνακας 8

Υποσύστημα	Χώρες	Φορέας	Όπλο	Αριθμός Όπλων	Βαθμός Αποδοτικότητας
1	Ελλάδα	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,0025	80%
			Τ/Λ	0,0009	40%
		Υ/Β	Τ/Λ	0,0011	80%
		Α/Φ	Κ/Β	0,0172	80%
	Τουρκία	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,0036	70%
			Τ/Λ	0,0016	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	0,0011	80%
		Α/Φ	Κ/Β	0,0217	80%
	Ισραήλ	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,0011	70%
			Τ/Λ	0,0002	30%
		Υ/Β	Τ/Λ	0,0023	80%

		A/Φ	K/B	0,0180	80%
	Κύπρος	-	-	-	-
	Αίγυπτος	Πλοία Επιφανείας	K/B	0,0006	70%
			T/Λ	0,0008	30%
		Υ/B	T/Λ	0,0009	70%
		A/Φ	K/B	0,0288	70%
2	Ελλάδα	Άρματα Μάχης	Βλήματα	1	70%
		MLRS	K/B	0,0033	70%
		A/Φ	K/B	0,0172	80%
	Βουλγαρία	Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,3148	40%
		MLRS	K/B	0,0012	20%
		A/Φ	K/B	0,0012	50%
	Ρουμανία	Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,5510	30%
		MLRS	K/B	0,0012	40%
		A/Φ	K/B	0,0034	50%
	Σερβία	Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,0031	40%
		MLRS	K/B	0,0014	40%

		A/Φ	K/B	0,0012	50%
Βόρεια Μακεδονία	Άρματα Μάχης		Βλήματα	0,0228	40%
	MLRS		K/B	0,0009	20%
	A/Φ		K/B	-	-
Τουρκία	-	-	-	-	-
Κόσοβο	-	-	-	-	-
Κροατία	-	-	-	-	-
Σλοβενία	-	-	-	-	-
Αλβανία	-	-	-	-	-
Μαυροβούνιο	-	-	-	-	-
Βοσνία- Ερζεγοβίνη	-	-	-	-	-

Η σταθμισμένη ισχύς του Δείκτη προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό των κανονικοποιημένων τιμών ανά γραμμή, με τους αντίστοιχους δείκτες αποδοτικότητας.

Πίνακας 9

Υποσύστημα	Χώρες	Φορέας	Όπλο	Αριθμός Όπλων
1	Ελλάδα	Πλοία Επιφανείας	K/B	0,00175
			T/Λ	0,00027

		Υ/Β	Τ/Λ	0,00088
		Α/Φ	Κ/Β	0,01376
	Τουρκία	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,00252
			Τ/Λ	0,00048
		Υ/Β	Τ/Λ	0,00088
		Α/Φ	Κ/Β	0,01736
	Ισραήλ	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,00077
			Τ/Λ	0,00006
		Υ/Β	Τ/Λ	0,00184
		Α/Φ	Κ/Β	0,0144
	Κύπρος	-	-	-
	Αίγυπτος	Πλοία Επιφανείας	Κ/Β	0,00042
			Τ/Λ	0,00024
		Υ/Β	Τ/Λ	0,00063
		Α/Φ	Κ/Β	0,02016
	2	Ελλάδα	Άρματα Μάχης	Βλήματα
MLRS			Κ/Β	0,00231
Α/Φ			Κ/Β	0,01376
Βουλγαρία		Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,12592
		MLRS	Κ/Β	0,00024

		A/Φ	K/B	0,0006
Ρουμανία		Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,1653
		MLRS	K/B	0,00048
		A/Φ	K/B	0,0017
Σερβία		Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,00124
		MLRS	K/B	0,00056
		A/Φ	K/B	0,0006
Βόρεια Μακεδονία		Άρματα Μάχης	Βλήματα	0,00912
		MLRS	K/B	0,00018
		A/Φ	K/B	-
Τουρκία		-	-	-
Κόσοβο		-	-	-
Κροατία		-	-	-
Σλοβενία		-	-	-
Αλβανία		-	-	-
Μαυροβούνιο		-	-	-
Βοσνία-Ερζεγοβίνη		-	-	-

Στη συνέχεια, η ισχύς κάθε χώρας προκύπτει από τη πρόσθεση της επιμέρους ισχύος των όπλων της. Οπότε:

Πίνακας 9

Υποσύστημα	Χώρες	Ισχύς
1	Ελλάδα	0,01666
	Τουρκία	0,02124
	Ισραήλ	0,01707
	Κύπρος	0
	Αίγυπτος	0,02145
	Συνολική Ισχύς	0,07642
2	Ελλάδα	0,71607
	Βουλγαρία	0,12676
	Ρουμανία	0,16748
	Σερβία	0,0024
	Βόρεια Μακεδονία	0,0093
	Τουρκία	0
	Κόσοβο	0
	Κροατία	0
	Σλοβενία	0
	Αλβανία	0
	Μαυροβούνιο	0
Βοσνία-Ερζεγοβίνη	0	

	Συνολική Ισχύς	1,02201
--	-----------------------	----------------

3.7 Εξαγωγές κινεζικών οπλικών συστημάτων στις χώρες του συμπλόκου.

Εξετάζουμε τις εξαγωγές κινεζικών οπλικών συστημάτων προς τις χώρες του συμπλόκου από το 2013 που τυπικά ήταν το έτος έναρξης της Πρωτοβουλίας OBOR, έως και το 2018 που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία²²⁷. Κατά το εν λόγω, λοιπόν, διάστημα, το μοναδικό κράτος του συμπλόκου που εισήγαγε κινεζικά οπλικά συστήματα, συνολικής αξίας 32 εκατομμυρίων δολαρίων, ήταν η Αίγυπτος που ανήκει στο Υποσύστημα 1, ενώ κανένα κράτος του Υποσυστήματος 2 δεν εισήγαγε κινεζικά οπλικά συστήματα. Ως εκ τούτου, κανονικοποιώντας τα εν λόγω δεδομένα με χρήση της μεθόδου «ελαχίστου-μεγίστου» καταλήγουμε στα εξής αποτελέσματα για τα δύο Υποσυστήματα:

$$\text{Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 1: } (32-0) / (32-0) = 1$$

$$\text{Συνολική Ισχύς Υποσυστήματος 2: } 0$$

3.8 Υπολογισμός Τάσεως Ανακατανομής Ισχύος.

Μετά την ανάλυση και ποσοτικοποίηση των Γεωπολιτικών Δεικτών στην προηγούμενη ενότητα, για τον υπολογισμό της τάσης ανακατανομής ισχύος στο Σύστημα θα εργαστούμε ως εξής: Ο υπολογισμός της Επιδόσεως Ισχύος θα γίνει με την πρόσθεση των επιμέρους τιμών των δεικτών, όπως αναλύθηκαν και ποσοτικοποιήθηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Δεδομένου, όμως, ότι η Πρωτοβουλία OBOR είναι κατά βάση ένα οικονομικό «φαινόμενο», το οποίο προς το παρόν δεν έχει λάβει σημαντικές γεωπολιτικές προεκτάσεις, τουλάχιστον στην εξεταζόμενη περιοχή, θα αποδοθούν συντελεστές βαρύτητας, το άθροισμα των οποίων θα πρέπει να είναι η μονάδα, σε καθέναν από τους δείκτες που συμμετέχουν στους Πυλώνες, έτσι ώστε να προσδοθεί μεγάλη σημασία σε εκείνους τους δείκτες που θεωρούνται κρίσιμοι. Ως εκ τούτου:

²²⁷SIPRI, 2020. [Ηλεκτρονικό], Available at: <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php> [Πρόσβαση 16 January 2020]

Για τον υπολογισμό της Ισχύος του Πυλώνα Οικονομίας κάθε δείκτης συμμετέχει με την ακόλουθη βαρύτητα:

Γ.Δ. Ο-1: 50% ή 0,5

Γ.Δ. Ο-2: 25% ή 0,25

Γ.Δ. Ο-3': 25% ή 0,25

Αντίστοιχα, για τον υπολογισμό της Ισχύος του Πυλώνα Άμυνας / Ασφάλειας κάθε δείκτης συμμετέχει με την ακόλουθη βαρύτητα:

Γ.Δ. ΑΑ-1: 50% ή 0,5

Γ.Δ. ΑΑ-2: 30% ή 0,3

Γ.Δ. ΑΑ-3: 20% ή 0,20

Σε ορισμένους από τους δείκτες θα προσδοθεί αρνητικό πρόσημο, υπό την έννοια ότι παρουσιάζονται ως εμπόδια στην ανακατανομή της ισχύος που είναι πιθανό ότι προκαλεί η πρωτοβουλία ΟΒΟΡ.

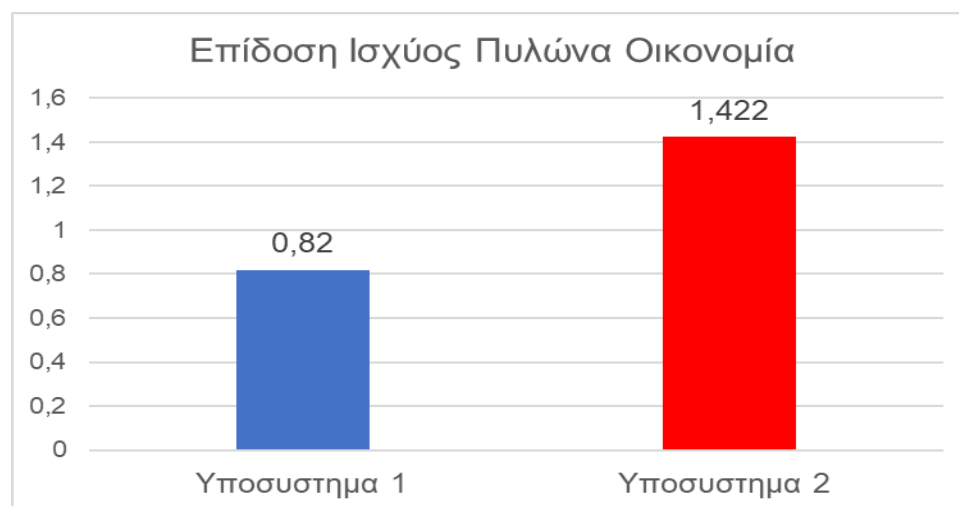
Αυτοί οι δείκτες είναι οι: Γ.Δ. Ο-3' και Γ.Δ. ΑΑ-2.

Επομένως η **Επίδοση Ισχύος του πυλώνα Οικονομίας** είναι:

Υποσύστημα 1: $0,5*0,39 + 0,25*3,5 + 0,25*(-1) = 0,195 + 0,875 - 0,25 =$
0,82

Υποσύστημα 2: $0,5*0,144 + 0,25*8 + 0,25*(-2,6) = 0,072 + 2 - 0,65 =$
1,422

Γράφημα 1

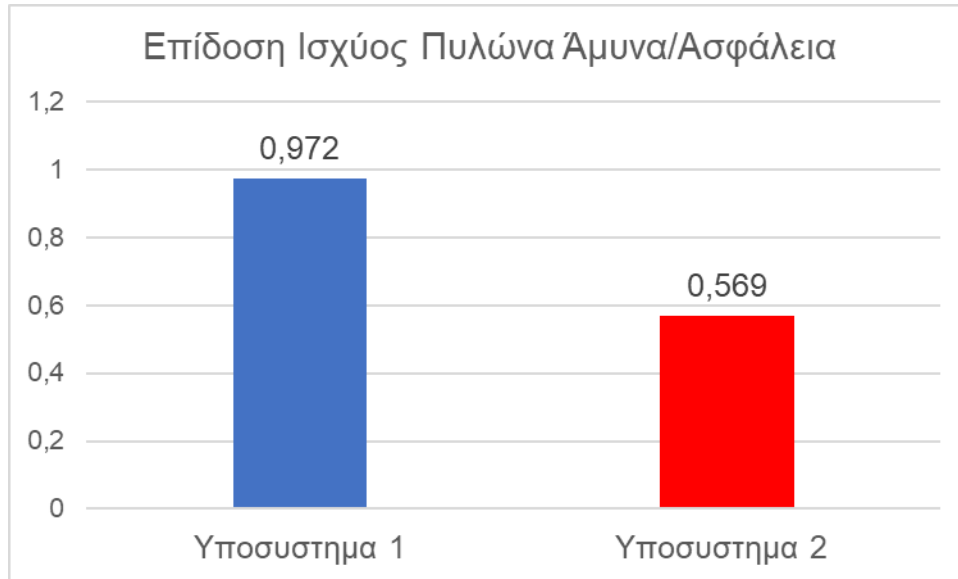


Η Επίδοση Ισχύος του πυλώνα Άμυνας/Ασφάλειας είναι:

Υποσύστημα 1: $0,5*2 + 0,3*(-0,076) + 0,2*1 = 1 - 0,228 + 0,2 = \mathbf{0,972}$

Υποσύστημα 2: $0,5*1,75 + 0,3*(-1,022) + 0,2*0 = 0,875 - 0,306 + 0 = \mathbf{0,569}$

Γράφημα 2



Στη συνέχεια, υπολογίζεται η συνολική επίδοση ισχύος των δύο Υποσυστημάτων με την πρόσθεση των επιμέρους επιδόσεων των Πυλώνων. Όπως, όμως, αναφέρθηκε και προηγουμένως, καθώς η Πρωτοβουλία ΟΒΟΡ είναι κατά βάση ένα οικονομικό «φαινόμενο», θα αποδοθούν και πάλι συντελεστές βαρύτητας σε κάθε Πυλώνα. Για τον υπολογισμό της συνολικής επιδόσεως Ισχύος των Υποσυστημάτων, κάθε Πυλώνας συμμετέχει με την ακόλουθη βαρύτητα:

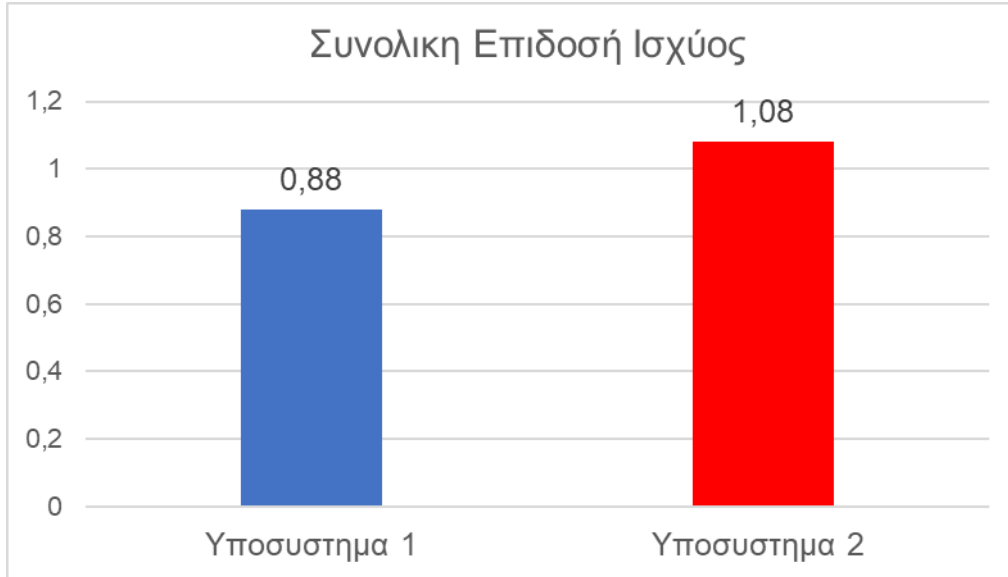
Πυλώνας Οικονομίας: 60% ή 0,6.

Πυλώνας Άμυνας/Ασφάλειας: 40% ή 0,4.

Συνολική Επίδοση Ισχύος Υποσυστήματος 1: $0,6*0,82 + 0,4*0,972 = 0,492 + 0,388 = \mathbf{0,88}$

Συνολική Επίδοση Ισχύος Υποσυστήματος 2: $0,6*1,422 + 0,4*0,569 = 0,85 + 0,22 = \mathbf{1,08}$

Γράφημα 3



4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα

Από τα ανωτέρω αποτελέσματα προκύπτει ότι η κινεζική Πρωτοβουλία OBOR επιφέρει μεγαλύτερα αποτελέσματα στις χώρες του εξεταζόμενου Υποσυστήματος 2, δηλαδή στην Ελλάδα, την Τουρκία, τη Βόρεια Μακεδονία, τη Βουλγαρία, την Κροατία, τη Σλοβενία, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, τη Σερβία, την Αλβανία και το Κόσοβο έναντι των χωρών του Υποσυστήματος 1 (Ελλάδα, Τουρκία, Κύπρος, Ισραήλ και Αίγυπτος), με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ανακατανομή της ισορροπίας της ισχύος στο εξεταζόμενο Σύστημα, καθώς, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενες ενότητες, η οικονομική επιρροή συνεπάγεται αργά ή γρήγορα και γεωπολιτική επιρροή.

Μέσω της αναβίωσης του Δρόμου του Μεταξιού, η Κίνα επιτυγχάνει την εκπλήρωση των οικονομικών, κατ' αρχάς στόχων της, όσον αφορά τα κράτη του εξεταζόμενου Συστήματος, δημιουργώντας διμερείς συμφωνίες, θέτοντας ισχυρά κίνητρα στις χώρες που απευθύνεται (προώθηση επενδύσεων, ενίσχυση εμπορικών ροών και βελτίωση δικτύου μεταφορών), και προωθώντας ένα σχέδιο πρωτοφανούς μεγέθους και ποσών (χρηματικών, ανθρώπινων πόρων, φυσικών διαστάσεων), το οποίο, αν τελικά υλοποιηθεί πλήρως, θα οδηγήσει την Κίνα σε ακόμα μεγαλύτερη θέση ισχύος στο παγκόσμιο γίγνεσθαι.

Η συνεχής ισχυροποίηση της Κίνας στο διεθνές στερέωμα και η εντεινόμενη παρουσία και επιρροή της Κίνας στην Ευρώπη (ειδικά στην Ανατολική Ευρώπη και στα Βαλκάνια) συνεπάγεται την ανησυχία και την ανάληψη πρωτοβουλιών των μεγαλύτερων οικονομικών εταίρων της Κίνας, την Ε.Ε. και τις ΗΠΑ.

Η Ένωση, από τη μία πλευρά, λαμβάνει πρωτοβουλίες για την προώθηση από κοινού έργων στα πεδία των μεταφορών και των υποδομών που συνάδουν με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και προάγουν τη συνεργασία Ε.Ε.-Κίνας, με γνώμονα τις αρχές της διαφάνειας, του ισότιμου ανταγωνισμού, του ελεύθερου και ανοικτού εμπορίου, της οικονομίας της αγοράς και του σεβασμού στους διεθνείς κανόνες. Μια τέτοια πρωτοβουλία είναι η δημιουργία, της Πλατφόρμας Συνδεσιμότητας Ε.Ε.-Κίνας με στόχο να διαμορφωθεί ένα ευνοϊκό περιβάλλον για

την ανάπτυξη, εντός του πλαισίου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και της BRI, βιώσιμων και διαλειτουργικών δικτύων διασυνοριακών υποδομών που θα συνδέουν χώρες και περιφέρειες της Ε.Ε. και της Κίνας.

Από την άλλη, όσο η Κίνα διασφαλίζει μεγάλα πλεονάσματα από το εμπόριο με τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., γεγονός που αυξάνει την ασυμμετρία μεταξύ των δύο εταίρων, και όσο εξακολουθεί να αποκτά κρίσιμες τεχνολογίες και να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με τους Ευρωπαίους σε επιστημονικά πεδία, τόσο εντείνονται στην Ευρώπη οι εκκλήσεις για την ανάγκη και οι δύο πλευρές να επωφελούνται εξίσου από την ανάπτυξη των σχέσεων. Η έγερση προβληματισμού αναφορικά με τις στρατηγικού χαρακτήρα επενδύσεις κρατικών, κυρίως, κινεζικών εταιρειών σε ευρωπαϊκές επιχειρήσεις οδήγησε στη συγκρότηση ενός κοινού μετώπου ισχυρών κρατών και θεσμικών οργάνων της Ε.Ε. για τη χαλιναγωγήση της κινεζικής επενδυτικής διείσδυσης στην Ευρώπη, δημιουργώντας μηχανισμούς ελέγχου και αποτροπής ανεπιθύμητων και ζημιολογώνων, για την ευρωπαϊκή ασφάλεια, επενδύσεων.

Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, η BRI είτε απορρίπτεται ως ένα σχέδιο καταδικασμένο να αποτύχει, χαρακτηριζόμενο ως μια νεοαποικιακή παγίδα χρέους, καθώς η Κίνα επιχειρεί να θέσει υπό τον έλεγχό της αδύναμα κράτη²²⁸ (στην εξεταζόμενη περιοχή τέτοια κράτη είναι κυρίως τα κράτη των Βαλκανίων και ειδικότερα αυτά που δεν ανήκουν στην Ε.Ε.), είτε εξομοιώνεται με μια σοβαρή στρατηγική απειλή και μια νέα περίοδο Ψυχρού Πολέμου, καθώς η Κίνα αναδύεται ως η έτερη υπερδύναμη απέναντι στις ΗΠΑ. Με αυτά ως δεδομένα, οι ΗΠΑ έχουν κηρύξει έναν άνευ προηγουμένου οικονομικό πόλεμο στην Κίνα, με σκοπό να μειωθεί η ανισορροπία στο μεταξύ τους εμπόριο και να εμποδιστεί η προώθηση της Κίνας ως ηγέτιδα δύναμη στην παγκόσμια οικονομία.

Τα θαλάσσια και χερσαία chokepoints της εξεταζόμενης περιοχής (Σουέζ, Βόσπορος-Δαρδανέλια, εν δυνάμει ΣΔΝ του Αιγαίου, σιδηροδρομικοί Διάδρομοι Χ και IV) διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο στις μεταφορές, καθώς ακόμα και ο

²²⁸ PARAG KHANNA, *Washington Is Dismissing China's Belt and Road. That's a Huge Strategic Mistake*, Politico, Available at: <https://www.politico.com/magazine/story/2019/04/30/washington-is-dismissing-chinas-belt-and-road-thats-a-huge-strategic-mistake-226759>, [Πρόσβαση 11 May 2020]

προσωρινός αποκλεισμός κάποιου εξ αυτών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές αυξήσεις στο συνολικό κόστος ενέργειας. Μπορούμε να πούμε χωρίς μεγάλη υπερβολή ότι μέσω αυτών ελέγχονται απόλυτα οι εμπορευματικές ροές των κινεζικών προϊόντων, καθώς κατά τη διαδρομή τους από τα εργοστάσια της Άπω Ανατολής προς τις πλούσιες αγορές της Ευρώπης δεν μπορούν παρά να διέλθουν μέσα από τα chokepoints. Είναι ευνόητο, λοιπόν, ότι τα chokepoints μπορούν να λειτουργήσουν ως «στρόφιγγα» για τις χερσαίες και ναυτιλιακές εμπορευματικές ροές. Αυτός που τα ελέγχει μπορεί να αυξομειώνει την ένταση των εμπορευματικών ροών ή να δίνει στη διεθνή κοινότητα την εντύπωση ότι είναι ικανός να το κάνει.

Η OBOR είναι το εργαλείο μέσω του οποίου η Κίνα προσπαθεί να αναπροσανατολίσει ένα μεγάλο μέρος της παγκόσμιας οικονομίας προς όφελός της. Η αύξηση του όγκου του εμπορίου, των επενδύσεων και της σύνδεσης μεταξύ της Κίνας και των κρατών του εξεταζόμενου Συστήματος θα καταστήσουν τις χώρες αυτές όλο και περισσότερο εξαρτημένες από την κινεζική οικονομία, αυξάνοντας τη γενικότερη γεωπολιτική τους εξάρτηση σε βάθος χρόνου. Αυτό μπορεί να επιτρέψει στην Κίνα να διαμορφώσει με μεγαλύτερη ευχέρεια μονομερώς τους κανόνες και τα πρότυπα που διέπουν τις οικονομικές, και όχι μόνο, υποθέσεις της περιοχής. Μέσω της OBOR το Πεκίνο μπορεί να είναι σε θέση, εκμεταλλευόμενο την οικονομική του ισχύ, να επηρεάσει τις πολιτικές των άλλων χωρών, ώστε να τις ευθυγραμμίσει με τα δικά του συμφέροντα. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στις φτωχότερες, άρα και πιο ευάλωτες χώρες, όπως είναι οι χώρες των δυτικών Βαλκανίων που στερούνται χρηστής διακυβέρνησης και ισχυρού κράτους δικαίου και επιπρόσθετα δεν είναι μέλη της Ε.Ε. η οποία θα μπορούσε να τις ωθήσει (ή και να τις υποχρεώσει) προς αυτή την κατεύθυνση.

Γενικότερα, ο ρόλος της Κίνας ενδυναμώνεται εντός και των δύο Υποσυστημάτων, καθώς η Συνολική Επίδοση Ισχύος είναι θετική και στις δύο περιπτώσεις και, άρα, η ανακατανομή ισχύος και στα δύο Υποσυστήματα γέρνει προς όφελος της.

5. Γεωστρατηγική σύνθεση

Λαμβάνοντας υπόψη την προηγηθείσα Ανάλυση και το Γεωπολιτικό Υπόδειγμα, μπορούμε να προτείνουμε πολιτικές που θα μπορούσε να ακολουθήσει η Ελλάδα, με σκοπό την απολαβή του μεγαλύτερου δυνατού εθνικού οφέλους:

α) Όσον αφορά τον τομέα της οικονομίας, η Ελλάδα οφείλει να εκμεταλλευτεί τις ευοίωνες προοπτικές που διαγράφονται αναφορικά με τις επιδόσεις του λιμένα του Πειραιά, η μεγέθυνση του οποίου σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου είναι διακηρυγμένος στόχος της COSCO²²⁹ και θα έχει ως συνέπεια τη μετατόπιση των εμπορευματικών θαλάσσιων ροών από τη δυτική στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Η εξέλιξη αυτή θα καταστήσει την Ελλάδα κόμβο σύνδεσης του θαλάσσιου και του χερσαίου σκέλους της BRI και σημείο ελέγχου των εμπορικών ροών που μέσω θαλάσσης κατευθύνονται στην Ευρώπη από την Ασία. Έχει συμφέρον, λοιπόν, η Ελλάδα να επιδιώκει τις επενδύσεις που σχετίζονται με το εν λόγω λιμάνι, αλλά και να εμβαθύνει τις οικονομικές σχέσεις της με την Κίνα σε όλους τους τομείς της οικονομίας, δεδομένης και της ασθενούς οικονομικής κατάστασης που βρίσκεται τα τελευταία δέκα, τουλάχιστον, χρόνια. Άλλωστε η συμμετοχή της στους σημαντικότερους θεσμούς της Δύσης, το NATO και την Ε.Ε., καθιστούν δεδομένη την πρόσδεσή της, γεωπολιτικά, στο δυτικό στρατόπεδο και, ως εκ τούτου, οι πιθανότητες να μετατραπεί η οικονομική επιρροή της Κίνας σε γεωπολιτική θα παραμείνουν εξαιρετικά μικρές, τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον. Αυτό σημαίνει ότι οι πιθανές αντιδράσεις των κυριότερων Δυτικών δυνάμεων (δηλαδή ΗΠΑ και Γερμανία) στη σύσφιξη των σχέσεων Ελλάδας-Κίνας αναμένονται να είναι μάλλον υποτονικές.

²²⁹XINHUANET, *Greece's Piraeus port enters new era with increasing handling capacity*, Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/27/c_137001734.htm, 27-02-2018. [Πρόσβαση 13 May 2020].

β) Η Ελλάδα, εκμεταλλεόμενη τη γεωγραφική της θέση, καθώς αποτελεί το καταληκτικό κράτος της MSR και ευρισκόμενη πολύ κοντά σε δύο παγκόσμιου ενδιαφέροντος θαλάσσια chokeroints (Στενά Δαρδανελίων-Βοσπόρου και Σουέζ), θα μπορούσε να εφαρμόσει πολιτικές χρησιμοποιώντας ορισμένα εργαλεία του ΔΔΘ και διεθνών οργανισμών στους οποίους συμμετέχει (π.χ. IMO), με απώτερο στόχο τον πλήρη έλεγχο του εν δυνάμει σημαντικότερου chokeroint της Ανατολικής Μεσογείου, δηλαδή ολόκληρου του Αιγαίου. Με αυτά θα είναι σε θέση να ενισχύσει τη νομική της θέση και ως εκ τούτου τα κυριαρχικά της δικαιώματα, αλλά κυρίως να ελέγξει τις εμπορικές ναυτιλιακές ροές των κινεζικών προϊόντων στο Αιγαίο και σε ένα μεγάλο κομμάτι της Ανατολικής Μεσογείου. Η Ελλάδα, λοιπόν, οφείλει να εκμεταλλευτεί τη γεωγραφική διαμόρφωση του Αιγαίου με την πληθώρα νησιών, τα οποία αποτελούν μια γεωγραφική και οργανική ενότητα, και να χρησιμοποιήσει όλα τα εργαλεία που της παρέχει το ΔΔΘ προς όφελός της. Το σημαντικότερο από αυτά είναι η αύξηση των χωρικών της υδάτων από τα 6 ν.μ. είτε στα 10 ν.μ., ώστε να υπάρχει συμφωνία με τον διακηρυγμένο εναέριο χώρο, είτε στα 12 ν.μ. που είναι και το ανώτατο όριο εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης σύμφωνα με το ΔΔΘ. Με την αύξηση των χωρικών υδάτων, το σύμπλεγμα Εύβοιας, Άνδρου, Τήνου, Μυκόνου, Νάξου, Δονούσας, Πάτμου, Ικαρίας, Σάμου θα ενοποιηθεί το θαλάσσιο χώρο από την ηπειρωτική Ελλάδα έως τις ακτές της Μικράς Ασίας και θα τον καταστήσει χώρο ελληνικής κυριαρχίας. Το ίδιο θα συμβεί στα ιδιαίτερης γεωπολιτικής αξίας στενά Κρήτης-Κάσου (που συσχετίζεται με το Σουέζ και τα Δαρδανέλια-Βόσπορο) και Κρήτης-Αντικυθήρων (που συσχετίζεται κυρίως με τα Δαρδανέλια). Καθιστώντας κατ' αυτόν τον τρόπο το μεγαλύτερο μέρος του Αιγαίου, χώρο ελληνικής κυριαρχίας, η Ελλάδα σε δεύτερο χρόνο θα μπορούσε να ορίσει ΣΔΝ σε συγκεκριμένα στενά του Αιγαίου (σε συμφωνία και με τη δήλωση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 310 της Σύμβασης, που έκανε κατά την επικύρωσή της), ώστε να διοχετεύσει εκεί την εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση (τέτοια στενά θα μπορούσε να είναι το στενό του Καφηρέα, το στενό Σάμου-Ικαρίας, το στενό Κρήτης-Αντικυθήρων και το στενό Κρήτης-Κάσου). Εναπόκειται στην Ελλάδα να αποδείξει με στατιστικό τρόπο την ως τώρα χρήση τους από τη

διεθνή ναυσιπλοΐα και ανάλογα να προσδιορίσει τους νομικούς κανόνες που διέπουν κάθε στενό.²³⁰ Άλλωστε σύμφωνα με τον Χ. Ροζάκη «στις πραγματικές συνθήκες του Αιγαίου Πελάγους, όπου οι μετατοπίσεις του πλου ή της υπερπτήσης είναι χωρίς ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργική ικανοποίηση της ελευθερίας διέλευσης, ο προσδιορισμός ενός αριθμού Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, όπου εφαρμόζεται το καθεστώς της transit διέλευσης, και ο αποκλεισμός ορισμένων γειτονικών άλλων δεν φαίνεται να αντιστρατεύεται τη Σύμβαση».²³¹ Επιπρόσθετα, το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τα Διεθνή Στενά, σύμφωνα με τα άρθρα 38, 39, 40, 41 42 και 43 καθιστά υπεύθυνο το παράκτιο κράτος αφενός να ελέγχει την ορθή τήρηση του πλου διελεύσεως από τα πλοία και τα αεροσκάφη και αφετέρου τού δίνει το δικαίωμα να ορίσει εκείνο τα Διεθνή Στενά μεταξύ πολλών εναλλακτικών στενών που εξυπηρετούν την ίδια οδό ναυσιπλοΐας. Με αυτή τη μεθόδευση, η Ελλάδα αφενός θα εγγυόταν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα εντός του Αιγαίου και αφετέρου θα έκανε διακριτή την απαίτησή της τα ξένα πλοία που κινούνται εντός των ΣΔΝ να τηρούν τους περιορισμούς του «πλου διελεύσεως», ενώ τα ξένα πλοία που εισέρχονται εντός της χωρικής θάλασσας σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση να τηρούν τους περιορισμούς της «αβλαβούς διελεύσεως», οι οποίοι γενικά είναι περισσότεροι και αυστηρότεροι.

Η κήρυξη ΣΔΝ αφενός θα σημάνει τη δημιουργία νέων chokepoints στο χώρο του Αιγαίου και αφετέρου θα δώσει έμφαση στο ρόλο της Ελλάδας ως σημείο ελέγχου των εμπορευματικών ροών της Ανατολικής Μεσογείου με όδευση προς τη δυτική Ευρώπη μέσω των Βαλκανίων.

Συμπληρωματικά και προς την ίδια κατεύθυνση, δηλαδή στο να δοθεί έμφαση ότι η Ελλάδα ασκεί επιπρόσθετο έλεγχο σε επιλεγμένες περιοχές του Αιγαίου, είναι η κήρυξη «Ιδιαίτερος Ευαίσθητων Θαλασσιών Περιοχών» (Particularly Sensitive Sea Areas – PSSA) με τους περιορισμούς που αυτή η

²³⁰ Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ANT. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 1996, p. 116.

²³¹ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ., ΣΤΡΑΤΗ Α., Δίκαιο της Θάλασσας, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, p. 116.

μεθόδευση δύναται να επιφέρει στους ξένους χρήστες των εν λόγω περιοχών, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη ενότητα.

Η ελληνική κυβέρνηση πρέπει ασφαλώς να λάβει υπόψη την πιθανώς ισχυρή αντίδραση του διεθνούς παράγοντα (κατά βάση της Τουρκίας, καθώς ΗΠΑ, της Ρωσίας, Κίνα κ.α. καλύπτονται από τις ρυθμίσεις του καθεστώτος του πλου διελεύσεως), εάν, όντως, υιοθετήσει και κάνει πράξη τα παραπάνω εργαλεία και πολιτικές, αν και δεν είναι ξεκάθαρο αν οι κανόνες που ρυθμίζουν τη διέλευση από τα Διεθνή Στενά δεσμεύουν και χώρες που δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση (όπως η Τουρκία και οι ΗΠΑ), δεδομένου ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν αποκτήσει ούτε ισχύ εθίμου.²³²

Όλα αυτά τα νομικά εργαλεία ίσως να μην έχουν κανένα νόημα ή ακόμα και ισχύ, αν η Ελλάδα δεν υιοθετήσει τη ρήση του Ι. Θ. Μάζη ότι «*Διεθνές δίκαιο καλείται το συμφέρον μας, εφοδιασμένο με Στρατό, Ναυτικό και Αεροπορία*» και δεν λάβει άμεσα μέτρα για την επαύξηση και την ανανέωση τόσο του έμψυχου δυναμικού όσο και του υλικού των τριών Όπλων των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, αν θέλουμε ο έλεγχος στο θαλάσσιο και εναέριο χώρο του Αιγαίου να είναι πραγματικός και αποτελεσματικός. Η άσκηση της ναυτικής κυρίως ισχύος από την περίοδο της ειρήνης αποτελεί το κύριο μέσο όχι μόνο για την παρακολούθηση της εφαρμογής, αλλά και για την επιβολή των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου. Ουσιαστικά η Ελλάδα οφείλει να χρησιμοποιήσει τη ναυτική της ισχύ ως εργαλείο για την προβολή των διεκδικήσεων και των προτάσεων της στην προσπάθεια διαμόρφωσης των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου, ως μοχλό στην άσκηση διπλωματίας και ως μέσο στην περιφρούρηση και επιβολή του ήδη διαμορφωμένου κανόνα δικαίου.²³³ Αυτός είναι και ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την αποτροπή της κατά το δοκούν ερμηνείας των αρχών του Διεθνούς Δικαίου με σαφή τάση παραπλάνησης της διεθνούς κοινής γνώμης υπέρ νέων θεωρημάτων που απορρέουν από συμφέροντα καταστρατήγησης της

²³² Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 1996, pp. 112-115.

²³³ Ανιχνεύοντας στο γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου, επιμέλεια Στ. Περράκης, Γρ. Ι. Τσάλτας, εκδόσεις Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, 2018, p. 331.

διεθνούς έννομης τάξης, όπως συμβαίνει με την Τουρκία αναφορικά με την άκαμπτη θέση της για τη δυνατότητα επέκτασης της ελληνικής χωρικής θάλασσας στα 12 ν.μ.²³⁴

²³⁴ Αιγαίο. Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, Πρακτικά Ημερίδας, 3 Ιουνίου 2002, επιμέλεια Σ. Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 2003, pp. 27-28.

Συμπεράσματα

Η κινεζική Πρωτοβουλία OBOR είναι ένα καινούριο σχετικά σχέδιο το οποίο είναι ακόμα σε εξέλιξη. Χρησιμοποιώντας το σχέδιο αυτό ως εργαλείο, η Κίνα αφενός επιχειρεί να ξαναγράψει τους κανόνες του παγκόσμιου εμπορίου και αφετέρου καταφέρει να μεταφέρει τα προϊόντα της στην Ευρώπη μέσω διάφορων οδών, μία από τις οποίες είναι η Ανατολική Μεσόγειος και τα Βαλκάνια, ενδυναμώνοντας τις σχέσεις της με τα κράτη της περιοχής.

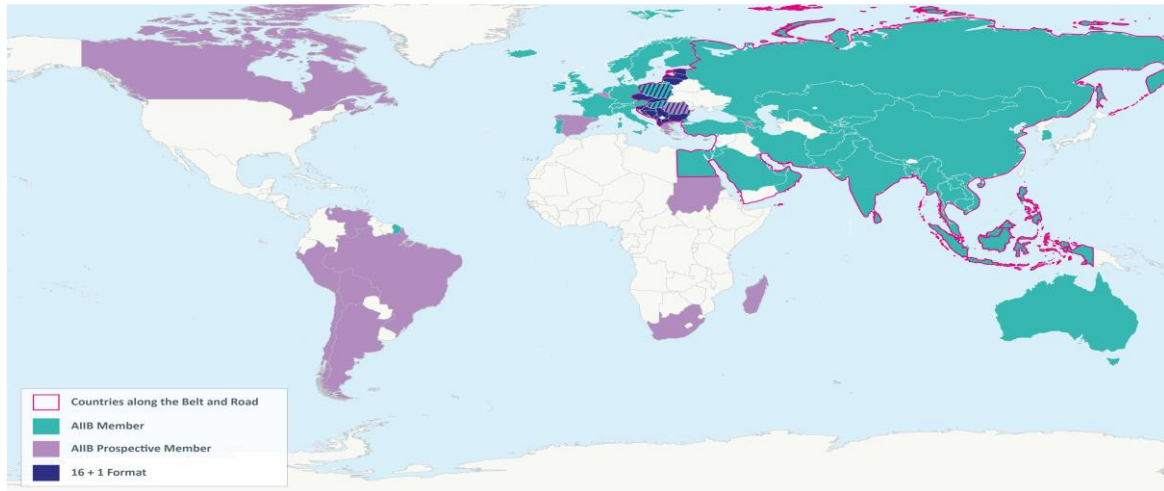
Τα κινεζικά προϊόντα που φτάνουν στη δυτική Ευρώπη μέσω Ανατολικής Μεσογείου και Βαλκανίων αναγκαστικά διέρχονται μέσα από τα, παγκόσμιας σημασίας, θαλάσσια και χερσαία chokepoints της περιοχής ο έλεγχος των οποίων σημαίνει αυτομάτως και τον έλεγχο των εμπορευματικών ροών.

Η αντίδραση της Δύσης στην προσπάθεια της κινεζικής οικονομικής επέκτασης, μέσω μηχανισμών ελέγχου ξένων επενδύσεων και δασμών στις κινεζικές εισαγωγές, δε φαίνεται να αναχαιτίζει την Πρωτοβουλία καθώς αυτή συνεχίζει να μεγεθύνεται υλοποιώντας επενδύσεις τόσο στην εξεταζόμενη περιοχή όσο και στον υπόλοιπο κόσμο.

Η Κίνα μέσω της Πρωτοβουλίας έχει καταφέρει να προβάλλει την οικονομική (μόνο αυτή έως τώρα) ισχύ της στα κράτη αυτά, τα οποία με τη σειρά τους δεν έχουν χάσει την ευκαιρία να αυξήσουν τα κέρδη τους από τη διείσδυση της Κίνας στην περιοχή. Όμως, η αύξηση της επιρροής της Κίνας στα κράτη του Συστήματος δε φαίνεται να φέρνει ουσιώδεις ανακατανομές ισχύος στο γεωπολιτικό γίνεσθαι της περιοχής, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες οδοί και τα chokepoints (θαλάσσια και χερσαία) του γεωγραφικού Συμπλόκου μέσω των οποίων διέρχονται τα κινεζικά προϊόντα, ελέγχονται πλήρως, πολιτικά και στρατιωτικά, από το δυτικό στρατόπεδο (ΗΠΑ και ευρωπαϊκά κράτη) μέσω των πολιτικών, οικονομικών και στρατιωτικών θεσμών που έχουν δημιουργήσει (NATO, Ευρωπαϊκή Ένωση κ.λπ) και των στενών συμμάχων τους.

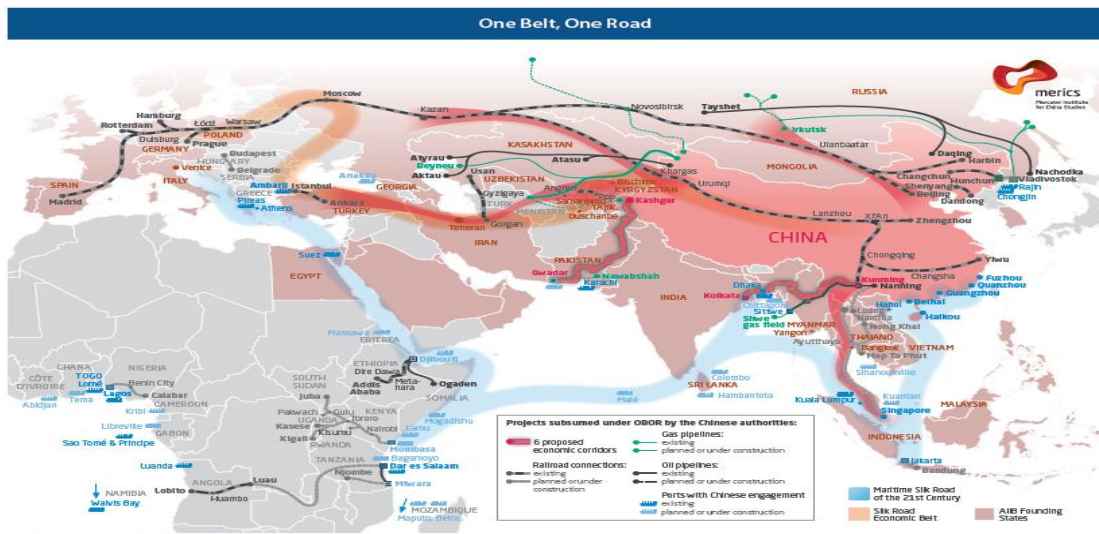
Παράρτημα χαρτών

Εικόνα 1



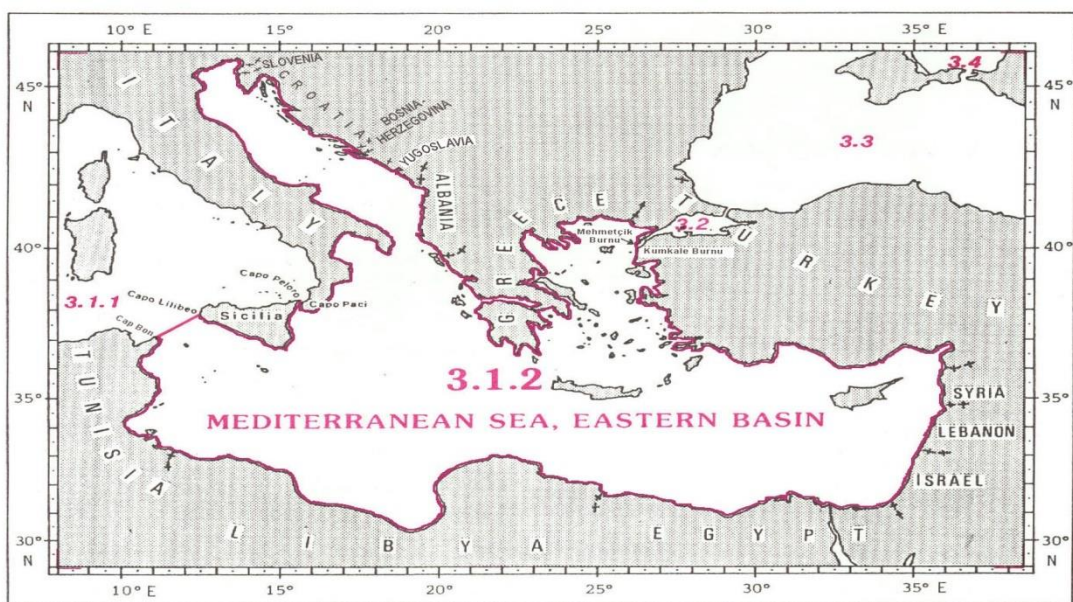
Πηγή: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

Εικόνα 2



Πηγή: Mercator Institute for Chinese Studies

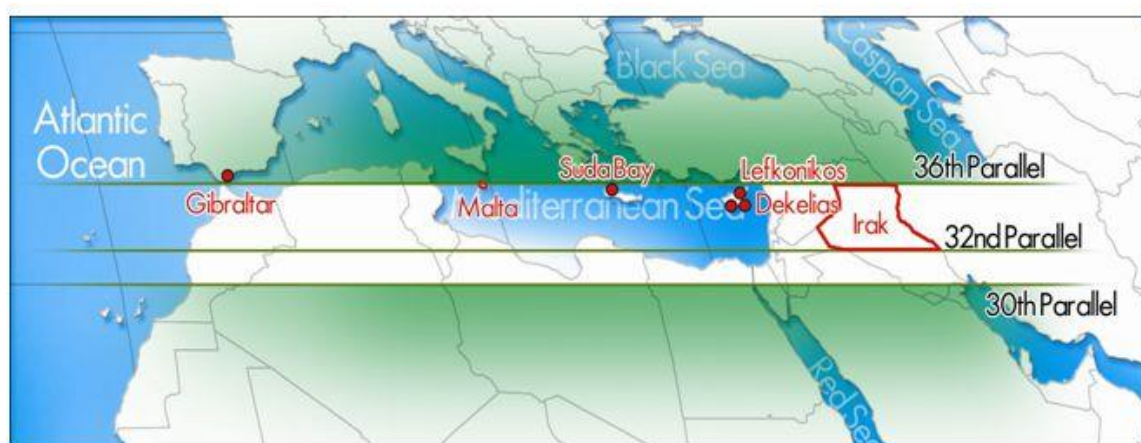
Εικόνα 3



Πηγή: https://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/S-23WG/S23WG_Misc/Draft_2002/Draft_2002.htm

Εικόνα 4

ΧΑΡΤΗΣ 2



Ζώνη αγγλοσαξονικού ενδιαφέροντος επιρροής μεταξύ 36ου και 32ου παραλλήλου στο εσωτερικό του οποίου δύναται να αναπτυχθεί ασφαλώς ο άξονας μεταφοράς υδρογονανθράκων Ισραήλ-Κύπρος-Κρήτη. Πηγή και Πρωτογενής Χαρτογράφηση: Ι. Θ. Μάζης, Γεωπολιτική προέγερση για ένα Νέο Εθνικό Ασυνικό Δόγμα, Γκαλαξίας, 2006, σ 47

Πηγή: <http://www.foreignaffairs.gr/images-tables/map02-06042012.jpg>

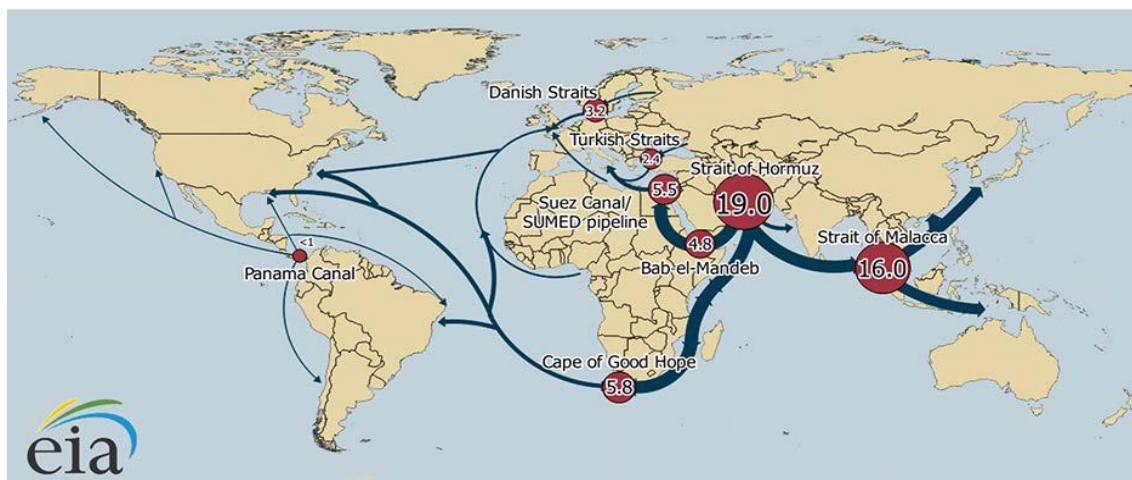
Εικόνα 5



Source: World Bank based on data from Lloyd's List Intelligence. Realized by Marie Metge.

Πηγή: <http://documents.worldbank.org/curated/en/508771540319329808/pdf/131217-PUB-PUBLIC-publication-date-is-10-23-18.pdf>

Εικόνα 6 (Θαλάσσια chokepoints)



Πηγή: U.S. Energy Information Administration, Independent Statistics and Analysis (Οι αριθμοί αναφέρονται σε εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, με στοιχεία του 2016).

Εικόνα 7 (Στενά Δαρδανελίων-Βοσπόρου)



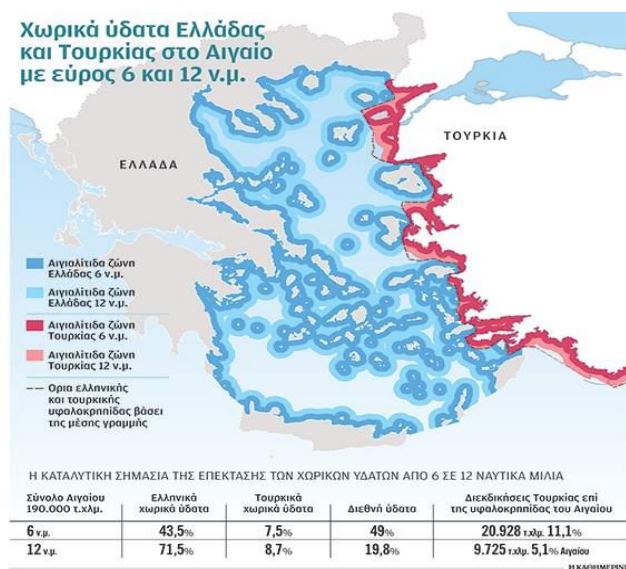
Πηγή: U.S. Energy Information Administration, Independent Statistics and Analysis

Εικόνα 8 (Διώρυγα του Σουέζ και αγωγός SUMED)



Πηγή: U.S. Energy Information Administration, Independent Statistics and Analysis

Εικόνα 9



Πηγή: <https://www.kathimerini.gr/992139/article/epikairothta/politikh/aigialitida-zwnh-osa-prepei-na-gnwrizoyme>

Εικόνα 10



Πηγή: <https://www.bbc.com/news/business-45899310>

Εικόνα 11: The Core Network Corridors



Πηγή:https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

Εικόνα 12: China-EU sea-land Balkan transport corridors



Πηγή:https://www.researchgate.net/publication/324706131_The_Silk_Railroad_The_EU-China_rail_connections_background_actors_interests

Τεκμηρίωση - Βιβλιογραφία

A. Βιβλία

- ΓΡΙΒΑ Κωνσταντίνου, *Η Στρατιωτική Άνοδος της Κίνας και η Γεωπολιτική του Πολέμου στη Μέση Ανατολή*, εκδόσεις Α.Α. Λιβάνη, Αθήνα, 2013.
- ΜΑΖΗ Ιωάννη, *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2002.
- ΜΑΖΗ Ιωάννη, *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής. Το Νεοθετικιστικό Πλαίσιο*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2012.
- ΜΑΖΗ Ιωάννη-ΜΠΑΛΑΦΟΥΤΑ Βιργινίας, *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδος-Κύπρου. Λύσεις και άλλοθι*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2014.
- ΜΑΚΙΝΤΕΡ Χάλφορντ Τζ., *Δημοκρατικά Ιδεώδη και Πραγματικότητα & άλλες τρεις εισηγήσεις*, Μτφ. Αθηνά Μπαλοπούλου, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006.
- ΜΠΡΕΖΙΝΣΚΙ Ζμπίγκνιου, *Η Μεγάλη Σκακιέρα*, εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα, 1997.
- ΝΤΑΒΟΥΤΟΓΛΟΥ Αχμέτ, *Το Στρατηγικό Βάθος*, Μτφ. Νικόλαος Ραπτόπουλος, εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2010.
- ΠΑΡΙΣΗ Ιωάννη, *Η καθ' ημάς θάλασσα. Γεωστρατηγική ανάλυση της Μεσογείου*, εκδόσεις Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ, Αθήνα, 2013.
- ΣΠΑΪΚΜΑΝ Νικόλας Τζ., *Η Γεωγραφία της Ειρήνης*, Μτφ., Παναγιώτης Ι. Κελάνδριας, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2004.
- ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΕΡΓΟ, *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος, 4-6 Νοεμβρίου 1994)*, επιμέλεια Στέλιος Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 1996.
- ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΕΡΓΟ, *Ανιχνεύοντας στο γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου. Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου & Διεθνούς Πολιτικής 20 χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης Δικαίου Θαλάσσης*, επιμέλεια Στέλιος Περράκης, Γρηγόρης Ι. Τσάλτας, εκδόσεις Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα 2018.
- ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΕΡΓΟ, *Αιγαίο. Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων*, επιμέλεια Στέλιος Περράκης, εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα-Κομοτηνή 2003.

ΙΩΑΝΝΟΥ Κρατερού-ΣΤΡΑΤΗ Αναστασίας, *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, Αθήνα 2013.

B. Άρθρα

1. Ελληνόγλωσσα

ΓΡΙΒΑΚΟΣ Ευάγγελος, *Το συμβατικό καθεστώς των στενών των Δαρδανελίων και Βοσπόρου υπό την σύγχρονη εποχή*, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, 14/12/2015.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Ηλίας, *Η γεωστρατηγική αξία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου*, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, 2014.

ΜΑΖΗ Ιωάννη Θ., *Νέο Εθνικό Αμυντικό Δόγμα: Θεωρητική Βάση και Πρόταση-Πλαίσιο*, Σύγγραμμα στο Τμήμα Τουρκικών Σπουδών και Σύγχρονων Ασιατικών Σπουδών του ΕΚΠΑ, Σεπτέμβριος 2004.

ΓΡΙΒΑΣ Κωνσταντίνος, *Η παγκόσμια νήσος και το πόκερ του Ερντογάν*, slpress, <https://slpress.gr/diethni/h-pagkosmia-nhsos-kai-to-poker-tou-erdogan/>, 2018.

Η Κίνα επενδύει στα Βαλκάνια, <https://www.kathimerini.gr/1018801/article/epikairothta/kosmos/h-kina-ependyei-sta-valkania>, 10.04.2019.

Κινέζοι αστυνομικοί θα περιπολούν στη Σερβία, <https://www.kathimerini.gr/1043441/article/epikairothta/kosmos/kinezoi-astynomikoi-8a-peripoloyg-sth-servia>, 20.09.2019.

ΚΑΡΑΤΟΥΛΙΩΤΗΣ Νίκος, *Η γεωπολιτική των Βαλκανίων και συνθήκη των Πρεσπών*, liberal, <https://www.liberal.gr/apopsi/i-geopolitiki-ton-balkanion-kai-sunthiki-ton-prespon/237966>, 27 Ιανουαρίου 2019.

ΚΟΝΟΦΑΓΟΣ Ηλίας, *Η ενεργειακή εικόνα στην Ανατολική Μεσόγειο*, slpress, <https://slpress.gr/oikonomia/i-energeiaki-eikona-stin-anatoliki-mesogeio/>, 23 Φεβρουαρίου 2018.

ΚΟΝΟΦΑΓΟΣ Ηλίας, *Follow the Money - Αξίας 112,9 δισ. το -μέχρι τώρα- κυπριακό αέριο*, <https://slpress.gr/oikonomia/follow-the-money-axias-112-9-dis-to-mechri-tora-kypriako-aerio/>, 5 Νοεμβρίου 2019.

ΜΠΕΛΛΟΣ Ηλίας, *Χωρίς τον προβλήτα 4 εγκρίθηκε επενδυτικό πλάνο 610 εκατ.*, Καθημερινή, <https://www.kathimerini.gr/1046367/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/xwris-ton-provlhta-4-egkri8hke-ependytiko-plano-610-ekat>, 09/10/2019.

- ΝΕΔΟΣ Βασίλης, *Η Ανατολική Μεσόγειος την επόμενη δεκαετία*, Καθημερινή, <https://www.kathimerini.gr/937626/gallery/k-blogs/security-bulletin/h-anatolikh-mesogeios-thn-epomenh-dekaetia>, 06/12/2017.
- ΣΥΡΙΓΟΣ Άγγελος, *Κύπρος: "Βαρίδι" ή γεωπολιτικό πλεονέκτημα για τον Ελληνισμό*; *Sipress*, <https://slpress.gr/ethnika/kypros-quot-varidi-quot-i-geopolitiko-pleonektima-gia-ton-ellinismo/>, 3 Νοεμβρίου 2019.
- ΣΥΡΙΓΟΣ Άγγελος, *Αιγιαλίτιδα ζώνη, όσα πρέπει να γνωρίζουμε*, Καθημερινή, <https://www.kathimerini.gr/992139/article/epikairothta/politikh/aigialitida-zwnh-osa-prepei-na-gnwrizoume>, 29.10.2018.
- ΤΣΙΡΙΓΩΤΗΣ Διονύσης, *Το νέο γεωπολιτικό παιχνίδι στα Βαλκάνια*, *huffingtonpost*, https://www.huffingtonpost.gr/entry/to-neo-yeopolitiko-painidi-sta-valkania_gr_5d08a73de4b0886dd15e75e3, 20/06/2019.
- ΦΙΛΗΣ Κωνσταντίνος, *Η στρατηγική αξία της Ανατολικής Μεσογείου*, Καθημερινή, <https://www.kathimerini.gr/900113/article/epikairothta/kosmos/h-strathgikh-a3ia-ths-anatolikhs-mesogeioy>, 13/03/2017.
- ΦΙΛΟΣΟΓΛΟΥ Στέφανος, *Ο «Κινεζικός Δράκος» στα Βαλκάνια*, *powerpolitics*, <https://powerpolitics.eu/>, 28/12/2018.

2. Ξενόγλωσσα

- TZOGOPOULOS George N., *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 139, 2017
- TONCHEV Plamen, *China's Road to the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017.
- BASTIAN Jens, *Η διάνοιξη ενός «νέου δρόμου του μεταξιού» από Κίνα*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Οκτώβριος 2017.
- ARVIS Jean-François, VESIN Vincent, CARRUTHERS Robin, DUCRUET César, and DE LANGEN Peter, *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, worldbank group, 2019.
- AVDALIANI Emil, *With Italy on Board, China's BRI Gets a Major Boost*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 1138, April 11, 2019.
- BLANCHARD Jean-Marc F. & FLINT Colin, *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, *Geopolitics*, <https://www.tandfonline.com>, 18 Apr 2017.

- BOBOC Georgiana, *A glimpse from afar: How Romania sees China's development*, China-CEE Institute, 22 November 2018.
- BOWN Chad P., *US-China Trade War: The Guns of August*, Peterson Institute for International Economics, September 20, 2019.
- CHAZIZA Mordechai, *The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 385, December 11, 2016.
- AVDALIANI Emil, *China's Naval Success and Its Grand Strategy*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 961, September 28, 2018.
- CLEMENS Morgan, *THE MARITIME SILK ROAD AND THE PLA: PART ONE*, China Brief, Volume XV, Issue 6, The Jamestown Foundation, March 19, 2015.
- COATS Daniel R., *Worldwide Threat Assessment of the US Intelligence Community*, Office of the Director of National Intelligence, 29 JANUARY 2019.
- DJANKOV Simeon, *The Rationale behind China's Belt and Road Initiative*, Peterson Institute for International Economics, March 2016.
- ELGEN Ahmed, *All Roads lead to Beijing: China as the 21st Century Middle Kingdom*, University College London, 2017.
- GJORGJIOSKA Adela and VANGELI Anastas, *A Battle of Perceptions: The social representations of the BRI and the "16+1" in Macedonia*, China-CEE Institute, 11 DECEMBER 2017.
- HILLMAN Jonathan, *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*, Center for Strategic and International Studies, January 25, 2018.
- JAKOBOWSKI Jakub, POPALAWSKI Konrad, KACZMARSKI Marcin, *The Silk Railroad. The EU-China rail connections: background, actors, interests*, Center for Eastern Studies, FEBRUARY 2018.
- LAWRENCE Robert Z. and TOOHEY Fredrick, *Silk-Road Type Projects: Lessons from Some Historical Examples*, Peterson Institute for International Economics, March 2016.

- LEE John, *Reaching the Limits. China as a Responsible Stakeholder*, Project 2049 Institute, July 5, 2016.
- MILIOU Anastasia, DEMETRIIOU Monica, CAPRIO Charlene, TSIMPIDIS Thodoris, BARNICOAT Stephanie, *Boat traffic characteristics in three passages of the Aegean Sea: evidence, risk of maritime accidents, strategy for protection*, Archipelagos, Institute of Marine Conservation, October 2010.
- MINER Sean, *Economic and Political Implications*, Peterson Institute for International Economics, March 2016.
- REDIKER Douglas, ECONOMY Elizabeth and LEVI Michael, *The Geo-economic implications of China's changing growth strategy*, World Economic Forum, January 2016.
- TONCHEV Plamen, *China's Road: into the Western Balkans*, European Union Institute for Security Studies, February 2017.
- TZOGOPOULOS George N., *Can Europe Restrain China's Influence?*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 630, October 30, 2017.
- TZOGOPOULOS George N., *Greece, Israel, and China's "Belt and Road" Initiative*, the Begin-Sadat center for strategic studies Bar-Ilan University Mideast Security and Policy Studies No. 139, October 2017.
- YILMAZ Serafettin & CHANGMING Liu , *China's 'Belt and Road' Strategy in Eurasia and Euro-Atlanticism*, Taylor & Francis on line, 09 Mar 2018.
- CARRAI Maria Adele, *Chinese Weaponized Investments and the Rise of Screening Mechanisms in Europe*, China, Law and Development, July 10, 2019.
- SHARMA Anu, *An Analysis of 'Belt and Road' Initiative and the Middle East*, Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, 22 Mar 2019.
- VAN DER PUTTEN Frans-Paul, MONTESANO Francesco Saverio, VAN DE VEN Johan, VAN HAM Peter, *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, Clingendael Report, December 2016.
- BOND Ian, *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road Can they work together?* Center for the European Reform, March 2017.

KUNDNANI Hans & PARELLO-PLESNER Jonas, *CHINA AND GERMANY: WHY THE EMERGING SPECIAL RELATIONSHIP MATTERS FOR EUROPE*, European Council on Foreign Relations, May 2012.

COSENTINO, B. και συν., 2018. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, January 2018.

AL YOUM Al Masry, *China to invest US\$5 billion in Egypt's Suez Canal Economic Zone*, egyptindependent, <https://egyptindependent.com/china-to-invest-us5-billion-in-egypts-suez-canal-economic-zone/>, April 28, 2019.

BBC staff, *A quick guide to the US-China trade war*, <https://www.bbc.com/news/business-45899310>, 2 September 2019.

MAGDY Mirette , *China's \$20 Billion New Egypt Capital Project Talks Fall Through*, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-12-16/china-s-20-billion-new-egypt-capital-project-talks-fall-through>, 16 Δεκεμβρίου 2018.

CYPRUSPROPERTYGALLERY, *Up to €2 billion the Chinese investments in Cyprus since 2013*, <https://cypruspropertygallery.com/en/news/12996eec-4868-4acc-a8c2-db5cd0a3f50b>, 2016.

ENERGYPRESS, *Κινεζική επένδυση 40 εκ. ευρώ σε φωτοβολταϊκό στη Ρουμανία*, <https://energypress.gr/news/kineziki-ependysi-40-ek-eyro-se-fotovoltaiko-sti-roymania>, 04-03-2014.

EURO2DAY, *ΟΛΠ: Εγκρίθηκαν επενδύσεις 611,8 εκατ. από την ΕΣΑΛ*, <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1701725/olp-egkrithhkan-ependyseis-6118-ekat-apo-thn-esal.html>, 10/12/2019.

FELDMAN Noah, *What Is China's Navy Doing in Mediterranean?*, <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2015-05-01/what-is-china-s-navy-doing-in-mediterranean->, 2 Μαΐου 2015.

FRIEDMAN George , *The Geopolitical Logic of the US-China Trade War*, <https://geopoliticalfutures.com/the-geopolitical-logic-of-the-us-china-trade-war/>, August 26, 2019.

GCR STAFF, *China, Serbia ink deal for €943m railway to Hungary*, <http://www.globalconstructionreview.com/news/china-serbia-ink-deal-943m-railway-hungary/>, 11 July 2018.

- HOLMES Oliver , KALIN Stephen, *Egypt plans to dig new Suez Canal costing \$4 billion*, reuters, <https://www.reuters.com/article/us-egypt-suezcanal-project/egypt-plans-to-dig-new-suez-canal-costing-4-billion-idUSKBN0G50OH20140805>, AUGUST 5, 2014.
- KAPLAN Robert D., *A New Cold War Has Begun*, <https://foreignpolicy.com/2019/01/07/a-new-cold-war-has-begun/>, JANUARY 7, 2019.
- JOC STAFF, *Top 50 global port rankings 2018* ,https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018_20190809.html, Aug 09, 2019.
- NOVAK Marja, *China's Hisense makes bid valuing Slovenia's Gorenje at \$347 million*, Reuters, <https://www.reuters.com/article/uk-gorenje-m-a/chinas-hisense-makes-bid-valuing-slovenias-gorenje-at-347-million-idUKKBN1IA2TE> MAY 9, 2018.
- ORCHARD Phillip, *China and the US Are Dealing with the Easy Stuff*, GPF, <https://geopoliticalfutures.com//pdfs/china-and-the-us-are-dealing-with-the-easy-stuff-geopoliticalfutures-com.pdf>, October 28, 2019.
- PARROCK Jack, *Much-delayed €420m bridge to connect Croatia back on track*, euronews, <https://www.euronews.com/2019/07/30/much-delayed-420m-bridge-to-connect-croatia-back-on-track>, 30/07/2019.
- PIZON F.X., *The Turkish Straits Vessel Traffic Service*, Association of French Ship Captains, http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html, 2006.
- EGYPTINDEPENDENT STAFF, *Suez Canal Authority chairman celebrates canal's 150th anniversary*, egyptindependent, <https://egyptindependent.com/suez-canal-authority-chairman-celebrates-canal-150th-anniversary/>, November 17, 2019.
- VOROS Zlatan, *Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?*, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>, January 04, 2018.
- XINHUA STAFF, *Chinese, Croatian PMs visit Peljesac Bridge project amid rain*, xinhuanet, http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/12/c_137969689.htm, 2019.
- SAWHNEY Simran, *The Belt and Road Initiative: What does it mean for NATO?* NATO Association of Canada, <http://natoassociation.ca/the-belt-and-road-initiative-what-does-it-mean-for-nato/>, 16 July 2018.
- MEHTA Aaron, *NATO struggles with its China conundrum*, DefenseNews, <https://www.defensenews.com/smr/nato-2020-defined/2019/12/03/nato-struggles-with-its-china-conundrum/>, 3 December 2019.

PARAG KHANNA, *Washington Is Dismissing China's Belt and Road. That's a Huge Strategic Mistake*, *Politico*, Available at: <https://www.politico.com/magazine/story/2019/04/30/washington-is-dismissing-chinas-belt-and-road-thats-a-huge-strategic-mistake-226759>, April 30, 2019

XINHUANET, Greece's Piraeus port enters new era with increasing handling capacity, Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/27/c_137001734.htm, 27-02-2018.

Γ. Κείμενα Νομικής Τεκμηρίωσης

1936 Σύμβαση αναφορικά με το καθεστώς των Στενών (Μοντρέ).

1958 Συμβάσεις της Γενεύης επί της Υφαλοκρηπίδας, των Διεθνών Υδάτων, της Χωρικής Θάλασσας και της Συνορεύουσας Ζώνης.

1982 UNCLOS.

Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994,

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf.

Νόμος 2321/95. Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.

International Maritime Organization, Resolution A.982(24), Adopted on 1 December 2005, *REVISED GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION AND DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS*, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Documents/A24-Res.982.pdf>

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0005.01/DOC_1

EUROPEAN COMMISSION, *EU-China – A strategic outlook*, HIGH REPRESENTATIVE OF THE UNION FOR FOREIGN AFFAIRS AND SECURITY POLICY, 12 March 2019.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/452 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 19ης Μαρτίου 2019 για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN>.

International Maritime Organization, *Particularly Sensitive Sea Areas*, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>, 2019.

European Commission, *EU-China Summit Joint statement*, <https://www.consilium.europa.eu/media/39020/euchina-joint-statement-9april2019.pdf>, Brussels, 9 April 2019.

European Commission. *EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf>, Brussels, 13 July 2018.

European Commission, *ΚΟΙΝΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ. ΕΕ-Κίνα - Στρατηγική προοπτική*. https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook_el.pdf, Στρασβούργο, 12.3.2019.

European Commission, *ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ-Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>, Βρυξέλλες, 28.3.2011.

Council of the European Union, *Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan*, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/en/pdf>, Βρυξέλλες, 26 Ιουνίου 2018.

Turkish Ministry of Foreign Affairs, Official Website, Note on the Turkish Straits, <http://www.mfa.gov.tr/the-turkish-straits.en.mfa#>, 2019.

European Commission, *Meeting Minutes of the 4th Chairs' Meeting of the EU-China Connectivity Platform*, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/4th_chairs_meeting_minutes_en.pdf, Βρυξέλλες, 8 Απριλίου 2018.

Δ. Διαδικτυακές Πηγές

Hellenic Army, Official Website, www.army.gr, 2019.

Hellenic Navy, Official Website, www.hellenicnavy.gr, 2019.

Hellenic Air Force, Official Website, www.haf.gr, 2019.

Suez Canal Authority, Navigation Statistics, <https://www.suezcanal.gov.eg>, 2019.

China-CEE, *National Coordinators*, Cooperation between China and Central European Countries, http://www.china-ceec.org/eng/zdogjxty_1/, 2019.

EUROPEAN COMMISSION, *Interactive Map Viewer*, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>, 2019.

Energy Information Administration, *WORLD OIL TRANSIT CHOKEPOINTS*, <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.php?RegionTopicID=WOTC> July 25, 2017.

Turkish Navy, Official Website, <https://www.dzkk.tsk.tr/index.php?dil=0>, 2019.

Bosphorus Naval News, <https://turkishnavy.net/>, 2019.

armedforces staff, *Hellenic, Bulgarian, Romanian Armed Forces*, <https://armedforces.eu/>, 2019.

wdmma staff, *Israeli Air Force*, <https://www.wdmma.org/israeli-air-force.php>, 2019.

Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών, Official Website, *Αιγιαλίτιδα ζώνη – Casus belli*, <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitida-zoni-casus-belli.html>, 2019.

Wdmma, <https://www.wdmma.org/bulgarian-air-force.php>, 2020.