



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:

«Γεωπολιτική ανάλυση της αξίας των διεθνών στενών ναυσιπλοΐας (Σημεία Πνιγμού – Choke Points) για τον έλεγχο των θαλασσιών οδών επικοινωνίας και ο ανταγωνισμός ισχύος για επικράτηση επ' αυτών μεταξύ της παγκόσμια κυρίαρχης ναυτικής δύναμης (Η.Π.Α) και των άλλων υπερσυστημικών δρώντων (Ρωσική Ομοσπονδία, Κίνα), με εστίαση στη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και της Νοτιοανατολικής Ασίας.»

Επόπτες:	Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης, κύριος επιβλέπων Καθηγητής Κωνσταντίνος Γρίβας Δρ. Ξανθίπη Δωματιώτη
Ονοματεπώνυμο:	Γεώργιος Αλεξάκης

Αθήνα, 2020

Όνοματεπώνυμο	Γεώργιος Αλεξάκης
Αριθμός μητρώου	201610202
Γνωστικό αντικείμενο:	Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση, Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας, Σημεία Πνιγμού, Ινδικός Ωκεανός, Νοτιοανατολική Ασία
Επόπτες	Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης, κύριος επιβλέπων Καθηγητής Κωνσταντίνος Γρίβας Δρ. Ξανθίππη Δωματιώτη
Τίτλος ΜΔΕ	Γεωπολιτική ανάλυση της αξίας των διεθνών στενών ναυσιπλοΐας (Σημεία Πνιγμού – Choke Points) για τον έλεγχο των θαλασσιών οδών επικοινωνίας και ο ανταγωνισμός ισχύος για επικράτηση επ' αυτών μεταξύ της παγκόσμια κυρίαρχης ναυτικής δύναμης (Η.Π.Α) και των άλλων υπερσυστημικών δρώντων (Ρωσική Ομοσπονδία, Κίνα), με εστίαση στη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και της Νοτιοανατολικής Ασίας.
Αριθμός λέξεων:	21.170
Ημερομηνία κατάθεσης:	23 -12 -20

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

22/12/2020

Υπογραφή

Γεώργιος Αλεξάκης

Ευχαριστίες

Η εκπόνηση της παρούσας ΜΔΕ δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί χωρίς την καθοδήγηση και συνδρομή σημαντικών ανθρώπων τόσο του επιστημονικού, εργασιακού αλλά και του στενού οικογενειακού μου περιβάλλοντος.

Αρχικά οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κύριο επιβλέποντα αξιότιμο καθηγητή και δάσκαλο κ. Ιωάννη Θ. Μάζη, ο οποίος μέσω της μεθόδου της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης που μου δίδαξε, μου άνοιξε νέους ορίζοντες στους τομείς της Γεωπολιτικής Ανάλυσης και Γεωστρατηγική Σύνθεσης, ένα αντικείμενο που γνώρισα και αγάπησα μέσω της φοίτησής μου στο εν λόγω μεταπτυχιακό πρόγραμμα.

Επίσης οφείλω να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες επόπτες μου Καθηγητές Κωνσταντίνος Γρίβας και Δρ. Ξανθίπη Δωματιώτη, των οποίων η βοήθεια και καθοδήγηση υπήρξε ιδιαίτερος σημαντική, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της μεταπτυχιακής μου εργασίας.

Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένειά μου, την σύζυγό μου Κωνσταντίνα και τα παιδιά μου Χριστίνα και Κωνσταντίνο, που με την στήριξή τους διευκόλυναν την σύνταξη του παρόντος πονήματος, το οποίο και τους αφιερώνω.

Περιεχόμενα

Πίνακας Ορολογίας – Ορισμοί.....	vi
Λίστα Ακρωνυμίων	vii
Εισαγωγή.....	- 1 -
1. Βιβλιογραφική Επισκόπηση (State of the Art).....	- 4 -
1.1 Η Σημασία της Ναυτικής/Θαλάσσιας Ισχύος για το Διεθνές Σύστημα.....	- 4 -
1.2 Ναυτική ισχύς, Οικονομική Ανάπτυξη και Πολιτικό Σύστημα.....	- 5 -
1.3 Η Γεωγραφία ως Προϋπόθεση Ανάπτυξης Ναυτικής Ισχύος & Ελέγχου των Θαλασσών	- 5 -
1.4 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας - Θαλάσσια Σημεία Πνιγμού (ΔΣΝ/ΘΣΠ)	- 7 -
1.5 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας και Διεθνές Δίκαιο.....	- 8 -
1.5.1 Δικαίωμα Διέλευσης μέσω Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας.....	- 9 -
1.5.2 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας και Θεσμικό Πλαίσιο Ασφάλειας σε Περίοδο Πολέμου.....	- 11 -
1.6 Θεωρητική Προσέγγιση της Στρατικοποίησης των Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας.....	- 12 -
1.6.1 Στρατικοποίηση - Παρεμπόδιση Ελεύθερης Ναυσιπλοΐας στα ΔΣΝ/ΘΣΠ.....	- 13 -
1.6.2 Πολιτικές Αντιμετώπισης Προβλημάτων Ασφάλειας των ΔΣΝ (ΘΣΠ).....	- 14 -
1.7 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) και Ενεργειακή Ασφάλεια	- 15 -
2. Μεθοδολογία.....	- 18 -
2.1 Περιγραφή της Μεθοδολογίας της Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση (ΓΣΑ).....	- 18 -
2.2 Περιγραφή της έρευνας	- 19 -
2.3 Ανάλυση του Τίτλου Θέματος με βάση τη Μεθοδολογία της ΣΓΑ	- 19 -
2.3.1 Ανάλυση Τίτλου Θέματος	- 19 -
2.3.2 Ερευνητικοί περιορισμοί.....	- 20 -
2.3.3 Γεωπολιτικό Σύμπλοκο (ΓΣ)	- 20 -
2.3.4 Γεωπολιτικός Παράγων (ΓΠ)	- 21 -
2.3.5 Γεωπολιτικά Υποσυστήματα (ΓΥ)	- 21 -
2.3.6 Υπερσυστημικοί Δρώντες	- 21 -
2.3.7 Γεωπολιτικοί Πυλώνες Ισχύος (ΓΠΙ)	- 22 -
2.3.8 Γεωπολιτικοί Δείκτες (ΓΔ)	- 22 -
2.3.8.1 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Πυλώνα Άμυνας/Ασφάλειας.....	- 24 -
2.3.8.2 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Πυλώνα Οικονομίας	- 25 -

2.3.8.3 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Πυλώνα Πολιτικής	- 28 -
3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση.....	- 30 -
3.1 Η πολιτική και οικονομική σημασία του Ινδικού Ωκεανού	- 30 -
3.2 Η πολιτική και οικονομική σημασία της Νότιας Σινικής Θάλασσας.....	- 30 -
3.3 Ανάλυση Γεωπολιτικού Συμπλόκου Ινδικού - ΝΑ Ασίας, ως προς τον ΓΠ	- 32 -
3.3.1 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) της Malacca.....	- 32 -
3.3.2 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) του Lombok.....	- 33 -
3.3.3 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) της Sunda	- 33 -
3.4 Η Οικονομική Διάσταση της Χρήσης των ΔΣΝ/ΘΣΠ της ΝΑ Ασίας.	- 33 -
3.5 Ανάλυση Υποσυστημάτων του Γεωγραφικού Συμπλόκου Ινδικού - ΝΑ Ασίας	- 35 -
3.5.1 Ανάλυση Χωρών Υποσυστημάτων.....	- 36 -
3.6 Ανάλυση Πολιτικής Χωρών Γεωπολιτικών Υποσυστημάτων	- 40 -
4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα Τάσεων Ανακατανομής.....	- 43 -
4.1 Πολιτική των Η.Π.Α επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας.....	- 43 -
4.2 Πολιτικής της Κίνας επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας.....	- 50 -
4.3 Πολιτική της Ινδίας επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας.....	- 55 -
5. Επίλογος.....	- 60 -
Παράρτημα «Α»: Χάρτες.....	62
Παράρτημα «Β»: Πίνακες.....	- 80 -
Παράρτημα «Γ»: Διαγράμματα.....	91
Παράρτημα «Δ»: Εικόνες.....	- 97 -
Παράρτημα «Ε»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Global FirePower Index (GFPI).....	- 99 -
Παράρτημα «ΣΤ»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Global Militarization Index (GMI).....	- 101 -
Παράρτημα «Ζ»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Fragile States Index (FSI)	- 104 -
Βιβλιογραφία.....	- 107 -

Πίνακας Ορολογίας – Ορισμοί

Γεωγραφικός Χώρος (ΓΧ): Γεωγραφία είναι «η επιστήμη που περιγράφει και αναλύει τον φυσικό χώρο αλλά και τις διαλεκτικές συνθέσεις του χώρου αυτού με τις ανθρώπινες κοινωνίες, οι οποίες συνιστούν τους Ανθρωποχώρους. Οι παραγωγές των διαλεκτικών αυτών διαδικασιών ορίζονται ως πρωτογενείς, δευτερογενείς και τριτογενείς γεωγραφικοί χώροι» (Μάζης, 2002) (Μάζης, 2012).

Σύστημα: καλείται το ακριβές άθροισμα των εδαφικών ενοτήτων που αποτελούν τα γεωπολιτικά υποσυστήματα τα προσδιορισθέντα από τον εντοπισμό, την διακεκριμένη δράση και τη συστηματική και διακεκριμένη λειτουργία του συγκεκριμένου Γεωπολιτικού Παράγοντος στον φυσικό τους χώρο (Μάζης, 2002) (Μάζης, 2012).

Σύμπλοκο: είναι η ευρύτερη, εν πολλοίς, γεωγραφική ενότητα του συστήματος (Μάζης, 2002) (Μάζης, 2012).

Υπερσύστημα: καλείται το σύνολο των πόλων διεθνούς ισχύος που επηρεάζουν την δράση των Γεωπολιτικών Παραγόντων στο εσωτερικό των υποσυστημάτων και του αντιστοίχου συστήματος το οποίο τα εμπεριέχει (Μάζης, 2002) (Μάζης, 2012).

Υποσύστημα: καλείται η ομοιογενής, ως προς την δράση και λειτουργία ενός Γεωπολιτικού Παράγοντος, εδαφική ενότητα (Μάζης, 2002) (Μάζης, 2012).

Γεωπολιτικός Δείκτης (ΓΔ): είναι η ποσοτικοποίηση του υπό μελέτη θέματος, το αριθμητικό εκείνο στοιχείο που δείχνει την ανακατανομή ισχύος στο Σύστημα/Σύμπλοκο. Οι γεωπολιτικοί δείκτες μπορεί να είναι σύνθετοι ή απλοί. (Βλ. Περί γεωπολιτικών δεικτών Ι. Θ. Μάζης - Α. Στογιάννος) (Μάζης, 2012).

Λίστα Ακρωνυμίων

ΔΙΕΘΝΗΣ - ΑΓΓΛΙΚΗ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ	
A2/AD	Anti Access / Area Denial
AEGIS	Aegis Ballistic Missile Defense System
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ARIA	Asia Reassurance Initiative Act
ASBM	Anti-Ship Ballistic Missile ASBM
ASEAN	Association of Southeast Asia Nations
ASEAN	Ένωσης των Χωρών Νοτιοανατολικής Ασίας
BRI	Belt and Road Initiative
EAS	East Asia Summit
EIA	Energy Information Administration
ESPO	Eastern Siberia–Pacific Ocean
FSI	Fragile State Index
GFPI	Global FirePower Index
GMI	Global Militarization Index
IMO	International Maritime Organization - IMO
OBOR	One Belt One Road
OCP	Oil Choke Points
SLOCs	Sea Lines of Communication
THAAD	Terminal High Altitude Area Defense
TPP	Trans-Pacific Partnership
UNCLOS	United Nations Convention on Law Of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ	
A	Ανατολικός
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΓΔ	Γεωπολιτικός Δείκτης
ΓΠΙ	Γεωπολιτικοί Πυλώνες Ισχύος
ΓΣ	Γεωπολιτικό Σύμπλοκο
ΓΧ	Γεωγραφικός Χώρος
ΔΔ	Διεθνή Δικαστήρια
ΔΔτΘ	Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας
ΔΔΧ	Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης
ΔΣΝ	Διεθνή Στενά Ναυσιπλοίας
ΕΔ	Ένοπλές Δυνάμεις
Η.Π.Α	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΗΕ	Ηνωμένα Έθνη
ΘΣΠ	Θαλάσσια Σημεία Πνιγμού
ΜΔΕ	Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία
ΝΑ	Νοτιοανατολική
Ο.Η.Ε	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΣΓΑ	Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης

Εισαγωγή

Μέσω της παρούσας εργασίας επιδιώκεται να καταδειχτεί, τόσο θεωρητικά όσο και πρακτικά μέσω της χρήσης κατάλληλων ποσοτικών και ποιοτικών Γεωπολιτικών Δεικτών, η διαχρονική στρατηγική σημασία των Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας (ΔΣΝ) - Θαλασσιών Σημείων Πνιγμού (ΘΣΠ)¹ στον έλεγχο των θαλασσιών οδών επικοινωνίας/μεταφοράς², για την εκάστοτε κυρίαρχη σε παγκόσμιο επίπεδο ναυτική δύναμη, εστιάζοντας χρονικά στον 21^ο αιώνα και γεωγραφικά στο Σύμπλοκο του Ινδικού Ωκεανού και της ΝΑ Ασίας. Αναλυτικά, θα αναφερθούν τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του ανωτέρω συμπλόκου με έμφαση στα ΔΣΝ που εντοπίζονται επ' αυτού, θα παρατεθούν οικονομικά στοιχεία που καταδεικνύουν την τεράστια γεωπολιτική σημασία των ανωτέρω γεωγραφικών περιοχών, θα σχολιαστούν οι σύγχρονες απειλές οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο τον έλεγχο αυτών των στρατηγικών γεωγραφικών σημείων και δύναται να επηρεάσουν δυσμενώς την ομαλή λειτουργία της διεθνούς ναυσιπλοΐας και των θαλασσιών οδών επικοινωνίας και εμπορείου (θαλάσσιος αποκλεισμός, τρομοκρατία, πειρατεία, κα). Επιπροσθέτως, θα περιγραφεί η στρατηγική των Η.Π.Α για έλεγχο και κυριαρχία επί των περιοχών αυτών, καθώς και οι παρατηρούμενες ή διαφαινόμενες προσπάθειες άλλων υπερσυστημικών δρώντων, με προεξάρχουσα την Κίνα, για υπονόμευση και ανατροπή της διαμορφωθείσας γεωπολιτικής καταστάσεως, μέσω της ανακατανομής ισχύος στο υπό εξέταση σύστημα/σύμπλοκο. Για την ανάλυσή μας θα στηριχθούμε στις αρχές της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσης (ΣΓΑ), όπως αυτή έχει διατυπωθεί από τον Καθηγητή Ιωάννη Θ. Μάζη, με περιορισμούς όσον αφορά στην εξέταση όλων των πυλώνων ισχύος. Επιμέρους θέματα τα οποία θα αναφερθούν και θα σχολιαστούν αφορούν:

- Την επίδραση της γεωγραφίας στις θαλάσσιες μεταφορές, τον γεωπολιτικό ρόλο και την τεράστια σημασία των θαλάσσιων οδών επικοινωνίας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και της ΝΑ Ασίας για την παγκόσμια οικονομία και την επιχειρούμενη διαχρονικά στρατιωτικοποίηση των ΔΣΝ - ΘΣΠ για απόκτηση θαλασσιού ελέγχου.
- Το νομικό καθεστώς των ΔΣΝ, και της Νότιας Σινικής Θάλασσας, ως συνορεύουσας περιοχής με ένα από τα κρισιμότερα θαλάσσια στενά, το στενό της Malacca.

¹ Maritime Choke Points (MCP)

² Sea Lines of Communications (SLOC)

- Τον κομβικό ρόλο των θαλασσιών στενών του Ινδικού ωκεανού και της ΝΑ Ασίας στην ασφαλή μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου (Oil Choke Points, OCP), με εστίαση στο στενό της Malacca και την σημασία του στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών της περιοχής και ιδιαίτερα της Κίνας.

- Την προσπάθεια ανάσχεσης της Κίνας από τις Η.Π.Α και τους συμμάχους τους στην περιοχή και την στρατηγική περικύκλωσή της μέσω προβολής ναυτικής ισχύος στις θαλάσσιες περιοχές της Νότιας Σινικής Θάλασσας, στις θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών και μεταφοράς εμπορευμάτων του Ινδικού ωκεανού και μέσω του ελέγχου των στενών της Malacca (Μάλακα), της Sunda (Σούντας) και του Lombok (Λομπόκ).

- Τον ακήρυχτο πόλεμο που μαίνεται στην Νότια Σινική θάλασσα και τις «προκλητικές ενέργειες» της Κίνας η οποία ως αναδυόμενη νέας υπερδύναμη επιδιώκει τον αποτελεσματικό και πλήρη έλεγχο της εν λόγω περιοχής.

- Τον ενδεχόμενο κίνδυνο αποκλεισμού των ΔΣΝ και απαγόρευσης των θαλασσιών μεταφορών και εκτίμηση των συνεπειών μίας τέτοιας εξέλιξης για την παγκόσμια οικονομία και ιδιαίτερα για την οικονομία της Κίνας και των υπόλοιπων χωρών της ΝΑ Ασίας.

- Την στρατηγική της Κίνας στην περιοχή, ως συστατικό στοιχείο του συμπλόκου της ΝΑ Ασίας, με βάση την διαμορφούμενη εθνική της στρατηγική. Θα γίνει ειδική μνεία στο σχεδιαζόμενο νέο «θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού»³ και τη στενή σχέση του με την εξασφάλιση ελεύθερων θαλασσιών οδών επικοινωνίας στον Ινδικό Ωκεανό.

- Την στρατηγική των Η.Π.Α όπως αυτή διατυπώνεται από επίσημα χείλη και από τα επίσημα θεσμικά κείμενα εξωτερικής πολιτικής και ασφάλειας.

- Τη στρατηγική των σημαντικότερων χωρών του ανωτέρω συμπλόκου και πως αυτή αξιοποιείται είτε για να εξισορροπήσει τις αντίρροπες υπερυστημικές δυνάμεις των Η.Π.Α και της Κίνας είτε για την σταδιακή «στρατηγική περικύκλωση και ανάσχεση της Κίνας».

Τέλος, θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε σε ερωτήματα που απασχολούν την διεθνή κοινότητα όπως για παράδειγμα πως συμβιβάζονται οι στόχοι της εξασφάλισης της ελεύθερης

³ Maritime OBOR (One Belt One Road), χάρτες 3, 4

ναυσιπλοΐας⁴ στα ΔΣΝ/ΘΣΠ, με την εκάστοτε προσπάθεια στρατικοποίησής τους, πως μπορεί να αντιμετωπιστεί η απειλή συγκεκριμένων κρατών για μπλοκάρισμα ή έλεγχο της ασφαλούς διέλευσης εμπορικών και στρατιωτικών σκαφών από τα ανωτέρω στρατηγικά σημεία, εάν λαμβάνονται υπόψη και αντιμετωπίζονται επαρκώς οι ενέργειες στρατικοποίησης των στενών στη βάση του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και αν οι εκάστοτε προσπάθειες στρατικοποίησης ή ελέγχου αυτών πρέπει να αντιμετωπίζονται συνολικά ή ως ξεχωριστές περιπτώσεις (case by case), με στόχευση στις περιοχές του Ινδικού – Ειρηνικού και της ΝΑ Ασίας.

⁴ Freedom of Navigation (FON)

1. Βιβλιογραφική Επισκόπηση (State of the Art)

1.1 Η Σημασία της Ναυτικής/Θαλάσσιας Ισχύος για το Διεθνές Σύστημα

«Εκείνος που εξουσιάζει την θάλασσα, εξουσιάζει το εμπόριο, και εκείνος που είναι άρχων του εμπορίου, είναι άρχων του πλούτου του κόσμου»

Sir Walter Raleigh⁵

Σύμφωνα με την άποψη του Άγγλου στρατιωτικού Sir Walter Raleigh (1552-1618), η ναυτική στρατηγική χρησιμοποιεί την προβολή ναυτική ισχύος ως μέσο για την απόκτηση εθνικής ισχύος, ή έτη περαιτέρω για απόκτηση ηγεμονικής θέσεως στον διεθνές σύστημα. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, ένας από του σημαντικότερους εκπροσώπους της ναυτικής ιστορίας, στρατηγικής και γεωπολιτικής, ο ναύαρχος Alfred Thayer Mahan (1840-1914), διατυπώνει την άποψη ότι η *«κυριαρχία των θαλασσών, μέσω του ναυτικού εμπορίου και ναυτικής ηγεμονίας, σημαίνει ηγεμονική επιρροή στον κόσμο. Και είναι το κυριότερο μεταξύ των κυρίως υλικών στοιχείων της ισχύος και της ευημερίας των Εθνών»*⁶. Σύμφωνα με το Mahan υφίσταται μια λεπτή διάκριση μεταξύ «Ναυτικής Ισχύος» και «Θαλάσσιας Ισχύος», με την πρώτη να αποτελεί την στρατιωτική δύναμη ενός κράτους στη θάλασσα (πολεμικός στόλος) και την δεύτερη να περιλαμβάνει το άθροισμα του εθνικού πολεμικού και εμπορικού στόλου μαζί με το σύνολο των μέσων και δυνατοτήτων μίας χώρας στη θάλασσα. Ο συνδυασμός των στοιχείων της ναυτικής και θαλάσσιας ισχύος, είναι αυτά που θα αναδείξουν το ρόλο των κρατών στο διεθνές σύστημα για την κατάκτηση μίας ηγεμονικής θέσης σε αυτό. Επομένως, έχει ιδιαίτερη σημασία ο ρόλος της ναυτικής ισχύος στην ανάδειξη μίας φιλόδοξης ναυτικής δύναμης πρωτίστως σε θαλασσοκράτεια και δευτερευόντως σε ηγεμονική δύναμη. Τα ναυτικά και εμποροναυτικά έθνη εφάρμοσαν την ανωτέρω στρατηγική προκειμένου να αντλήσουν κέρδη από την θάλασσα, μέσω εμπορικών μεταφορών και συναλλαγών, που με τη σειρά τους συνέβαλαν αποφασιστικά στην άνθιση της οικονομίας τους, ενώ παράλληλα αξιοποιούσαν τα στρατηγικά πλεονεκτήματα που τους απέδιδε η προβολή στρατιωτικής ισχύος στο υγρό στοιχείο, έναντι των χερσαίων ηπειρωτικών δυνάμεων,

⁵ Ηλιόπουλος, Ηλίας. “ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ Α & Β’ ΜΕΡΟΣ,” Σεπτέμβριος 2012. https://perialos.blogspot.com/2012/09/blog-post_15.html.

⁶ Ο. π

γεγονός το οποίο έτυχε έμπρακτης εφαρμογής σε πολλές περιπτώσεις στη ναυτική ιστορία και σε διαφορετικά μήκη και πλάτη του πλανήτη.

1.2 Ναυτική ισχύς, Οικονομική Ανάπτυξη και Πολιτικό Σύστημα

Ο Geoffrey Till σημειώνει ότι *«τα χρήματα από το εμπόριο, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την χρηματοδότηση της ανάπτυξης ναυτικής ισχύος»*. Επομένως, είναι πολύ πιο εύκολο για τις θαλάσσιες δυνάμεις με ισχυρό ναυτικό εμπορικό στοιχείο, στις οικονομίες των οποίων εισρέουν σημαντικά έσοδα από το θαλάσσιο εμπόριο και την ναυτιλία, να ναυπηγήσουν στόλους και να προβάλουν ναυτική ισχύ στις θάλασσες και τους ωκεανούς της παγκόσμιας νήσου.⁷

Το θέμα της σχέσης της κοινωνικής οργάνωσης, του πολιτικού συστήματος και του πολιτισμού των λαών με την ναυτική ισχύ εξέτασε ο Γερμανός γεωπολιτικός Friedrich Ratzel γράφοντας σχετικά ότι *«η εγκαθίδρυση και διατήρηση ναυτικής ισχύος, απαιτεί πολύ περισσότερη πνευματική δύναμη από ότι η επικυριαρχία επί μεγάλων χερσαίων εκτάσεων. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να είναι έργο ενός ιδιώτη ούτε ενός στρατού. Χρειάζεται την συμβολή μεγάλου αριθμού ανδρών με τόλμη, επιχειρηματικό πνεύμα με έμφαση στα ταξίδια, με ευφυΐα. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η κυριαρχία των θαλασσών είναι το καλύτερο σχολείο για τους λαούς που μετακινούν μεγάλες και σημαντικές δυνάμεις»*⁸.

1.3 Η Γεωγραφία ως Προϋπόθεση Ανάπτυξης Ναυτικής Ισχύος & Ελέγχου των Θαλασσών

«Geography has always been crucial to a country's strategic situation»

Geoffrey Till⁹

Σύμφωνα με τη διαπίστωση του Till, η γεωγραφία υπήρξε πάντοτε κρίσιμος παράγοντας για την ανάπτυξη και στρατηγική εξάπλωση και ασφάλεια μίας χώρας. Αυτό αποδεικνύεται εύκολα εάν προβούμε σε μία απλή παρατήρηση της εξέλιξης διαμόρφωσης του παγκόσμιου χάρτη

⁷ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Γάλλοι οι οποίοι αν και ήταν μικρότερη εμποροναυτική δύναμη από τους Βρετανούς, κατάφεραν να αποκτήσουν μεγαλύτερο και πιο εξελιγμένο στόλο στα τέλη του 17ου αιώνα, στόλο που δεν μπόρεσαν να τον διατηρήσουν, καθώς δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να τον συντηρήσουν, εν αντιθέσει με τους Βρετανούς που μπορούσαν να αφιερώσουν περισσότερους πόρους στην ναυπήγηση και διατήρηση του στόλου τους». Ηλιόπουλος, Ηλίας. *“ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ Α & Β' ΜΕΡΟΣ,”* Σεπτέμβριος 2012. https://perialos.blogspot.com/2012/09/blog-post_15.html.

⁸ Ο.π.

⁹ Till, G. (2009). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (2nd ed.). New York, NY: Routledge, σελ. 89

διαμέσου των αιώνων και της αλλαγής σκυτάλης μεταξύ αυτοκρατοριών και ηγεμονικών δυνάμεων, διαδικασίες οι οποίες επηρεάστηκαν καθοριστικά από τον παράγοντα θάλασσα. Η θάλασσα επομένως, ανοίγει τον δρόμο προς τις πιο απομακρυσμένες περιοχές, διευκολύνοντας με αυτόν το τρόπο τόσο την επικοινωνία με αυτές, όσο και την επικυριαρχία επ' αυτών. Η ναυτική γεωγραφία διαδραματίζει μείζονα ρόλο στην στρατηγική σχεδίαση μιας χώρας, όχι μόνο για αυτές που αποτελούν ανεξάρτητες νήσους, αλλά και για αυτές που φιλοδοξούν να διατηρούν υπερπόντιες κτήσεις (αποικιοκρατικές δυνάμεις), καθώς απαιτείται αυξημένη ναυτική ισχύς για τη διασφάλιση της κυριαρχίας τους επ' αυτών. Αντίστοιχη είναι η επίδραση της ναυτικής γεωγραφίας και στην ανάδειξη συγκεκριμένων περιοχών ως «μήλων της έριδος» και αιτία διαξιφισμών όσων εποφθαλμιούν κατά καιρούς τον έλεγχο τους.

Η κυριαρχία των θαλασσών δεν είναι απόλυτη αλλά σχετική και χαρακτηρίζεται από δύο σημαντικά στοιχεία, αυτά του τόπου και του χρόνου. Το στοιχείο του τόπου συνδέεται άρρηκτα με την γεωγραφία, καθώς είναι περιορισμένες οι γεωγραφικές περιοχές με υψηλή στρατηγική αξία που αποτελούν πραγματικό «κλειδί» για τον έλεγχο των θαλασσών. Επί της ουσίας η ιδιομορφία του θαλασσίου στοιχείου έγκειται στο γεγονός ότι ο έλεγχος του, σε αντίθεση με τις χερσαίες εκτάσεις, μπορεί να περνάει ευκολότερα από την κυριαρχία μίας ναυτικής δύναμews σε μία άλλη. Ο Μέγας Ναπολέων φέρεται να είπε το 1804 *«αφήστε μας να γίνουμε κύριοι των στενών για έξι ώρες, και θα γίνουμε κύριοι του Κόσμου»*¹⁰, αναφερόμενος στο στενό της Μάγχης και την δυνατότητα αποβάσεως και κατάληψης της Αγγλίας.¹¹

Η μελέτη της ιστορίας κατέδειξε την ανάπτυξη ναυτικής ισχύος ως απαραίτητο στοιχείο για την αποτελεσματική ανάδειξη των λαών και κρατών σαν περιφερειακές, ή ηγεμονικές δυνάμεις¹². Η στρατηγική σημασία της θάλασσας τείνει να ενισχύεται στο πέρασμα των αιώνων και να κατέχει εξέχουσα θέση στο διεθνές οικονομικό και γεωπολιτικό σύστημα, λόγω των τεράστιων πόρων που κρύβονται στα «σπλάχνα της» (ενεργειακό μείγμα, αλιεία, κα), για την

¹⁰ Ηλιόπουλος, Ηλίας. *“ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ Α & Β’ ΜΕΡΟΣ,”* Σεπτέμβριος 2012. https://perialos.blogspot.com/2012/09/blog-post_15.html.

¹¹ Μία επιτυχής απόβαση στην αγγλική νήσο των πολυπληθέστερων και πιο ισχυρών γαλλικών χερσαίων δυνάμεων θα σήμαινε ενδεχομένως την κατάλυση της ηγεμονίας της Βρετανίας στην θάλασσα και την ανάδειξη της Γαλλικής αυτοκρατορίας ως νέας θαλασσοκράτειρας και κυρίαρχης εμπορικής δύναμης.

¹² Όπως αναφέρει ο Θουκυδίδης *«Η κυριαρχία στη θάλασσα είναι τεράστιο πλεονέκτημα»* (Α 143).

απόκτηση και εκμετάλλευση των οποίων ανταγωνίζονται και ενίοτε συγκρούονται οι διεθνείς εθνοκρατικοί δρώντες, με προεξάρχοντες τους υπερσυστημικούς.

1.4 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας - Θαλάσσια Σημεία Πνιγμού (ΔΣΝ/ΘΣΠ)

Όπως απορρέει από την Σύμβαση του Ο.Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention of the Law of Sea - UNCLOS)¹³ και σύμφωνα με την ερμηνεία που δίνουν επιστήμονες του χώρου¹⁴, για να θεωρηθεί ένα θαλάσσιο πέρασμα ως ΔΣΝ/ΘΣΠ¹⁵ θα πρέπει να ικανοποιεί συγκεκριμένες προϋποθέσεις που άπτονται των γεωγραφικών χαρακτηριστικών του, της χρήση του και της ευκολίας πρόσβασης και διέλευσης του. Συγκεκριμένα,

- Όσον αφορά τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά, τα ΔΣΝ/ΘΣΠ είναι φυσικά θαλάσσια περάσματα τα οποία χωρίζουν δύο εδαφικές μάζες και ενώνουν δύο θαλάσσιες περιοχές, οι οποίες μπορεί να χαρακτηρίζονται ως διεθνή ύδατα ή αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (ΑΟΖ) ή αιγιαλίτιδες ζώνες (χωρικά ύδατα) δύο ή περισσοτέρων κρατών. Ως εκ τούτου, τα ΔΣΝ/ΘΣΠ είναι τοποθεσίες που εκ της φύσεως τους ευθύνονται αφενός για την αύξηση της κυκλοφορίας στην είσοδό τους (συσσώρευση πλοίων) και αφετέρου την περιορισμένη σε αριθμό διέλευση των πάσης φύσεως σκαφών στη μονάδα του χρόνου, λόγω φυσικών περιορισμών που αφορούν τα βάθη, τα πλάτη και την πλευσιμότητά τους. Με βάση τα ανωτέρω αντιλαμβανόμαστε εύκολα την περιορισμένη φυσική ικανότητα ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ να εξυπηρετήσει αυξημένη θαλάσσια κυκλοφορία.

- Σχετικά με την αξία ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ, αυτή είναι ανάλογη του επιπέδου χρήσης του και της ύπαρξης εναλλακτικών θαλασσιών οδών εξυπηρέτησής της ναυσιπλοΐας. Γενικά, ένα ΔΣΝ/ΘΣΠ έχει τεράστια οικονομική σημασία για το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο, ιδίως όσον αφορά ενεργειακούς πόρους (πετρέλαιο, φυσικό αέριο), όταν διέρχονται μέσω αυτών πολύ σημαντικοί θαλάσσιοι εμπορικοί οδοί (SLOCs), οι οποίοι μπορούν να επηρεαστούν δυσμενώς σε περίπτωση «μπλοκαρίσματος» του στενού ή επικράτησης μη ασφαλών συνθηκών ναυσιπλοΐας

¹³ Θα παρουσιαστεί σε επόμενη ενότητα

¹⁴ Rodrigue, Jean-Paul (2004), *Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Cahiers de Géographie du Québec. 48. 10.7202/011797ar. (σελ. 3, 4) Πηγή: https://www.researchgate.net/publication/241136605_Straits_Passages_and_Chokepoints_A_Maritime_Geostrategy_of_Petroleum_Distribution

¹⁵ Ο όρος σημείο πνιγμού προέρχεται από τη στρατιωτική ορολογία, σχετίζεται με το έδαφος και χαρακτηρίζει ένα στενό πέρασμα που δεν μπορεί εύκολα να παρακαμφθεί και προσφέρει πλεονέκτημα αποτροπής της κίνησης στρατιωτικών δυνάμεων.

(στρατικοποίηση, ναυτικός αποκλεισμός, πειρατεία, σοβαρό ναυτικό ατύχημα σε αβαθή ύδατα, κ.α).

- Τέλος, όσον αφορά την ασφαλή πρόσβαση και διέλευση μέσω ενός ΔΣΝ, απαιτείται ο καθορισμός ενός επιπέδου ελέγχου και αστυνόμευσής του, η οποία ανατίθεται από την διεθνή κοινότητα σε ένα ή περισσότερα παράκτια κράτη, τα οποία οριοθετούν γεωγραφικά το εκάστοτε ΔΣΝ/ΘΣΠ, μέσω διεθνών συμφωνιών, συμβάσεων και κανονισμών.

Στη περίπτωση μας, τόσο το στενό της Malacca όσο και τα γειτνιάζοντα δευτερεύοντα στενά της Sunda και του Lombok ικανοποιούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις, καθώς αποτελούν ταυτόχρονα ΔΣΝ και ΘΣΠ και σχετίζονται με τεράστιας σημασίας SLOCs για τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. (Χάρτης 1, 2)

1.5 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας και Διεθνές Δίκαιο

Η εμπορική και στρατηγική σημασία των θαλάσσιων μεταφορών γενικά και ειδικά μέσω των ΔΣΝ/ΘΣΠ, αποτέλεσε κινητήρια δύναμη στην εξέλιξη του ΔΔτΘ, τόσο του εθιμικού όσο και του συμβατικού, στις διατάξεις του οποίου ορίζεται ρητώς ότι η ναυσιπλοΐα πρέπει να λειτουργεί ανεμπόδιστα και ότι τα ΘΣΠ δεν θα πρέπει να καθίστανται σε καμία περίπτωση «πραγματικά σημεία πνιγμού» για το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο. Η διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα (*mare liberum*), διατυπώθηκε για πρώτη φορά το 1608 από τον Hugo Grotius¹⁶ και έκτοτε αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο του διεθνούς εθιμικού δικαίου της θάλασσας. Η αρχή αυτή υποστηρίχθηκε διαχρονικά από εμπορικά έθνη και ναυτικές δυνάμεις όπως η Ολλανδία, η Αγγλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες είδαν τα συμφέροντά τους να εξυπηρετούνται τα μάλα από τον περιορισμό της εκάστοτε κρατικής κυριαρχίας επί των ΔΣΝ/ΘΣΠ και των παράκτιων περιοχών, καθώς και από την ανεμπόδιστη και ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των εμπορικών όσο και των πολεμικών τους στόλων, πέραν του ορίου των τριών ναυτικών μιλίων από την ακτή που οριοθετούσε την χωρική θάλασσα εκείνης της περιόδου.

Από τα μέσα του εικοστού αιώνα παρατηρείται αύξηση του αριθμού των παράκτιων κρατών, η οποία συνοδεύεται από αντίστοιχη αύξηση των επεκτατικών αξιώσεών τους σχετικά με την έκταση των χωρικών τους υδάτων και των ΑΟΖ, αξιώσεις οι οποίες προκάλεσαν παγκόσμια ανησυχία για μετατροπή της ελεύθερης και ανοικτής στις εμπορικές και στρατιωτικές

¹⁶ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Mare_Liberum

μετακινήσεις θάλασσας, σε μία κατακερματισμένη υδάτινη επιφάνεια που διέπετε από διαφορετικούς κανόνες και διαφορετικά καθεστώτα κυριαρχίας, τα οποία τελικώς θα μπορούσαν να αποσταθεροποιήσουν το παγκόσμιο σύστημα ισορροπίας δυνάμεων και να θέσουν τις θαλάσσιες μεταφορές στο έλεος των παράκτιων κρατών. Η ανωτέρω διαμορφωθείσα κατάσταση έκανε επιτακτική τη σύναψη μίας διεθνούς συμφωνίας, σχετικής με το νομικό καθεστώς των γεωγραφικών στενών που χρησιμοποιούνται παραδοσιακά για σκοπούς ναυσιπλοΐας, προκειμένου να αποφευχθούν διεθνείς εντάσεις και συγκρούσεις, όπως συνέβη στην περίπτωση του Καναλιού της Κέρκυρας το 1949¹⁷. Έτσι μετά από συνεχείς πιέσεις της διεθνούς κοινότητα και ιδίως των παράκτιων και νησιωτικών κρατών, επετεύχθη υπό την αιγίδα των Η.Ε μια συμφωνία εν είδει συμβάσεως, γνωστή ως Σύμβαση των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on Law Of the Sea - UNCLOS), η οποία υπεγράφη το 1982 και τέθηκε σε ισχύ το 1994. Τα περισσότερα από τα παράκτια κράτη τα οποία συνορεύουν με ΔΣΝ/ΘΣΠ έχουν επικυρώσει την εν λόγω σύμβαση, που έρχεται να κωδικοποιήσει το διεθνές εθιμικό δίκαιο της θάλασσας, του οποίου εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις. Με την UNCLOS, θεσπίστηκε ένα ειδικό καθεστώς «διέλευσης» που εφαρμόζεται σε όλα τα ΔΣΝ/ΘΣΠ προκειμένου να διασφαλιστεί η ελευθερία της ναυσιπλοΐας διαμέσου αυτών. Αυτό είναι το βασικό νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στα σημαντικότερα ΔΣΝ/ΘΣΠ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα στενά που εξετάζουμε στην παρούσα εργασία.

1.5.1 Δικαίωμα Διέλευσης μέσω Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας

Το δικαίωμα της διέλευσης μέσω ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ καθορίζεται σαφώς στο άρθρο 38¹⁸ της UNCLOS. Τα κράτη που συνορεύουν με αυτά τα στενά μπορούν να επιβάλουν διάφορα πρακτικά

¹⁷ Η υπόθεση του στενού της Κέρκυρας ήταν μία υπόθεση δημοσίου διεθνούς δικαίου που κρίθηκε ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαιοσύνης (ICJ) μεταξύ 1947 και 1949, σχετικά με την κρατική ευθύνη για ζημιές στη θάλασσα, καθώς και το δόγμα της αβλαβούς διέλευσης. Η συγκεκριμένη υπόθεση αποτέλεσε ορόσημο για τη φύση, τη διατύπωση και το περιεχόμενο του νομικού καθεστώτος των στενών και, γενικότερα, του Δικαίου της Θάλασσας. <https://powerpolitics.eu/%CE%B7-%CF%85%CF%80%CF%8C%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B5%CE%BD%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%AD%CF%81%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%B1%CF%82-%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CE%B4/>

¹⁸ «1. In straits referred to in article 37, **all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded**; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics. 2. **Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of**

μέτρα, όπως το σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας που υπάρχει στα στενά του Hormuz, για τη βελτίωση της «ασφαλούς διέλευσης» (άρθρο 41)¹⁹, να εφαρμόσουν συγκεκριμένους νόμους και κανονισμούς στο τμήμα του στενού που βρίσκεται εντός των δικών τους χωρικών υδάτων, εφόσον αυτοί δεν εισάγουν διακρίσεις και δεν παρεμποδίζουν την διέλευση των πλοίων (άρθρο 42)²⁰. Τα ανωτέρω επισημαίνονται εκ νέου και στο άρθρο 44 το οποίο αναφέρει ότι «δεν πρέπει να αναστέλλεται η διέλευση»²¹. Εν κατακλείδι, η ισορροπία των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που παρέχονται στα νησιωτικά και παράκτια κράτη που συνορεύουν με ΔΣΝ/ΘΣΠ, στο πλαίσιο της UNCLOS, είναι σαφώς σταθμισμένη προς τη διατήρηση της ελεύθερης διέλευσης μέσω αυτών και δεν επιτρέπει την άσκηση μονομερούς ελέγχου σε τμήματα των χωρικών τους υδάτων, που αποτελούν μέρος των ΔΣΝ και χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Πέραν των ανωτέρω, τα τελευταία χρόνια υπάρχει προβληματισμός στη διεθνή κοινότητα σχετικά με τη δυνατότητα ενός κράτους που συνορεύει με ένα ΔΣΝ/ΘΣΠ να επιβάλλει περιορισμούς στη διέλευση εμπορικών σκαφών για περιβαλλοντικούς λόγους, σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS (Part XII), δεδομένου ότι αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγματεύσεων πριν από κάποιες δεκαετίες, σε μία εποχή που δεν χαρακτηριζόταν από έντονες περιβαλλοντικές ανησυχίες και ευαισθησίες σε παγκόσμιο επίπεδο.²² Επί του θέματος, αν και η UNCLOS αποτελεί το βασικό θεσμικό κείμενο για το ΔΔτΘ ή αλλιώς «το σύνταγμα των ωκεανών», εντούτοις δεν αποκλείει περιφερειακές ή άλλες συνεργασίες και συμφωνίες, που να εδράζονται εντός του πλαισίου που η ανωτέρω σύμβαση διαμορφώνει. Πάνω σε αυτό το πλαίσιο έχει στηθεί από το 2006 ο μηχανισμός συνεργασίας για τα

continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State. 3. Any activity which is not an exercise of the right of transit passage through a strait remains subject to the other applicable provisions of this Convention» Πηγή: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

¹⁹ «In conformity with this Part, States bordering straits may designate sea lanes and prescribe traffic separation schemes for navigation in straits where necessary to promote the safe passage of ships», ο.π., 4.

²⁰ «States bordering straits may adopt laws and regulations relating to transit passage through straits, in respect of all or any of the following...» ο.π., 4.

²¹ «States bordering straits shall not hamper transit passage and shall give appropriate publicity to any danger to navigation or overflight within or over the strait of which they have knowledge. There shall be no suspension of transit passage» ο.π., 4

²² Για παράδειγμα, κράτη που συνορεύουν με το στενό της Malacca υποστήριξαν την θέση της Μαλαισίας ότι ιαπωνικά πλοία που μεταφέρουν πλουτώνιο δεν πρέπει να διασχίζουν το στενό για λόγους περιβαλλοντικής ασφάλειας.

στενά της Malacca και της Σγκαπούρης, μεταξύ της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Σγκαπούρης²³.

1.5.2 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας και Θεσμικό Πλαίσιο Ασφάλειας σε Περίοδο Πολέμου

Στην προηγούμενη ενότητα είδαμε εν συντομία τις προβλέψεις του ΔΔτΘ για τα ΔΣΝ/ΘΣΠ. Πως όμως εφαρμόζονται οι ανωτέρω προβλέψεις σχετικά με το καθεστώς διέλευσης των στενών σε καιρό πολέμου; Στη βάση διαφόρων συμβάσεων και συνθήκων σχετικών με το δίκαιο του ναυτικού πολέμου και το διεθνές εθιμικό δίκαιο, το εγχειρίδιο του San Remo κάνει σαφές ότι «τα δικαιώματα διέλευσης μέσω στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα σε καιρό ειρήνης, εξακολουθούν να ισχύουν σε περιόδους ένοπλης σύγκρουσης»²⁴. Γενικά, η διέλευση από τα ΔΣΝ δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται από νάρκες «εκτός εάν παρέχονται ασφαλείς και χρηστικές εναλλακτικές διαδρομές», πράγμα που σπάνια συμβαίνει στα ΔΣΝ/ΘΣΠ (άρθρο 89)²⁵. Πέραν του εγχειριδίου του San Remo, μπορεί να λεχθεί ότι η αποτυχία (πρόθεση) ενός κράτους να αποτρέψει πράξεις οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην εκδήλωση τρομοκρατικών ενεργειών εκ μέρους μίας ομάδας, όπως η βύθιση ενός πλοίου εντός ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ, θα παραβίαζε το άρθρο 2 (4) του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών²⁶, γεγονός το οποίο θα επέφερε νομικές συνέπειες. Γενικά, εάν υπάρχει πρόθεση διεξαγωγής ναυτικών επιχειρήσεων ή στρατικοποίησης ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση του περσικού κόλπου και του στενού του Hormuz (1980 – 1988), επιτρέπεται η προστασία των εμπορικών πλοίων μίας σημαίας μέσω συνοδείας πολεμικών πλοίων της ίδιας σημαίας, κατά το διάπλου του στενού.

²³ Πηγή: <http://www.cm-soms.com/>

²⁴ «The rights of transit passage and archipelagic sea lanes passage applicable to international straits and archipelagic waters in peacetime continue to apply in times of armed conflict», *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, Πηγή: <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560>

²⁵ «Transit passage through international straits and passage through waters subject to the right of archipelagic sea lanes passage shall not be impeded unless safe and convenient alternative routes are provided», ο.π., 9

²⁶ «Όλα τα Μέλη στις διεθνείς τους σχέσεις θα απέχουν από την απειλή ή τη χρήση βίας, που εκδηλώνεται εναντίον της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας οποιουδήποτε κράτους είτε με οποιαδήποτε άλλη ενέργεια ασυμβίβαστη προς τους Σκοπούς των Ηνωμένων Εθνών.» Πηγή: <https://unric.org/el/%CF%87%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%83-%CE%BF%CE%B7%CE%B5/>

1.6 Θεωρητική Προσέγγιση της Στρατικοποίησης των Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας

Η πρώτη θεωρητική προσέγγιση σχετική με θέματα θαλάσσιας κυριαρχίας έγινε από δύο ειδικούς της θαλάσσιας στρατηγικής τους Alfred Mahan και Julian Corbett. Για τον Mahan, η κυριαρχία στη θάλασσα αποτελεί στόχο ύψιστης σημασίας και προτεραιότητα για μία υπερδύναμη και μόνο μέσω αυτής επιτυγχάνεται θετική έκβαση σε μία πολεμική αναμέτρηση. Με βάση την θεωρία του Mahan, ο κύριος αντικειμενικός σκοπός στο σχεδιασμό πολεμικών επιχειρήσεων είναι η καταστροφή του εχθρικού στόλου και η εξασφάλιση ναυτικής κυριαρχίας, η οποία οδηγεί νομοτελειακά στη νίκη και τελική επικράτηση επί του εχθρού, είτε πρόκειται για χερσαία είτε για ναυτική δύναμη. Ο Corbett, με τη σειρά του, υποστήριξε ότι η κύρια αποστολή των ναυτικών δυνάμεων ενός κράτους, είναι να διατηρήσει ανοικτές και ασφαλείς τις θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας επ' ωφελεία του ιδίου, εμποδίζοντας ταυτόχρονα άλλα κράτη να αποκτήσουν αποτελεσματικό έλεγχο επ' αυτών. Όπως παρατηρούμε, η κύρια διαφορά μεταξύ των δύο θεωρητικών είναι ότι ο Corbett, σε αντιδιαστολή με το Mahan, δεν θεωρεί ότι είναι απαραίτητη η καταστροφή του εχθρικών ναυτικών δυνάμεων, αλλά ότι ο έλεγχος κρίσιμων θαλάσσιων σημείων και σημαντικών θαλασσιών οδών επικοινωνίας (SLOCs), μπορεί να επιφέρει τα ίδια ακριβώς θετικά αποτελέσματα για την επικράτηση ενός κράτους ή μίας συμμαχίας, έναντι ενός άλλου κρατικού δρώντα ή διεθνούς συνασπισμού²⁷. Πραγματικά, ο Julian Corbett έχει απόλυτο δίκιο, αφού η εξασφάλιση ανεμπόδιστης κυκλοφορίας μέσω των SLOCs και των ΔΣΝ/ΘΣΠ συνδέεται άμεσα με τις πηγές ανεφοδιασμού, σε περιόδους ειρήνης ή πολέμου. Τα ανωτέρω καταδεικνύονται χαρακτηριστικά στα συμπεράσματα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το εμπόριο και την ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD 2015), σύμφωνα με τα οποία το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές²⁸, καθώς αυτές είναι φθηνότερες και ασφαλέστερες σε σχέση με τις χερσαίες και αεροπορικές. Επομένως, η οικονομική ανάπτυξη των κρατών σε περίοδο ειρήνης και η ικανότητά

²⁷ Ουσιαστικά, η θεωρία του Julian Corbett σχετικά με τον έλεγχο των SLOCs συνδέεται άμεσα με τις γραμμές ανεφοδιασμού κατά τη διάρκεια μίας πολεμικής σύγκρουσης, οι οποίες μπορούν να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη μεταφορά όλων των απαραίτητων προμηθειών (πρώτων υλών, ενεργειακού μίγματος, πυρομαχικών, τροφίμων, κα) στα εμπόλεμα κράτη.

²⁸ «With over 80 per cent of world merchandise trade being carried by sea, maritime transport remains the backbone of international trade and globalization». Nations, United. 2015. Review of Maritime Transport 2015. United Nations, Σελίδα 22, Πηγή: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2015_en.pdf

τους να επιβιώσουν και να πετύχουν τους αντικειμενικούς τους σκοπούς σε περίοδο πολέμου, εξαρτώνται άμεσα από τη δυνατότητα θαλάσσιου ανεφοδιασμού.

Άλλες σημαντικές θεωρίες που σχετίζονται με την ναυτική στρατηγική είναι αυτές των Halford John Mackinder²⁹ and Nicholas Spykman³⁰. Η πιο σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο θεωριών έγκειται στο ότι, ενώ ο Mackinder υποστηρίζει ότι η εξέλιξη των διεθνών συσχετισμών στον πλανήτη κρίνεται από συσχετισμούς ισχύος μεταξύ των παραδοσιακών χερσαίων δυνάμεων του Κεντρικού Άξονα – Ζώνη (HEARTLAND, Χάρτης 5) και των παραδοσιακών ναυτικών δυνάμεων που ανήκουν στον Εξωτερικό Νησιωτικό Δακτύλιο (INNER ή INSULAR CRESCENT, Χάρτης 6), υποβαθμίζοντας τρόπον τινά τις λοιπές χερσαίες – ναυτικές δυνάμεις του Εσωτερικού ή Περιφερειακού Ημι-δακτυλίου (INNER ή MARGINAL CRESCENT), αντιθέτως ο Spykman πιστεύει ότι τα «διεθνή πράγματα» καθορίζονται κυρίως από το ισοζύγιο ισχύος μεταξύ των δυνάμεων της RIMLAND με τις χερσαίες δυνάμεις της HEARTLAND και τις ναυτικές δυνάμεις του Εξωτερικού Νησιωτικού Δακτυλίου. Συγκεκριμένα, ο Spykman θεωρεί ότι η πρόσβαση στη HEARTLAND είναι εξίσου σημαντική με αυτή καθ' εαυτή την περιοχή της Ευρασίας, γεγονός που εξασφαλίζει σημαντικό ρόλο τόσο σε μικρότερες περιφερειακές δυνάμεις, όσο και σε συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία του πλανήτη που προσφέρουν εύκολη πρόσβαση από και προς αυτές τις περιοχές. Τέτοια σημεία είναι και τα ΔΣΝ/ΘΣΠ και γενικά περιοχές μέσω των οποίων διέρχονται οι θαλάσσιες οδοί επικοινωνίας (SLOCs). Οι θεωρίες που μόλις αναφέραμε θα μας βοηθήσουν να εξηγήσουμε καλύτερα τη σημασία των ΔΣΝ/ΘΣΠ της ΝΑ Ασίας.

1.6.1 Στρατικοποίηση - Παρεμπόδιση Ελεύθερης Ναυσιπλοΐας στα ΔΣΝ/ΘΣΠ

Εξετάζοντας ζητήματα διεθνούς ασφαλείας που αφορούν τα ΔΣΝ/ΘΣΠ, είναι σημαντικό να διαχωρίσουμε τις έννοιες της παρεμπόδισης (εμποδισμός, αποκλεισμός) και της στρατικοποίησης των ανωτέρω γεωγραφικών σημείων. Ο εμποδισμός της πρόσβασης (πχ λόγω ναυτικού

²⁹In 1904, Sir Halford Mackinder published the Heartland theory. The theory proposed that whoever controls Eastern Europe controls the Heartland. It also supported the concept of world dominance, «*whoever controls the heartland, controls the world island. Whoever controls the World Island, will soon rule the world*». In other words, the group or nation who dominates the heartland, can then extend its domination over a far wider area. The heartland has primarily been Central Asia, the high seas, and Eurasia, Πηγή: https://www.academia.edu/33399775/Rimland_heartland_theory

³⁰ In 1942, Nichols Spykman created a theory which countered Mackinder's Heartland theory. Spykman stated that Eurasia's rimland, the coastal areas, is the key to controlling the World Island «*The rimland contains the Heartland. Whoever would control the rimland, would eventually control the World Island. Whoever would control the World Island would soon control the world*», Πηγή: ο.π

ατυχήματος) ή ο αποκλεισμός ενός ΔΣΝ σημαίνει την άμεση παρεμπόδιση ή απαγόρευση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας (διέλευσης) διαμέσου αυτού, ενώ η στρατικοποίηση ενός ΘΣΠ σηματοδοτεί την αύξηση της ανασφάλειας, η οποία με τη σειρά της μπορεί να οδηγήσει σε απειλή χρήσης βίας ή τελικά και σε αποκλεισμό του σημείου. Η διαδικασία στρατικοποίησης ενός ΔΣΝ, από ξηράς ή θαλάσσης, μπορεί να επιτευχθεί εύκολα από παράκτια κράτη που συνορεύουν με το στενό ή από άλλους διεθνείς δρώντες (κυρίως υπερσυστημικούς) οι οποίοι επιδιώκουν την διατήρηση της ελεύθερης διέλευσης διαμέσου του στενού ή τον έλεγχο της χρήσης του από ανταγωνιστές τους. Η έννοια της απειλής χρήσης βίας για την στρατικοποίηση, έλεγχο ή και αποκλεισμό ενός ΔΣΝ/ΘΣΠ θεωρείται αρκούντως ικανή να προκαλέσει συνθήκες έλλειψης ασφάλειας σε τέτοια στρατηγικά σημεία. Η απειλή μπορεί να σχετίζεται άμεσα με τη συμπεριφορά και δράση των συνορευόντων παράκτιων κρατών (στρατιωτικές ικανότητες³¹, εσωτερική πολιτική κατάσταση, σχέσεις με γειτονικά κράτη, συμμαχίες, κα), αλλά και τις προθέσεις άλλων κρατών των οποίων διακυβεύονται στρατηγικής σημασίας συμφέροντα σε αυτά τα σημαντικά γεωγραφικά περάσματα.

1.6.2 Πολιτικές Αντιμετώπισης Προβλημάτων Ασφάλειας των ΔΣΝ (ΘΣΠ)

Καθώς η οικονομική και στρατηγική σημασία των ΔΣΝ/ΘΣΠ είναι τεράστια για την παγκόσμια οικονομία, αποτελεί διαρκές ζητούμενο και επιδίωξη για τη διεθνή κοινότητα η εξασφάλιση διαρκούς ασφάλεια για τη ναυσιπλοΐα μέσω αυτών. Εν συντομία, πολιτικές ασφάλειας της ναυσιπλοΐας μέσω των ΔΣΝ/ΘΣΠ που μπορούν να εφαρμοσθούν σε περιπτώσεις που αυτή τίθενται σε κίνδυνο είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία εναλλακτικών οδών μεταφοράς εμπορευμάτων και αποφυγή των ευαίσθητων ΔΣΝ/ΘΣΠ.
- Διατήρηση στρατηγικών αποθεμάτων σε πρώτες ύλες σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο.
- Χρήση συνοδείας πολεμικών πλοίων (προστασία νηοπομπής) σε περιόδους αυξημένης έντασης.

³¹ Με τον όρο στρατιωτικές ικανότητες, εννοούμε κυρίως ικανότητες αντιπρόσβασης – άρνησης περιοχής (A2/AD, οι οποίες εκτελούνται επιχειρησιακά κυρίως μέσω παράκτιου πυροβολικού (αντιπλοϊκές συστοιχίες πυραύλων), ναυτικών δυνάμεων (συμπεριλαμβανομένης της ακτοφυλακής) και αεροπορικών δυνάμεων.

- Μια διεθνής διακήρυξη των κρατών χρηστών σχετικά με το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας διαμέσου των ΔΣΝ/ΘΣΠ, στην προκειμένη περίπτωση και της Malacca και των εναλλακτικών της Sunda και του Lombok, η οποία όχι μόνο θα ενίσχυε το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο για το καθεστώς των ΔΣΝ, αλλά θα μπορούσε να αποτρέψει μία απόφαση αποκλεισμού των ανωτέρω στενών από οποιοδήποτε κράτος που επιθυμεί ή δύναται να προβεί σε μία τέτοια πράξη, σε περίοδο κρίσεως ή πολέμου. Η Κίνα, ως ο κυριότερος εισαγωγέας πετρελαίου, φυσικού αερίου και άλλων πρώτων υλών και παράλληλα κύριος εξαγωγέας πληθώρας προϊόντων, τα οποία αμφότερα διακινούνται διαμέσου του ΔΣΝ της Malacca, έχει κάθε συμφέρον να υποστηρίξει μια τέτοια ενέργεια³².

- Μια πολιτική διακήρυξη από τα παράκτια κράτη, τα συνορεύοντα με τα ΔΣΝ/ΘΣΠ, τα οποία θα δηλώνουν ρητώς ότι οι διατάξεις της UNCLOS που αφορούν το καθεστώς διέλευσης των εν λόγω στενών ισχύουν απολύτως σε καιρό ειρήνης και πολέμου.

- Δημιουργία μηχανισμών συνεργασίας στο πρότυπο του στενού της Malacca και της Σιγκαπούρης, οι οποίοι θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν (εγγυηθούν) την ελεύθερη μεταφορά πάσης φύσεως εμπορευμάτων και κυρίως ενεργειακού μείγματος διαμέσου των ΔΣΝ, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ηρεμία τόσο στα κράτη χρήστες, όσο και στις παγκόσμιες αγορές.

- Υποστήριξη και προώθηση της διεθνούς συνεργασίας, πέραν των συνεργασιών σε τοπικό επίπεδο και κυρίως του έργου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) για τη θέσπιση «ήπιου δικαίου» (Soft Law), το οποίο μπορεί να συμβάλει στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης όσον αφορά θέματα ελεύθερης ναυσιπλοΐας και διάπλου των ΔΣΝ.

- Σύναψη συμπληρωματικής ειδικής σύμβασης για τα ΔΣΝ/ΘΣΠ, στα πλαίσια της UNCLOS, η οποία θα μπορούσε να αναδείξει σαφώς τη σημασία τους για την παγκόσμια οικονομία και να καθορίσει τα δικαιώματα χρήσης και διαχείρισης όλων των εμπλεκόμενων μερών.

1.7 Διεθνή Στενά Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) και Ενεργειακή Ασφάλεια

Σύμφωνα με την U.S Energy Information Administration (EIA, 2016), περίπου το **63%** της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου μεταφέρεται μέσω θαλασσίων οδών, γεγονός που καθιστά τα

³² Το ίδιο ακριβώς ισχύει και για τις υπόλοιπες χώρες της Α-ΝΑ Ασίας και του Ειρηνικού και ιδίως για τις μεγάλες βιομηχανικές και εξαγωγικές δυνάμεις της περιοχής όπως η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, κα.

ΔΣΝ/ΘΣΠ πολύ σημαντικά κομμάτια του παγκόσμιου πάζλ ενεργειακής ασφαλείας (χάρτης 7). Στις μέρες μας η διεθνής κοινότητα παραμένει σε πολύ μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από ενεργειακούς πόρους όπως το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Οι πιο σημαντικές πηγές άντλησης των φυσικών αυτών ενεργειακών πόρων εντοπίζονται γεωγραφικά μακριά από τις κύριες καταναλώτριες χώρες και το ενεργειακό μίγμα μεταφέρεται από τους «παραγωγούς» στους «καταναλωτές» κυρίως μέσω αγωγών ή θαλάσσιων οδών οι οποίες διέρχονται από ΔΣΝ με χαρακτηριστικά σημείων πνιγμού, χωρίς να υπάρχουν επί του παρόντος εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς. Το στενό του Hormuz και στη περίπτωση μας το στενό της Malacca είναι τα πιο στρατηγικά ΔΣΝ/ΘΣΠ, με βάση τον ετήσιο όγκο μεταφοράς ενεργειακού μείγματος (Χάρτης 7, Πίνακας 1, 2)³³.

Σε περίπτωση πολιτικής αστάθειας, μπλοκαρίσματος ή ακόμα και αποκλεισμού κάποιου από τα ανωτέρω ΘΣΠ, οι τιμές του πετρελαίου και του φυσικού αερίου θα εκτοξευτούν, λόγω έλλειψης αλλά και αύξησης του κόστους μεταφοράς τους (Πίνακας 3) μέσω εναλλακτικών (μακρύτερων) οδών (βλέπε χάρτη 8), με δραματικές επιπτώσεις για τις οικονομίες των εξαρτώμενων ενεργειακά κρατών και κατ' επέκταση για την παγκόσμια οικονομία³⁴. Παρόμοιες επιπτώσεις μπορεί να προκαλέσει ακόμα και ο φόβος μιας τέτοιας εξέλιξης σε μελλοντικό χρόνο. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι η αποφυγή ενός ΘΣΠ δεν είναι μια εύκολη επιλογή για πολλούς λόγους και κυρίως οικονομικούς, μια τέτοια εξέλιξη θα είχε σημαντικές επιπτώσεις και στις τιμές των προϊόντων, τόσο για τους παραγωγούς όσο και για του καταναλωτές, ιδίως στα πλαίσια μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Εξάλλου, η παγκόσμια οικονομία εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και να είναι ευάλωτη σε κάθε διατάραξη της ομαλής ροής του ενεργειακού μίγματος (πετρέλαιο, αέριο), τουλάχιστον έως τα μέσα του 21^{ου} αιώνα.

³³ Ο Χάρτης 5 απεικονίζει τα παγκόσμια σημεία πνιγμού και τον ημερήσιο όγκο πετρελαίου (σε βαρέλια) που διέρχεται μέσω αυτών, με το στενό της Malacca να καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση μετά το στενό του Hormuz και το Διάγραμμα 1 τον ημερήσιο όγκο πετρελαίου (σε βαρέλια) που διέρχεται από το στενό της Malacca για την περίοδο 2011-16.

³⁴ Στον πίνακα 3 δίνονται στοιχεία για το εκτιμώμενο κόστος (εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) αναδρομολόγησης όλης της θαλάσσιας κυκλοφορίας μέσω των στενών Sunda και Lombok σε περίπτωση αποκλεισμού ή μπλοκαρίσματος της Malacca. Περίπου μία εβδομάδα κλεισίματος του στενού εκτιμάται ότι θα επέφερε περίπου \$64.5 εκατ. έξτρα κόστος στα ναύλα των πλοίων που θα κινούνταν μέσω του στενών της Sunda, \$119 εκατ. Μέσω του Lombok και \$650 εκατ. μέσω περίπλου της Αυστραλίας.

Πολλά ΔΣΝ/ΘΣΠ εντοπίζονται σε περιοχές του πλανήτη που χαρακτηρίζονται από αστάθεια, γεγονός που αυξάνει τους κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα. Τα τελευταία χρόνια, η απειλή της ισλαμιστικής τρομοκρατίας³⁵ (βλέπε χάρτη 9) και της πειρατείας³⁶ (Χάρτης 10) προκαλούν πρόσθετες ανησυχίες σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία.

Τα ΔΣΝ/ΘΣΠ ως στρατηγικά περάσματα μπορούν να καταστούν επίσης ακατάλληλα για ναυσιπλοΐα με διάφορους τρόπους όπως μέσω θαλάσσιας ναρκοθέτησης, βύθισης πλοίων σε αβαθή ύδατα, ναυτικό αποκλεισμό, απειλή πλεγμάτων αντιπρόσβασης και άρνησης περιοχής (A2/AD)³⁷. Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι τα ΔΣΝ/ΘΣΠ αποτελούν τη γεωγραφική «αχίλλειο πτέρνα» της παγκόσμιας οικονομίας, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Από τα ανωτέρω συνάγεται αβίαστα ότι η διατήρηση της ελεύθερης μεταφοράς πάσης φύσεως προϊόντων, κυρίως ενεργειακών, μέσω των ΔΣΝ/ΘΣΠ αποτελεί ζωτικό συμφέρον σημαντικών διεθνών συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων.³⁸

Ακολούθως, θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε το στρατηγικό ρόλο των ΔΣΝ/ΘΣΠ, με εστίαση στο στενό της Malacca, όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο, την εγγύτητά τους με πολιτικά ασταθή κράτη, τις διενέξεις που προκαλούνται όσον αφορά την εφαρμοζόμενη πολιτική των γειτνιαζόντων κρατών, αλλά και των υπερσυστημικών δρώντων, σχετικά με το καθεστώς και τον έλεγχο των στενών και εν γένει τις επιπτώσεις που προκαλούνται ένεκα του συγκεκριμένου ΔΣΝ/ΘΣΠ επί της διεθνούς ασφάλειας.

³⁵ Ο Χάρτη 7 απεικονίζει τα κυριότερα ΔΣΝ/ΘΣΠ που ελέγχονται από μουσουλμανικές χώρες, στις οποίες δρουν εξτρεμιστικές ισλαμικές οργανώσεις, μεταξύ των οποίων και το στενό της Malacca.

³⁶ Ο Χάρτη 8 απεικονίζει περιστατικά πειρατείας που εκδηλώθηκαν στο στενό της Malacca, της Σγκαπούρης και της Sunda το έτος 2019.

³⁷ «A2/AD is an attempt to deny an adversary's freedom of movement on the battlefield. Anti-access –of enemy military movement into an area of operations – utilizes attack aircraft, warships, and specialized ballistic and cruise missiles designed to strike key targets. Area denial – denial of enemy freedom of action in areas under friendly control – employs more defensive means such as air and sea defense systems»

Πηγή:<https://missiledefenseadvocacy.org/missile-threat-and-proliferation/todays-missile-threat/china/china-anti-access-area-denial/>

³⁸ Η Ευρώπη, η Κίνα, η Ιαπωνία, οι Η.Π.Α (λιγότερο) εξαρτώνται παραδοσιακά από εισαγωγές πετρελαίου και φυσικού αερίου. Ιδιαίτερα η Κίνα, αποτελεί καθαρό εισαγωγέα πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή και φυσικού αερίου από χώρες της Κεντρικής Ασίας και το Ιράν και θεωρείται απόλυτα εξαρτώμενη ενεργειακά σε σχέση με τον κύριο ανταγωνιστή τους, τις Η.Π.Α.

2. Μεθοδολογία

2.1 Περιγραφή της Μεθοδολογίας της Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση (ΓΣΑ)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην εισαγωγή, η ανάλυση του θέματος θα γίνει με τη βοήθεια της ΣΓΑ, όπως αυτή έχει διατυπωθεί από τον καθηγητή Ι. Θ. Μάζη³⁹, ο οποίος την ορίζει ως «την αναλυτική γεωγραφική μέθοδο η οποία μελετά, περιγράφει και προβλέπει τις συμπεριφορές και τις επιπτώσεις των σχέσεων των αντιτιθεμένων και διακριτών διεθνών πολιτικών δράσεων ανακατανομής ισχύος, και των ιδεολογικών μεταφυσικών που τις καλύπτουν, στο πλαίσιο των γεωγραφικών χώρων που οι πολιτικές αυτές εφαρμόζονται»⁴⁰. Η εν λόγω διεπιστημονική μέθοδος γεωπολιτικής ανάλυσης βασίζεται κυρίως στην επιστήμη της οικονομικής γεωγραφίας και αποτελεί ένα εργαλείο το οποίο μας βοηθά στον εντοπισμό, στην περιγραφή και στη μελέτη των παραγόντων που επιδρούν και μεταβάλλουν την κατανομή ισχύος σε ένα σύστημα διεθνών δρώντων, όσον αφορά τις βασικές πτυχές του (πολιτική, ασφάλεια/άμυνα, οικονομία, πολιτισμό), οι οποίες εν τέλει αποτελούν και τους δομικούς πυλώνες ισχύος του εκάστοτε συστήματος (Πυλώνας Άμυνας/Ασφάλειας, Πυλώνας Οικονομίας, Πυλώνας Πολιτικής, Πυλώνας Πολιτισμού/Πληροφορίας)⁴¹. Ουσιαστικά, η ΣΓΑ αρχικώς αναλύει παράγοντες και δεδομένα (ποιοτικά και ποσοτικά) και ακολούθως ερμηνεύει την επίδραση των ανωτέρω παραγόντων στην κατανομή ισχύος ενός συστήματος (στάδιο γεωπολιτικής αναλύσεως) και τελικώς προβλέπει την εξέλιξη στην ισορροπία του συστήματος (στάδιο γεωπολιτικής συνθέσεως), μέσω κατασκευής συγκεκριμένου γεωπολιτικού υποδείγματος, το οποίο αποτελεί και το τελικό προϊόν της μεθόδου. Η αξία της ΣΓΑ έγκειται στην προβλεπτική της ικανότητα, η οποία τελικώς την κατατάσσει στις επιστημονικές μεθόδους.⁴²

³⁹ Μάζης, Ι. Θ., 2012. *Μεταθεωρητική κριτική διεθνών σχέσεων και γεωπολιτικής*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

⁴⁰ Μάζης, Ι.Θ., 2002. «Γεωπολιτική: Η Θεωρία και η Πράξη» Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση. σελ. 30-44

⁴¹ Μάζης, Ι. Θ., 2017. «Εφαρμογή Απλών & Σύνθετων Δεικτών των Τεσσάρων Γεωπολιτικών Πυλώνων στη Μεθοδολογία της Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως: Η Περίπτωση της Συρίας», *Civitas Gentium* 2017, σελ. 240-314

⁴² Οι πιο σημαντικοί επιστημολόγοι του νεοθετικισμού Karl Raimund Popper, Thomas Kuhn και Imre Lakatos υποστηρίζουν ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει επιστημονική μέθοδος, χωρίς αυτή να διαθέτει προβλεπτική ικανότητα ή οποία θα δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις διαψεύσεως. Επομένως, η προβλεψιμότητα μιας μεθόδου είναι αυτή που την εντάσσει στο επιστημονικό πεδίο και ο έλεγχος των εξαγόμενων αποτελεσμάτων μέσω μιας κατάλληλης διαδικασίας διαψεύσεως είναι αυτός που ισχυροποιήσει το αποτέλεσμα. Η ΓΣΑ έχει ως επιστημονικό υπόβαθρο το Λακατιανό μοντέλο, το οποίο τοποθετεί αξιωματικά στο «σκληρό πυρήνα» του τις παραδοχές ότι τα χαρακτηριστικά των υποχώρων ενός γεωγραφικού συμπλόκου είναι μετρήσιμα και ότι το διεθνές περιβάλλον προσδιορίζεται από τους

2.2 Περιγραφή της έρευνας.

Για την βέλτιστη ανάλυση του θέματος και την απρόσκοπτη διεξαγωγή της έρευνας, αυτή χωρίστηκε σε στάδια/φάσεις ως ακολούθως

- Κριτική επισκόπηση της σχετικής με το θέμα βιβλιογραφίας.
- Συλλογή στοιχείων και επεξεργασία των επιλεγέντων γεωπολιτικών δεικτών (ΓΔ). Τα

στοιχεία που χρησιμοποιούνται εξάγονται κυρίως από ανοικτές πηγές εγνωσμένου κύρους όπως κυβερνήσεις κρατών, διεθνείς οργανισμοί (Ηνωμένα Έθνη, Παγκόσμια Τράπεζα, κα), διαδικτυακές πηγές, ελληνική και ξένη βιβλιογραφία. Η επεξεργασία των ΓΔ θα γίνει με χρήση συγκριτικών πινάκων και με απλή παράθεση στατιστικών στοιχείων, όπου αυτό επιβάλλεται, για την επαλήθευση αρχικών παραδοχών (πχ. αξία του ΓΠ για το παγκόσμιο διαμετακομιστικό εμπόριο, για τις οικονομίες της περιοχής, κα.) Ο λόγος που δεν θα υπεισέρθουμε σε βάθος στην ποιοτική ανάλυση των μετρήσιμων ΓΔ (στρατιωτικές δυνάμεις και μέσα), οφείλεται τόσο στους περιορισμούς που τίθενται στα πλαίσια της εκπόνησης της ΜΔΕ, καθώς και στην έλλειψη αντικειμενικών στοιχείων που δεν διατίθενται από ανοικτές πηγές (απόρρητα στοιχεία) καθώς αφορούν την πραγματική επιχειρησιακή απόδοση των εν λόγω δυνάμεων (μαχητική εμπειρία, αποτελεσματικότητα οπλικών συστημάτων και μέσων, σημεία υπεροχής, ευπάθειες, κα).

- Δημιουργία του γεωπολιτικού υποδείγματος τάσεων ανακατανομής της ισχύος.

2.3 Ανάλυση του Τίτλου Θέματος με βάση τη Μεθοδολογία της ΣΓΑ

Στη βάση της ΣΓΑ, τα βήματα τα οποία θα ακολουθήσουμε προκειμένου να αναλύσουμε το θέμα φαίνονται στην Εικόνα 1.

2.3.1 Ανάλυση Τίτλου Θέματος

Μετά από προσεκτική ανάγνωση του θέματος προκύπτουν τα εξής ερευνητικά ερωτήματα, που τίθεται προς εξέταση και επαλήθευση και συγκεκριμένα:

διεθνείς δρώντες που δραστηριοποιούνται εντός αυτού και οι οποίοι χαρακτηρίζονται από μια κοινή συστημική σχέση μεταξύ τους. Οι επικουρικές υποθέσεις της «προστατευτικής ζώνης» του σκληρού πυρήνα άπτονται: α) της ανάλυση της ισχύος σε τέσσερις θεμελιώδεις πυλώνες (άμυνα/ασφάλεια, οικονομία, πολιτική, πολιτισμός/πληροφορία), προσδιοριζόμενους από ένα πλήθος, σχετικά ή απολύτως, μετρήσιμων γεωπολιτικών δεικτών, β) των πόλων ισχύος ενός διεθνούς και διαρκώς μεταβαλλόμενου ασταθούς συστήματος. Τέλος, η ΣΓΑ στοχεύει σε συμπεράσματα πραξεολογίας, μιας «θεωρίας της πρακτικής», η οποία καταλήγει στην κατασκευή προβλεπτικού υποδείγματος τάσεων ανακατανομής ισχύος, με βάση το οποίο διενεργείται η λεγόμενη γεωστρατηγική σύνθεση, στην οποία στηρίζεται η διαδικασία λήψης απόφασης και χάραξης στρατηγικής.

- Ποιος ο βαθμός επίδρασης των διεθνών στενών ναυσιπλοΐας στην ομαλή λειτουργία βασικών συνιστωσών του διεθνούς συστήματος, όπως ο έλεγχος των θαλασσίων οδών επικοινωνίας και του διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω αυτών και της παγκόσμιας οικονομίας και ανταγωνισμού ισχύος μεταξύ συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων;
- Ποια η βούληση - δυνατότητα των υπερσυστημικών δρώντων (Η.Π.Α, ΚΙΝΑ, κα) να ελέγξουν στρατιωτικά, οικονομικά και πολιτικά τα ΔΣΝ/ΘΣΠ του υπό εξέταση συμπλόκου, προκειμένου να ανασχέσουν την επικράτηση ενός εκάστου ή άλλων δρώντων επί αυτών, επιφέροντας ανακατανομή ισχύος εντός του υπό εξέταση συμπλόκου;
- Πως ανακατανέμεται η ισχύς στα υπό εξέταση γεωπολιτικά υποσυστήματα, με βάση τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα (τάσεις πολυπολικότητα του διεθνούς συστήματος), τον ανταγωνισμό μεταξύ των υπερσυστημικών δρώντων και το γεωπολιτικό υπόδειγμα το οποίο θα κατασκευαστεί;

Πέραν των ανωτέρω ερωτημάτων, πιθανόν να προκύψουν στην πορεία της εργασίας και νέα, καθώς παράλληλα με τη συγγραφή θα παρακολουθούνται σε πραγματικό χρόνο οι γεωπολιτικές εξελίξεις (πολιτικές, οικονομικές, στρατιωτικές) που αφορούν το υπό εξέταση σύμπλοκο.

2.3.2 Ερευνητικοί περιορισμοί

Οι χώρες του Ανατολικού Ινδικού Ωκεανού και της ΝΑ Ασίας που λαμβάνονται υπόψη στην ανάλυση, λόγω της θέσης τους όσον αφορά τα διεθνή στενά της περιοχής, λόγω της οικονομικής δυναμικής που αναπτύσσουν τις τελευταίες δεκαετίες και τέλος λόγω της θέσης τους εντός του διεθνούς συστήματος (συμμαχίες, οργανισμοί, διεθνείς συνθήκες – συμβάσεις, κα), είναι οι χώρες που συνθέτουν τα υποσυστήματα του Συμπλόκου, καθώς και άλλες όπως η Κίνα, η Νότια Κορέα, η Ιαπωνία και η Ινδία που συνορεύουν ή βρίσκονται εντός του υπό εξέταση συμπλόκου. Επίσης, εξετάζονται οι πυλώνες της πολιτικής, της οικονομίας και της άμυνας/ασφάλειας και αγνοείται αυτός του πολιτισμού/πληροφορίας για πρακτικούς λόγους, χωρίς αυτό να μειώνει τη σημασία του. Τέλος, τα στοιχεία τα οποία συλλέγονται, είναι αποκλειστικά από ανοικτές πηγές δεδομένων.

2.3.3 Γεωπολιτικό Σύμπλοκο (ΓΣ)

Ως ΓΣ καθορίζεται η ευρύτερη γεωγραφική ενότητα εντός της οποίας εντοπίζεται το υπό εξέταση γεωπολιτικό σύστημα. Στη παρούσα μελέτη ως ΓΣ ορίζεται η γεωγραφική περιοχή που αποτελείται από τον Ανατολικό Ινδικό Ωκεανό και την Νοτιοανατολική Ασία. (Χάρτης 11)

2.3.4 Γεωπολιτικός Παράγων (ΓΠ)

Με τον όρο «γεωπολιτικός παράγων» εννοούμε εκείνον τον παράγοντα ο οποίος προκαλεί ανακατανομή της ισχύος στο υπό μελέτη Σύστημα/Σύμπλοκο. Στην περίπτωση μας ΓΠ είναι τα ΔΣΝ/ΘΣΠ της Malacca πρωτίστως και της Sunda και του Lombok δευτερευόντως (Χάρτης 1). Ζητούμενο της έρευνας είναι η απόδειξη ότι τα ανωτέρω ΔΣΝ/ΘΣΠ απετέλεσαν και συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικό ΓΠ, ο οποίος ανακατανέμει την ισχύ εντός του ΓΣ και καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις εφαρμοζόμενες πολιτικές των κρατών που συνθέτουν τόσο τα υποσυστήματα του ΓΣ όσο και άλλων εντός και εκτός ΓΣ.

2.3.5 Γεωπολιτικά Υποσυστήματα (ΓΥ)

Με τον όρο ΓΥ εννοούμε μία συγκεκριμένη γεωγραφική ενότητα εντός του ΓΣ επί της οποίας δρα ο ΓΠ. Στην περίπτωση μας και μετά από προσεκτική ανάγνωση του χάρτη της υπό εξέταση περιοχής (γεωγραφικού συμπλόκου), οριοθετούμε τρία διακριτά υποσυστήματα (Χάρτης 12):

- Υποσύστημα Α (Υ_Α): Ινδονησία – Μαλαισία – Σιγκαπούρη – Ταϊλάνδη
- Υποσύστημα Β (Υ_Β): Ινδονησία – Μαλαισία – Σιγκαπούρη
- Υποσύστημα Γ (Υ_Γ): Ινδονησία – Μαλαισία – Σιγκαπούρη – Φιλιππίνες

Τα ανωτέρω ΓΥ αθροιζόμενα ως προς την γεωγραφική τους έκταση συνθέτουν το Γεωπολιτικό Σύστημα, δηλαδή τον γεωγραφικό χώρο που θα αποτελέσει «αντικείμενο» της παρούσης αναλύσεως.

2.3.6 Υπερσυστημικοί Δρώντες

Ως υπερσυστημικοί δρώντες χαρακτηρίζεται το σύνολο των πόλων διεθνούς ισχύος που επηρεάζουν την δράση του ΓΠ στο εσωτερικό των υποσυστημάτων, του εκάστοτε ΓΣ. Στο υπό εξέταση σύμπλοκο, όπου εντοπίζονται τα υποσυστήματά μας, κυρίαρχοι υπερσυστημικοί δρώντες είναι οι Η.Π.Α και η Κίνα (αποτελεί η ίδια συνθετικό στοιχείο του υπό εξέταση συμπλόκου). Άλλοι υπερσυστημικοί δρώντες όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και η ASEAN, αλλά και περιφερειακές δυνάμεις όπως η Ινδία, ασκούν επίσης επίδραση επί των γεωπολιτικών υποσυστημάτων και για το λόγο αυτό θα γίνει σχετική μνεία. Οι ανωτέρω υπερσυστημικοί δρώντες εμπλέκονται και αλληλοεπιδρούν επί των υποσυστημάτων επηρεάζοντας τους εθνικούς δρώντες εντός αυτών. (Χάρτης 13)

2.3.7 Γεωπολιτικοί Πυλώνες Ισχύος (ΓΠ)

Οι ΓΠ, σύμφωνα με την ορολογία της ΣΓΑ⁴³, είναι αυτοί της *άμυνας/ασφάλειας, της οικονομίας, της πολιτική και του πολιτισμού/πληροφορίας*, οι οποίοι καθορίζουν την κατανομή της ισχύος μεταξύ των δρώντων ενός ΓΣ και επί των οποίων δρα ο ΓΠ επηρεάζοντας συγκεκριμένους ΓΔ που τους εκφράζουν. Στην παρούσα μελέτη ο ΓΠ των ΔΣΝ/ΘΣΠ επηρεάζει τους Πυλώνες της Οικονομίας (πρωτίστως), της Πολιτικής και της Άμυνας/Ασφάλειας, όπως θα δειχτεί ακολούθως με χρήση κατάλληλων ΓΔ. Η επιλογή των ανωτέρω ΓΠ είναι αποτέλεσμα πραγματολογικής ανάλυσης του υπό εξέταση ΓΣ, όπως αυτή παρατίθεται στα επόμενα κεφάλαια.

2.3.8 Γεωπολιτικοί Δείκτες (ΓΔ)

Σύμφωνα με τη θεωρία της ΣΓΑ, ο εξεταζόμενος ΓΠ επηρεάζει συγκεκριμένους ΓΔ ενός εκάστου ΓΠ. Για τις ανάγκες της ανάλυσής μας επιλέγονται αντιπροσωπευτικοί ΓΔ, οι οποίοι σχετίζονται με τους ΓΠ της «Άμυνας /Ασφάλειας» και της «Οικονομίας» και της «Πολιτικής».

- Όσον αφορά τον πυλώνα της άμυνας/ασφάλειας οι επιλεγθέντες γεωπολιτικοί δείκτες είναι ο Παγκόσμιος Δείκτης Μαχητικής Ισχύος (Global FirePower Index, GFPI)⁴⁴ εφεξής (ΓΔ1) και ο Παγκόσμιος Δείκτης Στρατιωτικοποίησης (Global Militarization Index, GMI)⁴⁵ στο εξής

⁴³ ΕΚΠΑ, Ψηφιακή Ορολογία Γεωπολιτικής και Γεωστρατηγικής, Πηγή <https://goo.gl/M6S4vi>

⁴⁴ Ο GFPI είναι ένας πολυσύνθετος ΓΔ (αποτελεί σύνθεση άνω των 50 σύνθετων και απλών ΓΔ όπως manpower, airpower, army strength, navy strength, natural resources, logistics, finance, geography), ο οποίος αντλεί δεδομένα από την παγκόσμια βάση δεδομένων “Global Firepower”, τα οποία αφορούν τις εκτιμώμενες συμβατικές στρατιωτικές δυνατότητες των κρατών. Ο εν λόγω δείκτης («PwrIdx») αντικατοπτρίζει ουσιαστικά τη στρατιωτική ισχύ ενός έθνους και με βάση αυτόν δημιουργείται μία λίστα με την κατάταξη GFPI των κρατών. Για το 2020, η παγκόσμια κατάταξη του GFPI, περιλαμβάνει συνολικά 136 κράτη, μεταξύ των οποίων και οι χώρες των ΓΣ τις οποίες εξετάζουμε. Πληροφορίες σχετικά με τη μεθοδολογία κατασκευής του σύνθετου ΓΔ1 παρέχονται στο Παράρτημα Ε στο τέλος της παρούσης Πηγή: <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>

⁴⁵ Ο Παγκόσμιος Δείκτης Στρατιωτικοποίησης (GMI), είναι ένας σύνθετος δείκτης ο οποίος εκδίδεται σε ετήσια βάση από την Bonn International Center of Conversion (BICC), απεικονίζει με την μεγαλύτερη δυνατή αντικειμενικότητα το βαθμό στρατιωτικοποίησης των χωρών σε παγκόσμια κλίμακα. Προκύπτει από τη σύνθεση του Δείκτη Στρατιωτικών Δαπανών (Military Expenditure Index/MEI), του Δείκτη Στρατιωτικού Προσωπικού (Military Personnel Index/MPI) και του Δείκτη Βαρέων Οπλικών Συστημάτων (Heavy Weapons Index/HWI). Ο δείκτης αυτός αντλεί τα δεδομένα από το SIPRI (Stockholm Peace Research Institute), το IMF (International Monetary Fund), τον WHO (World Health Organization), το IISS (International Institute for Strategic Studies) και το BICC. Η χρησιμότητα του δείκτη έγκειται στον καθορισμό της κατάταξης μιας χώρας σύμφωνα με το βαθμό στρατιωτικοποίησής της, γεγονός που με τη σειρά του καθιστά δυνατή τη σύγκριση της με άλλες χώρες και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων. Πληροφορίες σχετικά με τη μεθοδολογία κατασκευής του σύνθετου ΓΔ2 παρέχονται σε σχετικό Παράρτημα ΣΤ στο τέλος της παρούσης. Πηγή: <https://gmi.bicc.de/#weapons@2019>

αναφερόμενος ως (ΓΔ2). Ο λόγος που χρησιμοποιούνται οι ανωτέρω σύνθετοι γεωπολιτικοί δείκτες είναι για να καταδείξουν το μέγεθος της ισχύος του γεωπολιτικού πυλώνα άμυνας/ασφάλειας ενός εκάστου δρώντα (συστημικού ή υπερσυστημικού) και τη δυνατότητα αυτών να ελέγξουν στρατιωτικά (έλεγχος, περιορισμός ή απαγόρευση ελεύθερης ναυσιπλοΐας, αποκλεισμός, κα) τα εν λόγω διεθνή στενά (ΓΠ), γεγονός που δύναται να πλήξει καίρια τα ζωτικά συμφέροντα (εισαγωγές, εξαγωγές, συγκοινωνίες, κα) των κρατών που συνθέτουν το ΓΣ, αλλά και των υπερσυστημικών. Επισημαίνεται ότι οι εν λόγω δείκτες αποτελούν σύνθεση πολλών απλών αλλά σημαντικών δεικτών σχετικά με θέματα άμυνας και ασφάλειας, οι οποίοι παρουσιάζονται αναλυτικά, μαζί με τη σχετική μεθοδολογία σε παραρτήματα της παρούσης.

- Όσον αφορά τον πυλώνα της οικονομίας, οι επιλεγέντες ΓΔ αφορούν οικονομικά στοιχεία και δείκτες που καταδεικνύουν τη σπουδαιότητα των θαλασσιών οδών και των διεθνών στενών ναυσιπλοΐα, που εντοπίζονται στα υπό εξέταση γεωπολιτικά σύμπλοκα, για το παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη των χωρών που συνθέτουν τα ανωτέρω γεωπολιτικά σύμπλοκα. Επίσης παρουσιάζονται οικονομικά στοιχεία που δείχνουν το εύρος της οικονομικής διεΐσδυσης των υπερσυστημικών δρώντων σε χώρες της περιοχής και της οικονομικής εξάρτησης που δημιουργείται για τις τελευταίες, εξάρτηση η οποία δύναται να επηρεάσει σημαντικά την εξωτερική πολιτική τους σε μείζονα ζητήματα. Τέτοιοι δείκτες είναι τα ετήσια στοιχεία του παγκόσμιου συστήματος μεταφοράς ενεργειακού μείγματος (πετρέλαιο, φυσικό αέριο) (ΓΔ3), της μεταφορά πάσης φύσεως εμπορευμάτων (ΓΔ4) και των άμεσων επενδύσεων στις οικονομίες των χωρών της περιοχής (ΓΔ5).

- Τέλος, όσον αφορά τον πυλώνα της πολιτικής, ο επιλεγθείς γεωπολιτικός δείκτης είναι ο Δείκτης Αστάθειας Κρατών (Fragile State Index, FSI)⁴⁶ εφεξής ΓΔ6 των χωρών που συνθέτουν το υπό εξέταση υποσύστημα και των υπερσυστημικών δρώντων που επηρεάζουν την ισορροπία ισχύος στα ανωτέρω συστήματα. Ο λόγος που χρησιμοποιείται ο ανωτέρω δείκτης είναι για να καταδειχτεί η πολιτική, οικονομική και κοινωνική σταθερότητα των χωρών που συνθέτουν τα

⁴⁶ Ο ΓΔ3 (FSI) είναι ένας δείκτης ο οποίος εκπονείται σε ετήσια βάση και αποτυπώνει τη «δυναμική αστάθειας» των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Με βάση αυτόν το δείκτη συντάσσεται λίστα κατάταξης κρατών με βάση τον κίνδυνο εκδήλωσης εσωτερικής αστάθειας, ως αποτέλεσμα διαφόρων πιέσεων και προκλήσεων, που αντιμετωπίζουν τα κράτη. Για τον υπολογισμό της τιμής του FSI χρησιμοποιείται το αναλυτικό εργαλείο Conflict Assessment System Tool (CAST), το οποίο αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του Οργανισμού Fund For Peace (FFP). Πληροφορίες σχετικά με τη μεθοδολογία κατασκευής του σύνθετου ΓΔ6 παρέχονται σε σχετικό Παράρτημα Ζ στο τέλος της παρούσης. Πηγή: <https://fragilestatesindex.org/>

υποσυστήματα του ΓΣ, σταθερότητα η οποία προσδίδει ισχύ στην διεθνή θέση της εκάστοτε χώρας, επιτρέποντάς της να παρεμβαίνει στη λειτουργία του ΓΥ και κατ' επέκταση του ΓΣ στο οποίο ανήκει με τρόπο που να εξασφαλίζει τα εθνικά της συμφέροντα.

2.3.8.1 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Πυλώνα Αμυνας/Ασφάλειας

ΓΔ1: Παγκόσμιος Δείκτης Μαχητικής Ισχύος (Global FirePower Index, GFPI)

Με βάση τα στοιχεία του ΓΔ1⁴⁷ για το έτος 2020 και όσον αφορά τους υπερσυστημικούς δρώντες (Πίνακας 4), οι Η.Π.Α κατατάσσονται στην 1η θέση παγκοσμίως όσον αφορά την στρατιωτική ισχύ και ακολουθούν η Ρωσική Ομοσπονδία (2^η), η Κίνα (3^η) και η Ινδία (4^η), με τις πραγματικές διαφορές όσον αφορά τις αεροναυτικές κυρίως δυνάμεις να καταδεικνύουν σαφή υπεροχή των Η.Π.Α⁴⁸. Επισημαίνεται ότι οι ανωτέρω χώρες βελτιώσαν τις επιδόσεις τους σε σχέση με το 2019 και αποτελούν τους κύριους δρώντες στο ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας.

Ομοίως, όσον αφορά τα γεωπολιτικά μας υποσυστήματα ΓΥ_Α, ΓΥ_Β και ΓΥ_Γ, παρατηρούμε ότι από άποψης στρατιωτικής ισχύος είναι περίπου στα ίδια επίπεδα, με το ΓΥ_Α να καταλαμβάνει την 1^η θέση (0,52), ακολουθούμενο από το ΓΥ_Β (0,57) και το ΓΥ_Γ (0,62) την 3^η. Αναλυτικά,

- **ΓΥ_Α** : Ισχυρότερη στρατιωτικά χώρα είναι η Ινδονησία (0,25) και έπονται κατά σειρά η Ταϊλάνδη (0,36), η Μαλαισία (0,65) και η Σιγκαπούρη (0,80), με μέση τιμή δείκτη ισχύος ΓΔ1=0,52 (Πίνακας 5).

- **ΓΥ_Β** : Ισχυρότερη στρατιωτικά χώρα είναι η Ινδονησία και έπονται κατά σειρά η Μαλαισία και η Σιγκαπούρη με μέση τιμή δείκτη ισχύος ΓΔ1=0,57 (Πίνακας 6).

- **ΓΥ_Γ** : Ισχυρότερη στρατιωτικά χώρα είναι η Ινδονησία και έπονται κατά σειρά η Μαλαισία και οι Φιλιππίνες (0,79) με μέση τιμή δείκτη ισχύος ΓΔ1=0,62 (Πίνακας 7).

ΓΔ2: Παγκόσμιος Δείκτης Στρατιωτικοποίησης (Global Militarization Index, GMI)

Με βάση τα στοιχεία του ΓΔ2 για το έτος 2019 οι χώρες του ΓΣ κατατάσσονται με τη σειρά που φαίνονται στον Πίνακα 8. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τους υπερσυστημικούς δρώντες (Πίνακας 9), οι Η.Π.Α κατατάσσονται στην 1^η θέση (27η θέση παγκοσμίως) με GMI Score = 206

⁴⁷ Όσο μικρότερη η τιμή του ΓΔ1 για μία χώρα, τόσο μεγαλύτερη η μαχητική ισχύς της (βλέπε Παράρτημα Ε).

⁴⁸ Στους ακόλουθους συνδέσμους είναι διαθέσιμα τα τελευταία στοιχεία σύγκρισης της στρατιωτικής ισχύος των συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων του ΓΣ Πηγή 1: <https://www.globalfirepower.com/> και Πηγή 2: <https://armedforces.eu/compare/>

όσον αφορά το επίπεδο στρατικοποίησης και ακολουθούν η Ινδία στην 2^η θέση (81^η θέση παγκοσμίως) και GMI Score = 131 και η Κίνα στην 3^η θέση (98^η παγκοσμίως) με GMI Score = 121.

Ομοίως, όσον αφορά τις χώρες των γεωπολιτικών υποσυστημάτων ΓΥ_A, ΓΥ_B και ΓΥ_Γ παρατηρούμε ότι από άποψη επιπέδου στρατικοποίησης τα ΓΥ_A (GMI Score 167,5) και ΓΥ_B (GMI Score 170) είναι περίπου στα ίδια επίπεδα, ενώ στο ΓΥ_Γ παρατηρείται χαμηλότερος βαθμός στρατικοποίησης (GMI Score 98,33). Αναλυτικά,

- **ΓΥ_A:** Η Σιγκαπούρη χαρακτηρίζεται από τον υψηλότερο βαθμό στρατικοποίησης, σε σχέση με τους συστημικούς και υπερσυστημικούς δρώντες του ΓΣ (1^η θέση, 5^η παγκοσμίως, GMI Score 297) με την Ταϊλάνδη στην 2^η θέση (58^η, GMI Score 160), την Μαλαισία στην 3^η (90^η, GMI Score 126) και την Ινδονησία στην 4^η θέση (123^η, GMI Score 87) (πίνακας 10).

- **ΓΥ_B:** Όπως ΓΥ_A (Πίνακας 11).

- **ΓΥ_Γ:** Το μεγαλύτερο επίπεδο στρατικοποίησης από όλες τις χώρες του υποσυστήματος το έχει η Μαλαισία και έπονται κατά σειρά η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες (128^η, GMI Score 82) με μέση τιμή δείκτη ισχύος $\Gamma\Delta 1=0,62$ (Πίνακας 12).

Ειδικά όσον αφορά τις στρατιωτικές δαπάνες, ως ποσοστό του Α.Ε.Π αλλά και σε απόλυτους αριθμούς, μεταξύ των υπερσυστημικών δρώντων οι Η.Π.Α κατέχουν με διαφορά την πρώτη θέση (750 δις \$), ξεδεύοντας τριπλάσια χρήματα για εξοπλισμούς σε σχέση με την Κίνα (237 δις \$), ενώ μεταξύ των χωρών των υποσυστημάτων ξεχωρίζει η Σιγκαπούρη η οποία δαπανά 11,2 δις \$, με την Ινδονησία και την Ταϊλάνδη να ακολουθούν με περίπου 7,6 δις \$ και 7,1 δις \$ αντίστοιχα και την Μαλαισία και τις Φιλιππίνες να διαθέτουν για την άμυνα τους 4 δις \$ και 3,5 δις \$ αντίστοιχα.

Σε επίπεδο συμμαχιών μεταξύ των υπερσυστημικών δρώντων και των χωρών των υποσυστημάτων, στο άρμα των Η.Π.Α συνδέονται δυνητικά οι περισσότερες χώρες, είτε μέσω επίσημης σύναψης στρατιωτικής συμμαχίας, είτε ανεπίσημα.

2.3.8.2 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Πυλώνα Οικονομίας

ΓΔ3: Ποσότητες Αργού Πετρελαίου και Παράγωγων Προϊόντων που Διακινούνται μέσω του ΔΣΝ της Malacca (εκατ. βαρέλια ημερησίως)

Με βάση τα στοιχεία του ΓΔ3 για το έτος 2016, όπως αυτά παρουσιάζονται μέσω διαγραμμάτων, πινάκων και χαρτών, διαπιστώνουμε τα ακόλουθα:

- Το ΔΣΝ της Malacca είναι το 2^ο σε διακίνηση πετρελαίου στενό παγκοσμίως μετά από αυτό του Hormuz (Χάρτης 7, Διάγραμμα 1)
- Μέσω του στενού της Malacca και της Νότιας Σινικής Θάλασσας εφοδιάζονται ουσιαστικά χώρες της Ανατολικής Ασίας και του Ειρηνικού, οι οποίες αποτελούν την ατμομηχανή της παγκόσμιας οικονομίας (Χάρτης 14, 15 - Διάγραμμα 2).
- Η Κίνα όπως και άλλες χώρες του γεωπολιτικού μας συμπλόκου προμηθεύεται τον μεγαλύτερο όγκο του πετρελαίου που καταναλώνει από χώρες του Περσικού Κόλπου και της Μέσης Ανατολής, πετρέλαιο που μεταφέρεται στη πλειονότητά του (περίπου 60%) μέσω του ΔΣΝ της Malacca και της Νότιας Σινικής Θάλασσας (Διάγραμμα 3).

ΓΔ4: Μεταφορά Εμπορευμάτων μέσω του Συστήματος Malacca – Sunda – Lombok – Νότια Σινική Θάλασσα, ως ποσοστό του Παγκόσμιου Εμπορίου και των Χωρών του ΓΣ

Με βάση τα στοιχεία που παρουσιάζονται σε διαγράμματα, χάρτες και πίνακες που θα αναλυθούν ακολούθως αποδεικνύεται η τεράστια στρατηγική σημασία του θαλάσσιου συστήματος Malacca – Sunda – Lombok – Νότια Σινική Θάλασσα για την ασφαλή λειτουργία του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Συγκεκριμένα, έχει υπολογιστεί ότι 80% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο και 70% σε αξία εξυπηρετείται δια θαλάσσης, εκ των οποίων το 60% διέρχεται μέσω των ΔΣΝ της ΝΑ Ασίας (κυρίως της Malacca) και της Νότιας Σινικής Θάλασσας, χρησιμοποιώντας το 1/3 του δυναμικού της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αναλυτικά, με βάση τα διαγράμματα 4, 5 και 6 προκύπτει αβίαστα ότι ιδιαίτερα οι μεγάλες οικονομικές δυνάμεις της περιοχής όπως η Κίνα, η Ταϊβάν, η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, κα βασιάζονται στο Στενό της Malacca, το οποίο συνδέει τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και κατ' επέκταση τον Ειρηνικό με τον Ινδικό Ωκεανό. Ιδιαίτερα η Κίνα, ως δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο με πάνω από το 60% του εμπορίου της (σε αξία) να διακινείται μέσω θαλάσσης, εξαρτά την οικονομική της ασφάλεια από την ανεμπόδιστη πρόσβαση και διέλευση των εισαγωγών και εξαγωγών της (πρώτες ύλες, εμπορεύματα) από την ασφάλεια των ανωτέρω γεωγραφικών περιοχών.

ΓΔ5: Άμεσες Ξένες Επενδύσεις σε Οικονομίες Χωρών των ΓΥΑ, ΓΥΒ, ΓΥΓ

Με βάση τα στοιχεία των πινάκων που θα παρουσιαστούν ακολούθως, εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την οικονομική διείσδυση των υπερσυστημικών δρώντων αλλά και άλλων χωρών στα συστατικά κράτη των υπό εξέταση Γεωπολιτικών Υποσυστημάτων του Συμπλόκου μας, η οποία επιτυγχάνεται κυρίως μέσω άμεσων επενδύσεων σε διάφορους τομείς

των οικονομιών τους, σε ετήσια βάση. Σύμφωνα λοιπόν με τα πιο πρόσφατα δεδομένα διαπιστώνουμε τα ακόλουθα:

- Οι μεγαλύτερες επενδύσεις στις χώρες του υποσυστήματος ΓΥ_Α έχουν ως εξής:
 - Πρώτος τη τάξη επενδυτής όσον αφορά την Σιγκαπούρη είναι οι Η.Π.Α για το 2018 με 16,6% επί του συνόλου των επενδύσεων και ακολουθούν κυρίως δυτικές οικονομίες (Πίνακας 13)
 - Οι Η.Π.Α επενδύουν στην Ταϊλάνδη σε ποσοστό 6,7% με την Κίνα να υπολείπεται σε ποσοστό (2,8%), ενώ δεύτερη χώρα σε επενδύσεις είναι η Σιγκαπούρη 16,4% για το 2019 (Πίνακας 14)
 - Η Σιγκαπούρη είναι ο μεγαλύτερος επενδυτής της Μαλαισίας με 21,7%, ενώ εκ των υπερσυστημικών δρώντων οι Η.Π.Α συμμετέχουν με ποσοστό 6%, με την Κίνα να υπολείπεται σε ποσοστό (2,8%), ενώ δεύτερη χώρα σε επενδύσεις είναι η Σιγκαπούρη για το 1^ο τρίμηνο του 2020 (Πίνακας 15)
 - Η **Σιγκαπούρη** είναι επίσης ο μεγαλύτερος επενδυτής της Ινδονησίας με **27%**, η Ταϊλάνδη ακολουθεί με ποσοστό 5,1%, ενώ εκ των υπερσυστημικών δρώντων οι Η.Π.Α επενδύουν με ποσοστό 4% και η Κίνα με ένα ποσοστό 3,8%, για το 2019 (Πίνακας 16)
 - Όσον αφορά τις επενδύσεις στις χώρες του υποσυστήματος ΓΥ_Β, βλέπε ΓΥ_Α.
 - Όσον αφορά τις επενδύσεις στις χώρες του υποσυστήματος ΓΥ_Γ έχουν ως εξής:
 - Για την Μαλαισία και την Ινδονησία όπως στο ΓΥ_Β
 - Μεγαλύτερος επενδυτής των Φιλιππίνων είναι η **Σιγκαπούρη με ποσοστό 45,2%**, με την Ταϊλάνδη να επενδύει σε ποσοστό 2,3%, ενώ εκ των υπερσυστημικών δρώντων οι Η.Π.Α επενδύουν με ένα μικρό σχετικά ποσοστό 3%, ενώ αντίθετα η Κίνα συμμετέχει με ένα σημαντικό υψηλό ποσοστό της τάξης του 22,7%, για το 2019 (Πίνακας 17)
 - Όσον αφορά τις χώρες του υπερσυστήματος Η.Π.Α και Κίνα, παρατηρούμε ότι ενώ οι επενδύσεις της Κίνας στις Η.Π.Α το διάστημα 2013-2018 παρουσιάζουν συνεχή και μεγάλη άνοδο (Διάγραμμα 7), εντούτοις το 2018 παρουσιάζουν ραγδαία μείωση, σχεδόν αναστέλλονται, λόγω της πολιτικής Trump (Πίνακας 18). Εν αντιθέσει, οι Η.Π.Α επενδύουν στην Κίνα με ένα ποσοστό 2% που δεν απέχει πολύ από το ποσοστό των άλλων κύριων επενδυτών.

Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε σταθερές οικονομικές σχέσεις μεταξύ των χωρών των τριών υποσυστημάτων με την Σιγκαπούρη να παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, γεγονός που καταδεικνύει επιθυμία συνεργασίας και ανάπτυξης των σχέσεων μεταξύ των χωρών των ΓΥ.

Επίσης, βλέπουμε τις Η.Π.Α να επενδύουν οικονομικά σε όλες τις χώρες των ΓΥ με ποσοστά πολύ μεγαλύτερα της Κίνας, πλην των Φιλιππίνων, όπου η τελευταία κατέχει την 2^η θέση σε επενδύσεις πίσω από την Σιγκαπούρη, γεγονός που εξηγείται από την επιθυμία της Κίνας να εξομαλύνει τις σχέσεις της με την ανωτέρω χώρα και να αυξήσει την επιρροή της μέσω διείσδυσης στην οικονομία της, γεγονός που θα επιτρέψει, πιθανώς, την επίλυση των διαφορών τους όσον αφορά τον καθορισμό των θαλασσίων ζωνών επ' ωφελεία της.

2.3.8.3 Ανάλυση Γεωπολιτικών Δεικτών Ήυλώνα Πολιτικής

ΓΔ6: Δείκτης Αστάθειας Κρατών (Fragile State Index, FSI)

Με βάση τα στοιχεία του ΓΔ6 για το έτος 2020 και όσον αφορά τους υπερσυστημικούς δρώντες, οι Η.Π.Α χαρακτηρίζονται ως η λιγότερο «εύθραυστη-ασταθής» χώρα σε σχέση με τις δύο υπερδυνάμεις που δρουν στο Σύμπλοκο, Κίνα και Ινδία (Πίνακας 20). Επισημαίνεται ότι Κίνα βελτίωσε τη θέση της σε σχέση με το 2019, ενώ η θέση της Ινδίας επιδεινώθηκε. Οι τάσεις αστάθειας των ανωτέρω χωρών φαίνονται στο Διάγραμμα 8.

Ομοίως, όσον αφορά τις χώρες των γεωπολιτικών υποσυστημάτων ΓΥ_Α, ΓΥ_Β και ΓΥ_Γ παρατηρούμε ότι από άποψης αστάθειας είναι περίπου στα ίδια επίπεδα, με το ΓΥ_Β να καταλαμβάνει την 1^η θέση, ακολουθούμενο από το ΓΥ_Α (2^η) και το ΓΥ_Γ (3^η). Αναλυτικά,

- **ΓΥ_Α** : Πιο σταθερή πολιτικά χώρα του ΓΥ είναι η Σιγκαπούρη με σημαντική διαφορά από τις υπόλοιπες χώρες του υποσυστήματος, υπερτερώντας σε όλους τους επιμέρους δείκτες που συνθέτουν τον ΓΔ6. Αντίθετα, ως πιο ασταθής χώρα χαρακτηρίζεται η Ταϊλάνδη, γεγονός που θα αναλυθεί σε επόμενη ενότητα (Πίνακας 21). Οι τάσεις αστάθειας των χωρών του υποσυστήματος φαίνονται στο Διάγραμμα 9, όπου και διαπιστώνεται σταθερή βελτίωση των δεικτών την περίοδο 2006-2020.

- **ΓΥ_Β** : Σύμφωνα με την ανάλυση του ΓΥ_Α και σύμφωνα με τον Πίνακα 22 και το Διάγραμμα 10.

- **ΓΥ_Γ** : Πιο σταθερή πολιτικά χώρα του ΓΥ είναι η Μαλαισία με σχετικά σημαντική διαφορά από τις υπόλοιπες χώρες του υποσυστήματος. Αντίθετα, ως πιο ασταθής χώρα χαρακτηρίζονται οι Φιλιππίνες, γεγονός που θα αναλυθεί σε επόμενη ενότητα (Πίνακας 23). Οι τάσεις αστάθειας των χωρών του υποσυστήματος φαίνονται στο Διάγραμμα 11, όπου και διαπιστώνεται σταθερή βελτίωση των δεικτών την περίοδο 2006-2020.

- Μεταξύ των τριών υποσυστημάτων το λιγότερο ασταθές είναι το ΓΥ_Β και το πιο ασταθές το ΓΥ_Γ.

3. Συστημική Γεωπολιτική Ανάλυση

3.1 Η πολιτική και οικονομική σημασία του Ινδικού Ωκεανού

Ο Ινδικός Ωκεανός έχει τεράστια γεωπολιτική αξία λόγω της γεωγραφικής του θέσης⁴⁹, της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας (Χάρτης 16) που συντελείται εντός των γεωγραφικών του ορίων και λόγω των γεωπολιτικών συμφερόντων που διακυβεύονται μεταξύ τοπικών και διεθνών, συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων. Ο Ινδικός ωκεανός φιλοξενεί πολυσύχναστες οδούς θαλάσσιας επικοινωνίας, οι οποίες διέρχονται από κρίσιμα ΔΣΝ/ΘΣΠ, όπως το στενό της Malacca, συνδέοντάς τον με την Νότια Σινική Θάλασσα και μερικές από της πιο σημαντικές οικονομίες του πλανήτη.

3.2 Η πολιτική και οικονομική σημασία της Νότιας Σινικής Θάλασσας

Η Νότια Σινική Θάλασσα θεωρείται ότι αποτελεί και θα συνεχίσει να αποτελεί ένα από τα κυριότερα γεωπολιτικά σημεία ανάφλεξης του 21^{ου} αιώνα, γεγονός το οποίο αναμένεται να θέσει σε κίνδυνο την παρούσα ισορροπία δυνάμεων μεταξύ της κυριαρχούσας υπερδύναμης Η.Π.Α (Ναυτικής Υπερδύναμης) και της νέο-αναδυόμενης υπερδύναμης, της Κίνας. Η γενεσιουργός αιτία των προβλημάτων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του γεωπολιτικού συμπλόκου και πυροδοτούν εντάσεις και ενέργειες αλλαγής του ισχύοντος status quo, είναι προβλήματα καθορισμού και αμφισβήτησης των θαλασσιών ζωνών (Υφαλοκρηπίδα, ΑΟΖ) κρατών της περιοχής και διαφορές που εδράζονται στην μη τήρηση των αρχών της UNCLOS, παρά το γεγονός ότι τόσο η Κίνα όσο και τα λοιπά κράτη του ΓΣ έχουν επικυρώσει την εν λόγω διεθνή σύμβαση (Πίνακας 24). Συγκεκριμένα, η Κίνα διεκδικεί το μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας επιφάνειας της νότιας Σινικής Θάλασσας (βλέπε χάρτη 17), εις βάρος των συνορευόντων κρατών, όχι βάση του ΔΔτΘ αλλά στη βάση «ιστορικών της δικαιωμάτων» τα οποία επικαλείται. Η πρακτική αυτή της συνεχούς αμφισβήτησης των δικαιωμάτων άλλων κρατών της περιοχής, της δημιουργίας τεχνητών νησιών και της στρατικοποίησής τους, και η απαγόρευση πρόσβασης και εκμετάλλευσης του συνόλου σχεδόν των διαφιλονικούμενων θαλάσσιων εκτάσεων της ανωτέρω θαλάσσιας περιοχής (παραβίαση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των γειτονικών κρατών, έχει οδηγήσει σε όξυνση των

⁴⁹ Ο Ινδικός Ωκεανός είναι ο τρίτος μεγαλύτερος ωκεανός της γης και καλύπτει σχεδόν το 20% της επιφάνειάς της. Στο βορρά διαβρέχει τη νότια Ασία (μέρος της οποίας είναι η Ινδική χερσόνησος), στη δύση την Αραβική χερσόνησο και την Αφρική και στην ανατολή τη χερσόνησο της Μαλαισίας, τις νήσους Σούνδες και την Αυστραλία. Νότια του Ινδικού ωκεανού βρίσκεται ο Νότιος Ωκεανός. Πηγή: <https://el.wikipedia.org/>

σχέσεων μεταξύ Κίνας και χωρών όπως το Μπρουνέι, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, η Ταϊβάν και το Βιετνάμ. Το πρόβλημα καθορισμού των θαλάσσιων συνόρων και ζωνών και της οριστικής χάραξης αυτών, οδήγησε κράτη⁵⁰ της περιοχής να αποταθούν σε διεθνή δικαστήρια προκειμένου να γνωμοδοτήσουν επί της σωστής οριοθέτησης των ζωνών, σύμφωνα με την UNCLOS. Παρόλα αυτά, η Κίνα αν και συμβαλλόμενο μέλος της Συνθήκης για το Δίκαιο της Θάλασσας, αρνείται να συμμορφωθεί με τις αποφάσεις των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων, καθώς επιδιώκει την χάραξη των θαλάσσιων ζωνών βάση των ιστορικών δικαιωμάτων της, από την εποχή της κινεζικής αυτοκρατορίας⁵¹.

Πέραν όμως των θεμάτων καθορισμού των θαλασσίων ζωνών στην εν λόγω περιοχή της ΝΑ Ασίας, δημιουργείται μείζον πρόβλημα και για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα λόγω της απαίτησης συγκεκριμένων κρατών (Κίνα, Ινδία, Βιετνάμ, Μαλαισία, κα) για αίτηση αδείας διέλευσης πολεμικών πλοίων εντός των ΑΟΖ τους, δηλαδή ουσιαστικά εντός διεθνών υδάτων. Η απαίτηση αυτή καταργεί σε μεγάλο βαθμό την ελεύθερη ναυσιπλοΐα (Freedom of Navigation) και συγκρούεται ευθέως με την στρατηγική των Η.Π.Α για ελεύθερη ναυσιπλοΐα των ναυτικών της δυνάμεων όχι μόνο στην περιοχή της ΝΑ Ασίας, του Ειρηνικού και του Ινδικού ωκεανού, αλλά και του συνόλου των θαλασσών του πλανήτη⁵².

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η θάλασσα της νότιας Κίνας είναι στρατηγικής σημασίας για τις Η.Π.Α, καθώς η ηγεμονία τους εξαρτάται ουσιαστικά από την ναυτική τους κυριαρχία στις θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη⁵³. Η θάλασσα της νότιας Κίνας, σε συνδυασμό με τα ΔΣΝ Malacca, Sunda και Lombok, αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ Ειρηνικού, Ινδικού και

⁵⁰ Τόσο η Κίνα όσο και οι Φιλιππίνες έχουν επικυρώσει την UNCLOS.

⁵¹ «China, in both word and deed, is sending a clear, consistent message to the U.S. and the rest of the region: The air and waters off China's shores, including that of its exclusive economic zone, are its sovereign air and sea space, subject to Chinese control» available at <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/chinas-message-asia-america-we-own-the-air-seas-our-shores-16556?page=2>

⁵² Ουσιαστικά απαγορεύει την ελεύθερη πρόσβαση των αμερικανικών ναυτικών δυνάμεων στις αμερικανικές βάσεις του εξωτερικού.

⁵³ Η ναυτική κυριαρχία αποτελεί τον πυρήνα της αμερικανικής εθνικής στρατιωτικής στρατηγικής και διατυπώνεται από επίσημους αξιωματούχους της σε κάθε ευκαιρία «United States will continue to fly, sail, and operate wherever international law allows, so that everyone in the region can do the same.» available at <https://www.defense.gov/News/Transcripts/Transcript-View/Article/791472/remarks-by-secretary-carter-and-qa-at-the-shangri-la-dialogue-singapore/>

Περσικού Κόλπου και ως εκ τούτου θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μία γεωγραφική περιοχή αποτελούσα ενιαίο σύστημα.

3.3 Ανάλυση Γεωπολιτικού Συμπλόκου Ινδικού - ΝΑ Ασίας, ως προς τον ΓΠ

Τα ΔΣΝ/ΘΣΠ της Malacca, της Sunda, και του Lombok και οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας που διέρχονται μέσω αυτών είναι μείζονος στρατηγικής σημασίας σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς αποτελούν στρατηγικά περάσματα με τεράστια οικονομική και στρατιωτική σημασία, ιδίως σε μια εποχή παγκοσμιοποιημένης οικονομίας αλλά και αυξανόμενης αστάθειας, καθώς μεταβαίνουμε ολοταχώς από ένα μονοπολικό σύστημα ισχύος σε ένα αντίστοιχο πολυπολικό, με παλαιές υπερδυνάμεις να αναγεννιούνται (Ρωσική Ομοσπονδία) και νέες επίδοξες να διαγκωνίζονται για μια κυρίαρχη θέση στο διεθνές σύστημα (Κίνα, Ινδία)⁵⁴.

3.3.1 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) της Malacca

Το ΔΣΝ της Malacca⁵⁵ (Χάρτης 18) είναι η συντομότερη θαλάσσια διαδρομή μεταξύ της Μέσης Ανατολής και των αναπτυσσόμενων ασιατικών αγορών και αποτελεί το κύριο ΔΣΝ/ΘΣΠ στην περιοχή του ανατολικού Ινδικού ωκεανού και της ΝΑ Ασίας. Το στενό βρίσκεται μεταξύ της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης και έχει μήκος 550 μιλίων (900 χλμ), πλάτος που κυμαίνεται από 70 έως 250 χλμ και ελάχιστο βάθος 25 μ. Το στενότερο σημείο του εντοπίζεται στο κανάλι Phillips της Σιγκαπούρης και έχει πλάτος περίπου 1,7 μιλίων, δημιουργώντας ένα φυσικό σημείο συμφόρησης το οποίο εγκυμονεί συνεχείς κίνδυνους συγκρούσεων, προσaráξεων και πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης (πετρελαιοκηλίδων). Επίσης, το στενό είναι γνωστό για την ύπαρξη πολλών υφάλων που δυσκολεύουν την κυκλοφορία των μεγαλύτερων σκαφών και αυξάνουν την πιθανότητα ατυχημάτων. Επίσης, σύμφωνα με το Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου, η πειρατεία αποτελεί σημαντική απειλή για τα διαπλέοντα εμπορικά πλοία και δεξαμενόπλοια μέσω του στενού (Χάρτης 10).

⁵⁴ Αναφερόμενοι στην Κίνα και την Ινδία, δυο γειτνιαζουσες χώρες στην περιοχή της ΝΑ Ασίας, πρέπει να τονίσουμε το έντονο ενδιαφέρον τους και την συνεχή δράση τους για διατήρηση της ασφάλειας και της ελευθερίας χρήσης των θαλάσσιων οδών, που διέρχονται από τα εν λόγω θαλάσσια στενά, καθώς μέσω αυτών μεταφέρεται ο κύριος όγκος του αγαθών που παράγουν, αλλά και των ενεργειακών πόρων και των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν για την κίνηση της οικονομίας τους. Σε επόμενη ενότητα θα αναφερθούμε στον ανταγωνισμό ισχύος που λαμβάνει χώρα μεταξύ των δυο αυτών κρατικών δρώντων, τόσο στην περιοχή του Ινδικού ωκεανού, όσο και περίξ των υπό εξέταση γεωγραφικών συμπλοκών.

⁵⁵ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Malacca

3.3.2 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) του Lombok

Το ΔΝΣ του Lombok⁵⁶ (Χάρτης 19) είναι ένα στενό πέρασμα που συνδέει τη Θάλασσα της Ιάβας με τον Ινδικό Ωκεανό και βρίσκεται μεταξύ των νησιών Bali και Lombok στην Ινδονησία. Το στενότερο σημείο του βρίσκεται μεταξύ των νησιών Lombok και Nusa Penida (νότια είσοδος) και έχει πλάτος περίπου 20 km (12 miles), ενώ αντίθετα στη βόρεια είσοδο του στενού είναι 40 km (25 miles). Το συνολικό μήκος του είναι περίπου 60 χιλιόμετρα (37 μίλια). Επειδή το μέσο βάθος είναι τουλάχιστον 250 m (820 πόδια), πολύ βαθύτερα από το Στενό της Malacca, χρησιμοποιείται κατά κόρον από μεγάλα πετρελαιοφόρα κατηγορίας Malaccamax (Εικόνα 2) και φορτηγά πλοία, αποφεύγοντας έτσι τα ρηχά και επικίνδυνα νερά της Malacca.

3.3.3 Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) της Sunda

Το ΔΝΣ της Sunda⁵⁷ (Χάρτης 20) χωρίζει τα ινδονησιακά νησιά Ιάβας και Σουμάτρα και συνδέει τη Θάλασσα της Ιάβας με τον Ινδικό Ωκεανό. Το στενό έχει ελάχιστο πλάτος 24 χιλιόμετρα (15 μίλια) και διαθέτει πολύ βαθιά ύδατα στο δυτικό του άκρο των οποίων το βάθος ελαττώνεται προς τα ανατολικά, με ελάχιστο βάθος τα 20 m (65 πόδια). Η μεταβλητότητα του βάθους του καθιστά δύσκολη την πλοηγησιμότητά του, καθώς στην περιοχή παρατηρούνται πολύ ισχυρά παλιρροιακά ρεύματα και τεχνητά εμπόδια, όπως πλατφόρμες πετρελαίου στα ανοικτά της της Ιάβα. Το εν λόγω στενό αν και αποτέλεσε για αιώνες σημαντική θαλάσσια διαδρομή, εντούτοις η στενότητα, η ρηχότητα και η έλλειψη ακριβούς χαρτογράφησης του το καθιστούν ακατάλληλο για πολλά σύγχρονα, μεγάλα πλοία, τα περισσότερα από τα οποία χρησιμοποιούν το στενό της Malacca αντ' αυτού.

3.4 Η Οικονομική Διάσταση της Χρήσης των ΔΣΝ/ΘΣΠ της ΝΑ Ασίας.

Ενώ υπάρχουν αρκετές εναλλακτικές διαδρομές διέλευσης ή θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας που προσφέρουν είσοδο στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, όπως τα στενά της Sunda και του Lombok, το στενό της Malacca είναι μακράν το πιο ευρέως χρησιμοποιούμενο, καθώς αποτελεί το συντομότερο και πιο οικονομικό πέρασμα μεταξύ Ειρηνικού και Ινδικού Ωκεανού. Συμβάντα που θα μπορούσαν να διαταράξουν τη θαλάσσια κυκλοφορία και να θέσουν σε κίνδυνο τα εμπορικά πλοία που διέρχονται από το στενό της Malacca, όπως μπλοκάρισμα ή απαγόρευση

⁵⁶ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Lombok_Strait

⁵⁷ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Sunda_Strait

της πρόσβαση, θα τα υποχρέωνε να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικές διαδρομές, οι οποίες μακροπρόθεσμα θα επέφεραν τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις στη μεταφορά εμπορευμάτων, αξίας τρισεκατομμυρίων δολαρίων, που διακινούνται μέσω της Νότιας Σινικής Θάλασσα, σε ετήσια βάση. Ιδιαίτερα, διακοπές στη μεταφορά ενεργειακού μίγματος ή αλλαγή της οδού των πλοίων μεταφοράς μέσω εναλλακτικών οδών, θα μπορούσαν να έχουν ακόμη πιο εκτεταμένες οικονομικές συνέπειες για την παγκόσμια αγορά και ιδίως για την κινεζική, η οποία αποτελεί τον κορυφαίο εισαγωγέα αργού πετρελαίου στον κόσμο. Συνεπώς, για μια χώρα όπως η Κίνα που «διψάει» για πετρέλαιο, ένα μακροπρόθεσμο κλείσιμο του στενού της Malacca θα αποτελούσε καίριο πλήγμα για την οικονομία της. Για όλους τους παραπάνω λόγους, ένα ενδεχόμενο κλείσιμο του ΔΣΝ της Malacca και δευτερευόντως του Lombok και της Sunda αποτελεί στρατηγικής σημασίας ζήτημα σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.⁵⁸ Επομένως, είναι προφανές ότι οποιαδήποτε προσπάθεια παρεμπόδισης της ναυσιπλοΐας μέσω της Malacca θα αποτελούσε κίνηση υψηλού ρίσκου για τις δυνάμεις που θα το επιχειρούσαν, καθώς η παρεμπόδιση του ελεύθερου εμπορίου θα προκαλούσε τεράστια οικονομική ζημία σε παραγωγούς, μεταφορείς και καταναλωτές των πάσης φύσεως εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τη συμβολή των οικονομιών της ΝΑ Ασίας στη παγκόσμια οικονομία, το ανωτέρω γεγονός θα μπορούσε να οδηγήσει σε οικονομική ύφεση και αναταραχή στο εσωτερικό πολλών κρατών της περιοχής. Αφετέρου, ο αποκλεισμός ενός ΔΣΝ από μία χώρα (ή συμμαχία χωρών) θα μπορούσε να δημιουργήσει προηγούμενο και να οδηγήσει και άλλες χώρες σε παρόμοιες πρακτικές, γεγονός που θα έθετε σε κίνδυνο την ομαλή και ανεμπόδιστη λειτουργία της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Για την αποφυγή των δυσμενών συνεπειών ενός μπλοκαρίσματος ή απαγόρευσης της διέλευσης πλοίων από το στενό της Malacca, έχουν προταθεί κατά καιρούς επιλογές παράκαμψης του, οι οποίες όμως δεν θα είναι ασύμφωρες για την παγκόσμια οικονομία. Ειδικότερα, η Κίνα και η Μιανμάρ (Βιρμανία) προχώρησαν στην κατασκευή αγωγού πετρελαίου και φυσικού αερίου, ο οποίος εκτείνεται από τα λιμάνια της Μιανμάρ στον κόλπο της Βεγγάλης, έως την επαρχία Γιουνάν της Κίνας⁵⁹. Η γραμμή πετρελαίου Μιανμάρ - Κίνας μεταφέρει πετρέλαιο από τη Μέση Ανατολή, επιτρέποντάς την παράκαμψη του στενού της Malacca (Χάρτης 21).

⁵⁸ Πέραν όμως της Κίνας, μέσω του στενού της Malacca προμηθεύονται πετρέλαιο τόσο οι ανεπτυγμένες όσο και οι ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες τις περιοχής της ΝΑ Ασίας, όπως αναφέρθηκε ήδη στην ανάλυση του ΓΔ3.

⁵⁹ Ο αγωγός έχει χωρητικότητα 424 δισεκατομμυρίων κυβικών ποδιών ετησίως. Το τμήμα μεταφοράς πετρελαίου του αγωγού ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2014 και πλέον λειτουργεί σε πλήρη δυναμικότητα μεταφέροντας

Για να εξασφαλίσουν την σταθερή ροή πρώτων υλών και ενεργειακού μίγματος, καθώς και την απρόσκοπτη εξαγωγική δραστηριότητα τους, οι μεγάλες βιομηχανικές και εξαγωγικές χώρες της περιοχής Κίνα, Ιαπωνία, Νότια Κορέα, κ.α, χρησιμοποιούν κάθε διαθέσιμο μέσο που να εγγυάται την ελεύθερη και ασφαλή διέλευση των εμπορευμάτων μέσω του στενού της Malacca. Εκτός της Κίνας η οποία χρησιμοποιεί ίδια μέσα (πολιτικά, οικονομικά, στρατιωτικά) για κατοχύρωση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας διαμέσου του ΔΝΣ της Malacca, όλες οι άλλες χώρες του γεωπολιτικού συμπλόκου της περιοχής (Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρης) συμπεριλαμβανομένης της Ιαπωνίας και της Αυστραλίας βασίζονται στη συμμαχία τους με τις Ηνωμένες Πολιτείες που εγγυώνται την ελεύθερη ναυσιπλοΐα των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης, τόσο στην περιοχή της ΝΑ Ασίας και του Ινδικού ωκεανού, όσο και στους υπόλοιπους ωκεανούς και θάλασσες του πλανήτη (US Freedom of Navigation Policy).

Οι Η.Π.Α, παραδοσιακά, έχουν ανεπτυγμένες εμπορικές σχέσεις με χώρες της ΝΑ Ασίας και της Ινδικής χερσονήσου, γεγονός που υποχρεώνει την Ουάσιγκτον για συνεχή και σημαντική παρουσία στην περιοχή και διατήρηση συμμαχιών (πχ Ιαπωνία, Νότια Κορέα, Ινδία) που να αντισταθμίζουν την αυξανόμενη ισχύ και παρουσία της Κίνας και οποιεσδήποτε άλλες πιθανές απειλές στην περιοχή. Ομοίως, η στρατηγική της Κίνας περιλαμβάνει την ενίσχυση των πολιτικών και οικονομικών σχέσεων της με χώρες της περιοχής, στοχεύοντας ιδιαίτερος στη σφυρηλάτηση ισχυρών δεσμών με τις χώρες που περιβάλλουν το στενό της Malacca και ιδιαίτερα την Ινδονησία. Το ποιος ακριβώς είναι οι εφαρμοζόμενες στρατηγικές από τους υπερσυστημικούς δρώντες και κυρίως των Η.Π.Α και της Κίνας προκειμένου να δημιουργήσουν ή να αποτρέψουν τετελεσμένα στο ΓΣ του Ινδικού και της ΝΑ Ασίας θα εξεταστεί ακολούθως.

3.5 Ανάλυση Υποσυστημάτων του Γεωγραφικού Συμπλόκου Ινδικού - ΝΑ Ασίας

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η γεωγραφία αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην επιτυχία ενός κράτους. Είτε μιλάμε με όρους έκθεσης του κράτους σε φυσικούς παράγοντες, που επηρεάζουν καίρια την οικονομική ανάπτυξή του, είτε με όρους πρόσβασης στις παγκόσμιες οικονομικές ζώνες και εμπορικούς διαδρόμους, η θέση διαχρονικά καθορίζει τις προοπτικές ανάπτυξής του ως διεθνούς δρώντα. Εν πολλύς, δεν μπορούμε να «αλλάξουμε» τη θέση ενός κράτους στο χάρτη αλλά μπορούμε να επιλέξουμε αν θα επενδύσουμε σε αυτό. Και τα κράτη των υποσυστημάτων του

πετρέλαιο στο διωλιστήριο στο Yunnan, το οποίο έχει δυνατότητα διωλίσεως 260.000 b/d, το οποίο άρχισε να λειτουργεί τον Ιούνιο του 2017.

συμπλόκου μας αποτελούν στρατηγικούς χώρους προσέλκυσης κεφαλαίων και εφαρμογής στρατηγικών, τόσο συστημικών όσο και υπερσυστημικών δρώντων, λόγω της τεράστιας γεωπολιτική τους αξία ως συνορεύουσες κρατικές οντότητες με ΔΣΝ/ΘΣΠ και θαλάσσιες οδούς επικοινωνίας μείζονος οικονομικής και στρατιωτικής σημασίας.

3.5.1 Ανάλυση Χωρών Υποσυστημάτων

Το ΓΥ_Α αποτελείται από τη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη, την Ινδονησία και την Ταϊλάνδη, το ΓΥ_Β από την Ινδονησία, τη Σιγκαπούρη και τη Μαλαισία και το ΓΥ_Γ από την Ινδονησία, την Σιγκαπούρη, την Μαλαισία και τις Φιλιππίνες. Ακολούθως παραθέτονται εν συντομία γενικά στοιχεία για τις χώρες των υποσυστημάτων.

3.5.1.1 Μαλαισία

Η Μαλαισία⁶⁰ είναι ομοσπονδιακό κράτος στην Νοτιοανατολική Ασία. Εκτείνεται σε δύο ανεξάρτητες γεωγραφικές περιοχές, τη Μαλαισιανή χερσόνησο (όπου συνορεύει με την Ταϊλάνδη και τη Σιγκαπούρη) και το νησί Βόρνεο (όπου συνορεύει με την Ινδονησία και το Μπρουνέι). Έχει πληθυσμό 32.657.300 κατοίκους και έκταση 329.750 τ.χλμ. (Χάρτης 28). Η γεωγραφική θέση της θεωρείται εξίσου σημαντική όσο και της Σιγκαπούρης για λόγους κυρίως οικονομικούς και στρατηγικούς. Η χερσόνησος της Μαλαισία μπορεί εύκολα να χρησιμοποιήσει τις παγκόσμιες εμπορικές οδούς προς όφελός της, καθώς οι κυριότεροι λιμένες της βρίσκονται παραλλήλως της δυτικής της ακτής. Οι ανωτέρω λιμένες λειτουργούν ως βάσεις για εκατοντάδες πλοία που διέρχονται ημερησίως από το στενό για ανεφοδιασμό.

Η Μαλαισία, εν αντιθέσει με άλλες χώρες της περιοχής, έχει το πλεονέκτημα να βρίσκεται εκτός του αποκαλούμενου «δαχτυλιδιού της φωτιάς» και για το λόγο αυτό δεν αντιμετωπίζει υψηλό κίνδυνο φυσικών καταστροφών. Επιπλέον, είναι πλούσια σε πρώτες ύλες όπως καουτσούκ, πετρέλαιο, κασσίτερο, κα και σε γεωργικά προϊόντα όπως το φοινικέλαιο, τα οποία εξαγόμενα αποφέρουν σημαντικά έσοδα στη χώρα.

Η Μαλαισία αποτελείται από δύο διαφορετικά και απομακρυσμένα εδαφικά τμήματα. Η χερσόνησος συνδέεται με την ηπειρωτική Ασία μέσω του δυτικού τμήματός της, το οποίο αποτελεί εξολοκλήρου την μία πλευρά του ΔΣΝ της Malacca. Η Ανατολική Μαλαισία μοιράζεται το νησί Βόρνεο με την Ινδονησία και το Μπρουνέι. Το κομμάτι αυτό της χώρας είναι πλούσιο σε

⁶⁰ <https://el.wikipedia.org/wiki/Μαλαισία>

κοιτάσματα πετρελαίου, μέρος των οποίων εξάγει στην Ινδονησία, η οποία κατατάσσεται ως μία από τις μεγαλύτερες καταναλωτικές αγορές του κόσμου. Η ΕΕ είναι ο τρίτος σημαντικότερος εμπορικός εταίρος της Μαλαισίας και ένας από τους μεγαλύτερους ξένους επενδυτές της: Το 2017 η ΕΕ είχε επενδυτικά αποθέματα στη Μαλαισία αξίας άνω των 24,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το εμπόριο αγαθών μεταξύ ΕΕ και Μαλαισίας ανήλθε το 2018 σε 39,9 δισεκατομμύρια ευρώ.⁶¹

3.5.1.2 Σιγκαπούρη

Η Σιγκαπούρη⁶² είναι νησιωτική χώρα νότια της Μαλαισίας με έκταση μόλις 725,7 τετραγωνικά χιλιόμετρα⁶³ και πληθυσμό 5.685.800 κάτοικους. Έχει ισχυρή οικονομία και οι κάτοικοί της απολαμβάνουν υψηλό κατά κεφαλήν εισόδημα και βιοτικό επίπεδο. Το Σύνταγμα της χώρας ορίζει το πολίτευμα ως κοινοβουλευτική δημοκρατία, στην πράξη όμως ένα και μόνο κόμμα, το Λαϊκό Κόμμα Δράσης, μονοπωλεί την εξουσία από τότε που η χώρα κέρδισε την ανεξαρτησία της. Η Σιγκαπούρη βρίσκεται στο κέντρο πολλών κρίσιμων θαλάσσιων οδών έχοντας την πρωτεύουσά της «Lion City» σε ιδανική τοποθεσία στην άκρη της Μαλαισιανής Χερσονήσου. Μέσου των στενών και του λιμανιού της (το μεγαλύτερο της Νοτιοανατολικής Ασίας και τρίτο μεγαλύτερο στον κόσμο) διακινούνται τεράστιες ποσότητες ενεργειακού μίγματος, πρώτων υλών και εμπορευμάτων (άνω των 600.000 κιλοτόνων σε ετήσια βάση), με κυριότερους προορισμούς χώρες του ΓΣ (κυρίως την Κίνα), της Ευρώπης και της Μ. Ανατολής. Αυτοί οι παράγοντες βοήθησαν τη Σιγκαπούρη να μετατραπεί από ψαροχώρι σε μια από τις πλουσιότερες πόλεις της Ασίας. Συμπερασματικά, η Σιγκαπούρη μέσω της χρηστής διακυβέρνησης και της σκληρή δουλειά, σε συνδυασμό με την σπουδαία γεωγραφική της θέση έχει αναδειχτεί σε κορυφαίο διεθνές οικονομικό και διαμετακομιστικό κέντρο.

Η εξωτερική πολιτική της Σιγκαπούρης χαρακτηρίζεται από εξωστρέφεια και βασική της επιδίωξη αποτελεί η σύναψη εμπορικών συμφωνιών με κάθε ενδιαφερόμενη χώρα και η διατήρηση καλών σχέσεων με όλα τα συνορεύοντα και μη κράτη. Επίσης, η επιθυμία της για ουδετερότητα⁶⁴ και το γεγονός ότι αποτελεί μέλος περιφερειακών και διεθνών οργανισμών της εξασφαλίζει πολύ καλές σχέσεις τόσο με την Κίνα όσο και με τις Η.Π.Α και θεωρείται ένας από τους

⁶¹ Πηγή: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/183/kagu-aasia>

⁶² Πηγή: <https://el.wikipedia.org/wiki/Σιγκαπούρη>

⁶³ Είναι η μικρότερη χώρα της Νοτιοανατολικής Ασίας και χαρακτηρίζεται ως σύγχρονη πόλη-κράτος.

⁶⁴ Η Σιγκαπούρη δεν είναι μέλος καμίας στρατιωτικής συμμαχίας.

σημαντικότερους οικονομικούς εταίρους⁶⁵ των ανωτέρω χωρών. Στον τομέα της αμυντικής πολιτικής και ασφάλειας, πάγια θέση της χώρας αποτελεί η αποτροπή, η οποία στηρίζεται σε ισχυρές για το μέγεθος της χώρας ένοπλες δυνάμεις και η χρήση της διπλωματίας για την επίλυση των τυχόν διακρατικών διαφορών. Γενικά ως χώρα στα πλαίσια του υποσυστήματος Υ_A θεωρείται αρκετά ισχυρή και καμία από τις γειτνιάζουσες χώρες δεν απειλεί την ασφάλειά της.

3.5.1.3 Ινδονησία

Η Ινδονησία⁶⁶ είναι νησιωτικό κράτος της Νοτιοανατολικής Ασίας, που απαρτίζεται από περίπου 18.000 νησιά. Με πληθυσμό 269.603.400 κατοίκων είναι η τέταρτη πολυπληθέστερη χώρα στον κόσμο και έχει το μεγαλύτερο πληθυσμό μουσουλμάνων. Πρωτεύουσα είναι η Τζακάρτα. Η Ινδονησία βρίσκεται εξ ολοκλήρου σε ζώνες υψηλού σεισμικού κινδύνου και εκδήλωσης έντονων καιρικών φαινομένων (τυφώνες, πλημμύρες, κα) που ευθύνονται για σημαντικές φυσικές καταστροφές που επηρεάζουν καθοριστικά την ανάπτυξη αυτών των κρατών. Παρόλα αυτά οι ανωτέρω χώρες είναι «γεωγραφικά προικισμένες» καθώς βρίσκονται σε εγγύτητα με πολύ σημαντικές και κερδοφόρες θαλάσσιες οδούς μεταφοράς εμπορευμάτων και περιοχές του πλανήτη με τεράστια οικονομική δραστηριότητα, γεγονός που προσφέρει τεράστιες ευκαιρίες οι οποίες εξισορροπούν ή και υποσκελίζουν τους γεωφυσικούς και κλιματολογικούς κινδύνους των περιοχών αυτών. Η Ινδονησία είναι ιδρυτικό μέλος της ASEAN και μέλος του G20 των μεγάλων οικονομιών. Η ινδονησιακή οικονομία είναι η δέκατη έβδομη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, όσον αφορά το ονομαστικό ΑΕΠ και η δέκατη πέμπτη μεγαλύτερη από την ισοτιμία αγοραστικής δύναμης. Το σημερινό κράτος της Ινδονησίας είναι ενιαίο με προεδρική δημοκρατία. Στον τομέα της άμυνας/ασφάλειας η Ινδονησία αντιμετωπίζει απειλές⁶⁷ από τρομοκρατικές ομάδες που εντάσσονται στο Ισλαμικό Κράτος.

3.5.1.4 Ταϊλάνδη

⁶⁵ Η ΕΕ είναι ο τρίτος σημαντικότερος εμπορικός εταίρος της Σιγκαπούρης. Το διμερές εμπόριο αγαθών μεταξύ ΕΕ και Σιγκαπούρης ανήλθε το 2018 σε 58 δισεκατομμύρια ευρώ. Η Σιγκαπούρη είναι σημαντικός προορισμός για τις ευρωπαϊκές επενδύσεις στην Ασία, με αποθέματα άμεσων ξένων επενδύσεων ύψους 227 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2017. Πηγή <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/183/kagu-aasia>

⁶⁶ Πηγή: <https://el.wikipedia.org/wiki/Ινδονησία>

⁶⁷ «Ο Ινδονήσιος Υπουργός Πολιτικής, Δικαιοσύνης και Ασφάλειας μαχαιρώθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2019 από μαχητές της οργάνωσης *Jamaah Anguraut Daulah (JAD)*, μιας ένοπλης ομάδας που συντάσσεται με το Ισλαμικό Κράτος και η οποία έχει πραγματοποιήσει στο παρελθόν βομβιστικές επιθέσεις αυτοκτονίας.» Πηγή: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/183/kagu-aasia>

Τοποθετημένη στην καρδιά της Ινδοκίνας, η Ταϊλάνδη συνορεύει με το Λάος, τη Μιανμάρ, τη Μαλαισία και τη Καμπότζη, χώρες με πολύ υψηλό ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης, στις οποίες εξάγει πληθώρα προϊόντων. Η Ταϊλάνδη είναι συνταγματική μοναρχία, ωστόσο την εξουσία στη χώρα κατέχει από τις 22 Μαΐου 2014 στρατιωτική χούντα. Ο στρατός καταστέλλει την αντιπολίτευση με την επιβολή στρατιωτικού νόμου, ενώ καταγγέλλονται παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.⁶⁸ Όσον αφορά τις σχέσεις της Ταϊλάνδης με τους δύο κύριους υπερσυστημικούς δρώντες, Η.Π.Α και Κίνα, αυτές προσπαθούν να ισορροπήσουν λόγο της αυξανόμενης προσπάθειας αμφότερων για αύξηση της επιρροής τους στη χώρα.

3.5.1.5 Φιλιππίνες

Οι Φιλιππίνες είναι νησιωτική χώρα της ΝΑ Ασίας. Το αρχιπέλαγος των Φιλιππίνων αποτελείται από 7.107 νησιά στον δυτικό Ειρηνικό ωκεανό, συνολικής έκτασης 300.000 τ.χλμ. και πληθυσμό 108.771.978 κατοίκους. Πρωτεύουσα είναι η Μανίλα. Η χώρα ήταν παλαιότερα αποικία της Ισπανίας και των Η.Π.Α και έχει στενούς δεσμούς με τη Δύση. Ο Ρωμαιοκαθολικισμός είναι η επίσημη θρησκεία, τα Φιλιππινέζικα και τα Αγγλικά είναι οι επίσημες γλώσσες. Το πολίτευμα των Φιλιππίνων είναι προεδρική δημοκρατία. Οι Φιλιππίνες είναι ιδρυτικό μέλος του Ο.Η.Ε και της ASEAN καθώς και μέλος της Συνόδου Κορυφής της Ανατολικής Ασίας (East Asia Summit - EAS), του Οργανισμού για Οικονομική Συνεργασία Ασίας - Ειρηνικού (Asia-Pacific Economic Cooperation - APEC) και του G24. Η χώρα είναι σημαντικός σύμμαχος των Η.Π.Α, παρόλο που δεν είναι μέλος του NATO. Τα τελευταία χρόνια η εξωτερική πολιτική των Φιλιππίνων έχει αναθεωρηθεί τόσο όσον αφορά τη Ρωσία, αλλά και όσον αφορά την Κίνα παρά τις νομικές διαφορές σχετικά με την οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών στη Νότια Σινική Θάλασσα. Όσον αφορά τις εσωτερική κατάσταση της χώρας, αυτή ταλανίζεται από προβλήματα ισλαμικής τρομοκρατίας, κυρίως λόγω της παρουσίας μαχητών του Ισλαμικού Κράτους, γεγονός που ανάγκασε τον Πρόεδρο Duterte να κήρυξε στρατιωτικό νόμο στο Mindanao έως το τέλος του 2019, κυρίως σε περιοχές των οποίων οι κάτοικοι είναι κατά πλειοψηφία μουσουλμάνοι.⁶⁹

⁶⁸ Ο. π.

⁶⁹ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/183/kagu-aasia>

3.6 Ανάλυση Πολιτικής Χωρών Γεωπολιτικών Υποσυστημάτων

Οι χώρες του ΓΥ_A που συνορεύουν με το στενό της Malacca και του Lombok έχουν σημαντικά οικονομικά οφέλη λόγω της διέλευσης του στενού και ελλιμενισμού στα λιμάνια τους τα οποία αποτελούν διαμετακομιστικά κέντρα, με σημαντικότερο αυτό της Σιγκαπούρης. Σε περίπτωση μπλοκαρίσματος ή αποκλεισμού των στενών, ή εκτροπής της θαλάσσιας κυκλοφορίας μέσω πιθανής μελλοντικής κατασκευής του καναλιού Κρα, θα υποστούν τεράστια οικονομική ζημία και γεωπολιτική συρρίκνωση. Ειδικά στην περίπτωση κατασκευής του καναλιού Κρα αναμένονται σημαντικές μεταβολές στην ισορροπία των Γεωπολιτικών Συστημάτων όσο και του Γεωπολιτικού Συμπλόκου. Επίσης, η ανάγκη της Κίνας για θωράκιση «του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού» μέσω του ελέγχου της περιοχής, καθιστά οποιαδήποτε κινεζική προσπάθεια ύποπτη και εγείρει φόβους στα κράτη της περιοχής (Ταϊλάνδη, Φιλιππίνες, Βιετνάμ, κλπ), αλλά και από τις Η.Π.Α. μαζί με την Ιαπωνία. Όσον αφορά τις παράκτιες χώρες των υποσυστημάτων μας, αυτές χρησιμοποιούν τις στρατιωτικές τους ικανότητες για αμυντικούς σκοπούς (αποτροπή) και αστυνόμευση. Παρά ταύτα, υπάρχουν συγκεκριμένες περιπτώσεις στις οποίες οι χώρες αυτές είναι καλά εξοπλισμένες στρατιωτικά και μπορούν να χρησιμοποιήσουν πειθαναγκασμό κατά των ναυτικών δυνάμεων άλλων κρατών. Συγκεκριμένα, μπορούν να απαγορεύσουν την ελεύθερη διέλευση και να αυξήσουν την αστάθεια/ανασφάλεια στα ΔΣΝ-ΘΣΠ⁷⁰. Αναλυτικότερα:

- Η Ταϊλάνδη λόγω της στρατηγική θέσης της, της εγγύτητάς της με την Ινδία, την Κίνα και άλλες σημαντικές οικονομίες της περιοχής, δύναται να αποκομίσει πολλαπλά οικονομικά οφέλη στα πλαίσια του Maritime OBOR και ιδιαίτερα μέσω της υλοποίησης του εν λόγω καναλιού, όπως σημαντικά τέλη διέλευσης και ελλιμενισμού, αναβάθμιση των λιμένων της ως διαμετακομιστικών κόμβων και ανάπτυξη των γειτνιαζόντων με την διώρυγα περιοχών, αλλά και γεωπολιτικά καθώς θα αναβαθμιστεί καίρια ο ρόλος στην ευρύτερη περιοχή του ΓΥ_A και του ΓΣ. Παράλληλα όμως οι σχέσεις της με χώρες του ΓΥ_A πιθανώς θα επιδεινωθούν. Επίσης, μια σοβαρή ανησυχία που σχετίζεται με την κατασκευή του καναλιού είναι ο πιθανός αντίκτυπός της

⁷⁰ Μιλώντας για συμβατική αποτροπή και πειθαναγκασμό, εννοούμε δύο κυρίαρχες στρατηγικές αντιμετώπισης περιπτώσεων θαλάσσιων διενέξεων, που χρησιμοποιούνται συνήθως από κρατικούς δρώντες του διεθνούς συστήματος. Χώρες ευρισκόμενες κοντά σε ΘΣΠ είναι σημαντικό να χρησιμοποιούν τη συμβατική αποτροπή για να αποφύγουν τις δυσμενείς επιπτώσεις ενός πειθαναγκασμού (δημιουργία τετελεσμένων), που επιχειρούν να επιβάλουν είτε οι κυρίαρχες ναυτικές δυνάμεις (Η.Π.Α), είτε χώρες με στρατιωτική υπεροχή. Η Ινδονησία διατηρεί πολύ καλές σχέσεις με την Κίνα και αυτό ίσως εξηγεί σε μεγάλο βαθμό το ότι η Ινδονησία δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα στον εκσυγχρονισμό του ναυτικού της.

στην κυριαρχία και την ασφάλεια της Ταϊλάνδης. Στο νότιο τμήμα της χώρας (νότια του προτεινόμενου καναλιού) παρατηρείται αυξανόμενο χάσμα μεταξύ των βουδιστών της Ταϊλάνδης και των Μαλαισιανών Μουσουλμάνων της Ταϊλάνδης. Συμπερασματικά, η Ταϊλάνδη σε περίπτωση ευόδωσης της κατασκευής του υπόψη καναλιού θα έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε κύριο διαμετακομιστικό κόμβο για όλη τη Νοτιοανατολική Ασία, με παγκόσμια γεωπολιτική αξία.

- Η Σιγκαπούρη σε περίπτωση κατασκευής της διώρυγα Κρα θα υποστεί μεγάλη οικονομική και γεωπολιτική ζημία, καθώς θα μειωθεί σημαντικά ο αριθμός διέλευσης των πλοίων από τα στενά της Malacca (30% έως 50%) και ως εκ τούτου, θα επηρεασθεί η θέση της ως σημαντικό θαλάσσιο κέντρο μεταφόρτωσης, ενώ παράλληλα άλλοι ανταγωνιστικοί λιμένες θα αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπορική αξία. Όλα τα ανωτέρω πιθανόν να τραυματίσουν τις σχέσεις της με τις γειτονικές της χώρες. Η Σιγκαπούρη έχει αρχίσει τα τελευταία χρόνια να εκσυγχρονίζει το ναυτικό της αντιλαμβανόμενη τις γεωπολιτικές ζυμώσεις που συντελούνται στην περιοχή με «κέντρο» το Στενό της Malacca. Επίσης αν και τυπικά δεν ανήκει σε κάποια στρατιωτική συμμαχία εντούτοις θεωρείται επί του παρόντος σύμμαχος των Η.Π.Α στην περιοχή.

- Η Μαλαισία και η Ινδονησία μπορούν αμφότερες να ωφεληθούν ως γειτνιάζουσες με την Ταϊλάνδη χώρα, μέσω ανάπτυξης των λιμενικών τους υποδομών που βρίσκονται σε εγγύτητα με το εν λόγω κανάλι, αλλά παράλληλα θα έρθουν σε πιθανή σύγκρουση συμφερόντων με όμορες χώρες (Σιγκαπούρη). Η Μαλαισία διατηρεί τα τελευταία χρόνια μια επαμφοτερίζουσα στάση, καθώς αφενός αποτελεί ένθερμο υποστηρικτής της κινεζικής πολιτικής του Προέδρου Σι Τζινπίνγκ και του εγχειρήματος BRI, αλλά αφετέρου είναι εναντίον της περαιτέρω στρατιωτικοποίησης της Νότιας Σινικής Θάλασσας.

- Οι Φιλιππίνες αποτελούν σύμμαχο των Η.Π.Α στην περιοχή της ΝΑ Ασίας, με τις οποίες έχουν συνάψει και σχετική στρατιωτική συμφωνία αμυντικής συνδρομής⁷¹ Όπως εξάλλου δηλώνει ο Αμερικανός υπουργός Εξωτερικών Μάικ Πομπέο⁷² «Οι Η.Π.Α θα υπερασπιστούν τις

⁷¹ Η Συμφωνία Κοινής Άμυνας Φιλιππίνων - ΗΠΑ υπεγράφη το 1951 και προβλέπει ότι η μία χώρα θα συνδράμει την άλλη σε περίπτωση «ένοπλης επίθεσης στον Ειρηνικό».

⁷² «Η κατασκευή νησιών και οι στρατιωτικές δραστηριότητες της Κίνας στη Νότια Σινική Θάλασσα απειλούν την κυριαρχία σας, την ασφάλειά σας και άρα τους οικονομικούς σας πόρους καθώς και αυτούς των ΗΠΑ», «Η Νότια Σινική Θάλασσα ανήκει στον Ειρηνικό, οποιαδήποτε ένοπλη επίθεση εναντίον των δυνάμεων των Φιλιππίνων, των αεροσκαφών τους ή των πλοίων τους στη Νότια Σινική Θάλασσα θα ενεργοποιήσει τις κοινές υποχρεώσεις άμυνας που ορίζονται από το άρθρο 4 της συμφωνίας μας» Πομπέο: Οι ΗΠΑ θα υπερασπιστούν τις Φιλιππίνες στη Νότια Σινική Θάλασσα. (2019, March 1). Naftemporiki.Gr.

Φιλιππίνες έναντι οποιασδήποτε «ένοπλης επίθεσης» στη Νότια Σινική Θάλασσα». Πέραν της διατυπωμένης πρόθεσης των Η.Π.Α να συνδράμουν στρατιωτικά τις Φιλιππίνες σε περίπτωση σύγκρουσης με την Κίνα, λόγω των διαφορών τους αναφορικά με τις θαλάσσιες ζώνες στη Νότια Σινική Θάλασσα, την παρούσα περίοδο παρατηρείται μία σαφή πρόθεση των Φιλιππίνων για ενίσχυση των στρατιωτικών δυνατοτήτων τους, όπως καταδεικνύεται και στους ΓΔ1 και ΓΔ2.

4. Γεωπολιτικό Υπόδειγμα Τάσεων Ανακατανομής

Ολοκληρώνοντας την ανάλυσή μας προχωρούμε στην εξαγωγή συμπερασμάτων και στη σύνθεση ενός υποδείγματος ανακατανομής ισχύος που θα περιγράφει τη δυναμική του Γεωπολιτικού μας Συμπλόκου ως αποτέλεσμα της επίδρασης του Γεωπολιτικού Παράγοντα των ΔΣΝ/ΘΣΠ, επί της συμπεριφοράς συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων.⁷³ Εδώ θα πρέπει να τονιστεί ότι η πλέον σημαντική προϋπόθεση στην σύνθεση του Γεωπολιτικού Υποδείγματος είναι η εξασφάλιση ουδέτερης και αμερόληπτης ματιάς ή όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο καθ. Ι. Θ. Μάζης «*ό αναλυτής δεν καταθέτει προτάσεις ούτε, πολύ περισσότερο, προβάλλει δικές του επιθυμίες εθνικού, ιδεολογικού, πολιτισμικού, ή άλλου τύπου. Η Γεωπολιτική ανάλυσης είναι απολύτως προσανατολισμένη στα πραγματικά και επαληθευμένα με διασταυρώσεις, δεδομένα.*»⁷⁴. Ως εκ τούτου στην παρούσα φάση θα χρησιμοποιηθούν ως δομικά στοιχεία του Γεωπολιτικού Υποδείγματος, τα στοιχεία που προέκυψαν από την ανάλυση που προηγήθηκε.

Στο εξεταζόμενο Σύμπλοκο του Ινδικού Ωκεανού – ΝΑ Ασίας, εντός του οποίου συναντούμε τα υποσυστήματά μας εξετάζεται η επίδραση των ΔΣΝ/ΘΣΠ της Malacca, της Sunda και του Λομπόκ ως ΓΠ ανακατανομής ισχύος στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που κινούνται οι εθνοκρατικοί δρώντες του ΓΣ. Οι δύο υπερσυστημικοί δρώντες, Η.Π.Α και Κίνα, συγκροτούν το δίπολο ανταγωνισμού ισχύος εντός του υπό εξέταση ΓΣ.

4.1 Πολιτική των Η.Π.Α επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας

Στην αυγή του 21 αιώνα οι Η.Π.Α τείνουν σταδιακά να απωλέσουν το μονοπώλιο τους ως μοναδικής παγκόσμιας υπερδύναμης, καθώς επανακάμπτουν παλαιές και εμφανίζονται νέες δυνάμεις οι οποίες επιδιώκουν την εκθρόνιση τους και τη δημιουργία μίας νέας ισορροπίας ισχύος στο διεθνές σύστημα. Στην προσπάθεια διατήρησης της επιρροής τους σε εδάφη εκτός αμερικανικής επικράτειας, οι Η.Π.Α επαναπροσδιορίζουν πλέον την πολιτική τους όσον αφορά τους βασικούς της πυλώνες, με έμφαση στην άμυνα/ασφάλεια. Όσον αφορά το Γεωπολιτικό Σύμπλοκο του Ανατολικού Ινδικού Ωκεανού και της ΝΑ Ασίας, συμπεριλαμβανομένων των

⁷³ Μάζης, Ι. (2017, Αύγουστος). Εφαρμογή Απλών και Σύνθετων Δεικτών των Τεσσάρων Γεωπολιτικών Πυλώνων στην Μεθοδολογία τής Συστημικής Γεωπολιτικής Αναλύσεως Ή Περίπτωση τής Συρίας. *Civitas Gentium*, σσ. 240-314.

⁷⁴ Ο. π

ΔΣΝ/ΘΣΠ, η πολιτική η οποία ασκείται από τις Η.Π.Α, αν και πολυδιάστατη, χαρακτηρίζεται ως «αυτοκρατορική».

Οι Η.Π.Α αποτελούν τη μόνη ναυτική δύναμη που είναι ικανή να διατηρήσει, επί του παρόντος, την τάξη στις θάλασσες (Pax Americana), να επιβάλει (εφόσον το επιθυμεί) το διεθνές δίκαιο και να ηγηθεί πολυμερών προσπαθειών για τον έλεγχο της πειρατείας και του λαθρεμπορίου (όπλα, ναρκωτικά, κα) και την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Επίσης, στηριζόμενοι στην στρατιωτική τους ισχύ έχουν καταφέρει να εξισορροπήσουν πλήρως τις ηπειρωτικές δυνάμεις της Ρωσίας και της Κίνας⁷⁵. Τα ανωτέρω αποδεικνύονται με την βοήθεια των ΓΔ 1 και 2 οι οποίοι αποτυπώνουν, στα πλαίσια του εφικτού τόσο την στρατιωτική ισχύ των Η.Π.Α όσο και το βαθμό στρατικοποίησης τους. Έτσι, με βάση τον ΓΔ1 οι Η.Π.Α κατατάσσονται στην 1^η θέση παγκοσμίως, ενώ με βάση τον ΓΔ2 κατατάσσονται στην 27^η θέση επίσης σε παγκόσμια κλίμακα. Για να επιτύχουν τις ανωτέρω επιδόσεις έχουν εξασφαλίσει την μέγιστη δυνατή υλικοτεχνική υποστήριξη (υπηρεσίες επιμελητείας) των ναυτικών τους δυνάμεων, μέσω ενός υπερπόντιου δικτύου βάσεων (Χάρτης 22) το οποίο επιτρέπει τη διεξαγωγή αεροναυτικών επιχειρήσεων σε όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του ΓΣ, εξασφαλίζοντας τα εθνικά τους συμφέροντα και εδραιώνοντας την ναυτική τους κυριαρχία έναντι άλλων επίδοξων παλαιών ή νεοαναδυόμενων αναθεωρητικών δυνάμεων. Σήμερα, οι Η.Π.Α αναπτύσσουν ένα νέο στρατιωτικό δόγμα⁷⁶ το οποίο προτάσσει την ανάσχεση χωρών όπως η Κίνα (θεωρείται η υπ' αριθμόν ένα απειλή), η Ρωσία, η Βόρεια Κορέα και τον Ιράν, καθώς αυτές θεωρούνται δυνητικές απειλές για την πρωτοκαθεδρία τους⁷⁷ και στην διαχείριση διακρατικών πολέμων στις θερμές περιοχές του πλανήτη.⁷⁸ Προς εφαρμογή αυτού του

⁷⁵ Ιδιαίτερα στη θάλασσα, το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό, κυρίως μέσω του στόλου των αεροπλανοφόρων του, αποτελεί την αιχμή του δόρατος των αμερικανικών ΕΔ, ενώ το Ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό έχει δευτερεύοντα (συνεπικουρικό) ρόλο για τις ρωσικές ένοπλες δυνάμεις, σε σχέση με τις δυνάμεις του ρωσικού στρατού ξηράς. Όσον αφορά την Κίνα, τα τελευταία χρόνια υλοποιεί ένα τεράστιο πρόγραμμα ανάπτυξης του πολεμικού της ναυτικού φιλοδοξώντας να το καταστήσει κυρίαρχο στην περιοχή του Ινδικού και ειρηνικού ωκεανού (Blue Water Navy), όπως θα αναλυθεί σε επόμενη ενότητα.

⁷⁶ Πλέον χαρακτηριστικό της μελλοντικά απειλούσας διακυβέρνησης Τράμπ.

⁷⁷ «Οι ΗΠΑ δέχονται ολοένα και μεγαλύτερες απειλές από διάφορες αναθεωρητικές δυνάμεις, όπως η Ρωσία και η Κίνα, έθνη που επιδιώκουν να δημιουργήσουν έναν κόσμο σύμφωνο με απολυταρχικά μοντέλα διακυβέρνησης» Πηγή: «Και Επίσημως Οι ΗΠΑ Εναντίον Ρωσίας Και Κίνας», 2020, Slpress.gr., <https://slpress.gr/diethni/kai-episimos-oi-hpa-enantion-rosias-kai-kinas/>.

⁷⁸ Η εκστρατεία για την καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας πλέον έχει τεθεί σε δεύτερη μοίρα.

δόγματος στο επιχειρησιακό πεδίο, με έμφαση στην περιοχή του Γεωπολιτικού μας Συμπλόκου, υιοθετούνται και εφαρμόζονται οι ακόλουθες στρατηγικές:

- **Ελευθερία της Ναυσιπλοΐας (Freedom of Navigation - FON)**

*«Η Κίνα πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι έχει ωφεληθεί από την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, την οποία εγγυάται το αμερικανικό πολεμικό ναυτικό».*⁷⁹

US Defense Department spokesperson Dana White

Το πρόγραμμα «ελευθερία της ναυσιπλοΐας» των Η.Π.Α (FON)⁸⁰ στοχεύει στην οικοδόμηση αμερικανικής κυριαρχίας στους ωκεανούς και τις θάλασσες της «παγκόσμιας νήσου». Μέσω του προγράμματος FON οι Η.Π.Α επιδιώκουν να ανασχέσουν τις «υπερβολικές» αξιώσεις επί του θαλασσίου πεδίου όλων των διεθνών δρώντων (κρατών, οργανισμών, συμμάχων, ανταγωνιστών, κα). Η εν λόγω πολιτική εφαρμόζεται και στην ευρύτερη περιοχή του Ινδικού, της ΝΑ Ασίας και της Νότιας Σινικής θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων και των κρίσιμων ΔΣΝ/ΘΣΠ της ΝΑ Ασίας⁸¹, με αντικειμενικό σκοπό την ανάσχεση της ταχύτατα αναδυόμενης Κίνας⁸² και των παράνομων αξιώσεών της στις θαλάσσιες περιοχές του ΓΣ. Ιδιαίτερα όσον αφορά τα ΔΣΝ, η σημασία του Στενού της Μάλακκα επισημαίνεται από τις πρώτες κιόλας σελίδες της «Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας στην Ασία - Ειρηνικό»⁸³ των Η.Π.Α, ενώ στο ίδιο κείμενο γίνεται σαφές και με ποιους τρόπους οι Η.Π.Α θα επιτύχουν την ανάσχεση των κινεζικών προσπαθειών, δίδοντας έμφαση στην αυξημένη στρατιωτική παρουσία τους, στη χρήση τεχνολογιών αιχμής και στη

⁷⁹ US Defense Department spokesperson Dana White said: “China has to realize that they have benefited from the free navigation of the sea and the US Navy has been the guarantor of that» Πηγή: <https://www.theweek.co.uk/93378/spratly-island-dispute-china-deploys-missiles-in-south-china-sea>

⁸⁰ Η FON καθιερώθηκε επίσημα κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης Carter το 1979, πριν από την υιοθέτηση της σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας. Σύμφωνα με το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ, το πρόγραμμα FON αποσκοπεί στην προάσπιση του αμερικανικού εθνικού συμφέροντος στις θάλασσες και τους ωκεανούς του πλανήτη και στην εναντίωση των ΗΠΑ σε υπερβολικές θαλάσσιες αξιώσεις που τίθενται από παράκτια κράτη.

⁸¹

⁸² Η Ρωσική παρουσία στην περιοχή, επί του παρόντος δεν κρίνεται άξια σχολιασμού και δεν αναμένεται να ενισχυθεί στο εγγύς μέλλον.

⁸³ The Asia-Pacific Maritime Security Strategy (Rep.). (2015, July 27) σελ. 1, Πηγή: https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF

στρατιωτική και διπλωματική συνεργασία με τα κράτη της περιοχής (Asia Reassurance Initiative Act, ARIA).⁸⁴

Η FON υλοποιείται τόσο με διπλωματικά μέσα, όσο και μέσω επιχειρησιακών δράσεων του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού⁸⁵. Εξετάζοντας το πρόγραμμα FON⁸⁶ από νομικής πλευράς στα πλαίσια της UNCLOS, διαπιστώνουμε ότι παρά την πάγια θέση των Η.Π.Α ότι προασπίζουν τα δικαιώματα και τις ελευθερίες όλων των κρατών βάσει του διεθνούς δικαίου, η νομιμότητα αυτών των επιχειρήσεων αμφισβητείται σε διάφορα μέτωπα. Πρωτίστως, το πρόγραμμα θεωρείται ότι παραβιάζει τη γενική αρχή του διεθνούς δικαίου για την ειρηνική επίλυση των διαφορών, καθώς οι Η.Π.Α επιλέγουν διαχρονικά να επιβάλλουν τη δική τους βούληση μέσω «κανονιοφόρων», επιδεικνύοντας έτσι περιφρόνηση προς το διεθνές δίκαιο. Δευτερευόντως, θεωρείται ότι συνιστά «κατάχρηση δικαιώματος» κατά παράβαση του άρθρου 300 της UNCLOS και γενικότερα του διεθνούς δικαίου, καθώς η ελευθερία της ναυσιπλοΐας δεν σημαίνει απόλυτη ελευθερία χωρίς κανένα περιορισμό⁸⁷. Η πρακτική λοιπόν της αποστολής αμερικανικών πολεμικών πλοίων και αεροσκαφών χιλιάδες μίλια μακριά από την επικράτεια των Η.Π.Α, στο κατώφλι χωρικών θαλασσών και αποκλειστικών οικονομικών ζωνών (ΑΟΖ) παράκτιων κρατών, για τη διεξαγωγή καθημερινών δραστηριοτήτων συλλογής πληροφοριών και επίδειξης δύναμης (επίδειξη σημαίας), δύσκολα εκλαμβάνεται από τα κράτη ως επιχειρήσεις για ειρηνικούς σκοπούς⁸⁸. Επίσης, τέτοιες

⁸⁴ Μέσω της υπογραφής της Asia Reassurance Initiative Act (ARIA), το 2018 από την κυβέρνηση Τράμπ, αναμένεται η εντατικοποίηση των προσπαθειών σε διπλωματικό και στρατιωτικό επίπεδο για τον έλεγχο και εξασφάλιση της ευρύτερης περιοχής του Ινδο-Ειρηνικού που φυσικά συμπεριλαμβάνει και αυτήν των ΔΣΝ της ΝΑ Ασίας.

⁸⁵ Σε καθημερινή βάση μεγάλες ναυτικές δυνάμεις επιφανείας (ομάδες μάχης αεροπλανοφόρων) και υποβρυχίων διαπλέουν τις θαλάσσιες περιοχές του ΓΣ, προστατεύοντας τα συμφέροντα των ΗΠΑ και των συμμάχων τους.

⁸⁶ The United States “will exercise and assert its rights, freedoms, and uses of the sea on a worldwide basis in a manner that is consistent with the balance of interests” reflected in the Law of the Sea Convention. The United States, however, “will not...acquiesce in unilateral acts of other states designed to restrict the rights and freedom of the international community.” Πηγή: U.S. Department of Defense <https://policy.defense.gov/Portals/11/DoD%20FON%20Program%20Summary%2016.pdf?ver=2017-03-03-141350-380>

⁸⁷ Σύμφωνα με τη σύμβαση UNCLOS, οι ωκεανοί χωρίζονται σε διάφορες ζώνες δικαιοδοσίας όπου εφαρμόζονται διαφορετικά καθεστάτα ναυσιπλοΐας, όπως η αθώα διέλευση (innocent passage) των χωρικών υδάτων, η διέλευση μέσω των ΔΣΝ, η διέλευση των θαλάσσιων διαύλων των αρχιπελαγικών υδάτων κ.α. Είναι προφανές λοιπόν ότι οι επιχειρήσεις στα πλαίσια της FON παραβιάζουν την αρχή του "ειρηνικού σκοπού" ή των "ειρηνικών χρήσεων" των θαλασσών και των ωκεανών, η οποία ορίζεται τόσο στο προοίμιο όσο και σε άλλα άρθρα (301) και διατάξεις της UNCLOS.

⁸⁸ Οι επιχειρήσεις FON από αυτή την άποψη δύνανται να συνιστούν κατάφωρη απειλή για την κυριαρχία και την ασφάλεια των παράκτιων κρατών. Επίσης, ανάλογα με την εκάστοτε επικρατούσα κατάσταση σε κρίσιμες περιοχές

επιχειρήσεις είναι ασυμβίβαστες με την υποχρέωση «*due regard*» που προβλέπεται στο προοίμιο της σύμβασης για το ΔΔτΘ, η οποία τονίζει το σεβασμό στη κυριαρχία όλων των κρατών, σε συμφωνία με το άρθρο 68, το οποίο απαιτεί από τα κράτη χρήστες των ΑΟΖ να επιδεικνύουν «*τη δέουσα προσοχή στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους*». Όσον αφορά τις αεροναυτικές επιχειρήσεις στα πλαίσια της FON που διεξάγονται εντός των ΑΟΖ, τα πολεμικά πλοία και αεροσκάφη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους και να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς που θεσπίζονται από αυτό, ιδίως όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁸⁹ Η θέση των Η.Π.Α (αντίλογος) επί του θέματος στηρίζεται στην άποψη ότι η UNCLOS δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί ως δίκαιο για να κρίνει τέτοιου είδους επιχειρήσεις, δεδομένου ότι οι Η.Π.Α δεν είναι μέρος της σύμβασης. Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα είναι ότι οι διατάξεις της UNCLOS δεσμεύουν και τα μη συμβαλλόμενα κράτη καθώς αυτές αποτελούν πλέον διεθνές εθιμικό δίκαιο.⁹⁰

- **Αύξηση Στρατιωτικών Δαπανών και Αναβάθμιση Δυνατοτήτων**

Η αμερικανική στρατιωτική στρατηγική αναγνωρίζει πλέον το μέγεθος της απειλής που θέτουν οι δυνατότητες A2/AD⁹¹ της Κίνας (Χάρτης 23) για την ισορροπία ισχύος στην περιοχή του ΓΣ και ως εκ τούτου σχεδιάζεται εκ νέου το πλαίσιο επιχειρήσεων στην περιοχή της Ασίας - Ειρηνικού. Συγκεκριμένα, οι αμερικανικές στρατιωτικές δυνάμεις επιχειρούν να διατηρήσουν την προβολή ισχύος τους σε περιοχές προστατευόμενες από πλέγματα αντιπρόσβασης, για να

της υδρογείου, μπορούν να θεωρηθούν και ως επιχειρήσεις που παραβιάζουν τη θεμελιώδη αρχή των διεθνών σχέσεων περί απαγόρευσης χρήσης βίας ή απειλής χρήσης βίας, όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 2, παράγραφος 4, του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

⁸⁹ Στην πραγματικότητα, ενώ πολλές από τις στρατιωτικές δραστηριότητες των ΗΠΑ έχουν απαγορευτεί στην αμερικανική ΑΟΖ, έτσι ώστε να προστατεύονται τα θαλάσσια θηλαστικά από βλάβες που προκαλούνται από προηγμένα στρατιωτικά σόναρ, παράλληλα διεξάγονται τέτοιες επιβλαβείς περιβαλλοντικά στρατιωτικές δραστηριότητες σε ΑΟΖ άλλων παράκτιων κρατών.

⁹⁰ Υπό την έννοια αυτή δεν είναι δυνατή η επιλεκτική επίκληση συγκεκριμένων άρθρων της σύμβασης από τις Η.Π.Α, ευνοϊκών για την πολιτική τους και η αγνόηση άλλων άρθρων που δεν εξυπηρετούν τα εθνικά τους συμφέροντα.

⁹¹ Τα πλέγματα αντιπρόσβασης – άρνησης περιοχής (A2/AD) της Κίνας έχουν οργανωθεί σε τρεις τομείς, με τα δύο πρώτα να εντοπίζονται στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Ένα παράδειγμα της ανάπτυξης αυτών των αμυντικών συστημάτων A2/AD ήταν η κατασκευή στρατιωτικής υποδομής και η εγκατάσταση αντιπλοϊκών βαλλιστικών πυραύλων και αντιαεροπορικών οπλικών συστημάτων σε νησιά υπό τον έλεγχο της Κίνας. Όταν οι δυνατότητες A2/AD της Κίνας φθάνουν στο επίπεδο τέτοιο ώστε η Κίνα να αισθάνεται σίγουρη ότι μπορεί να αποκρούσει το αμερικανικό ναυτικό και να ακυρώσει τα συμβατικά πλεονεκτήματά του, εκτιμάται ότι θα μπορούσε να αντιδρά πιο επιθετικά στις αμερικανικές αποστολές FONOP στην Νότια Σινική Θάλασσα, αλλά και σε άλλα θαλάσσια τμήματα του Ειρηνικού ωκεανού.

«αποτρέψουν, να υπερασπιστούν και να νικήσουν την επιθετικότητα από δυνητικά εχθρικά εθνικά κράτη.»⁹² Οι προσπάθειες των Η.Π.Α για αντιμετώπιση των κινεζικών δυνατοτήτων A2/AD επικεντρώνονται στην ανάπτυξη διακλαδικών δυνάμεων (αερονautικές δυνάμεις, δυνάμεις πεζοναυτών) στις αμφισβητούμενες περιοχές, καθώς επίσης και βελτιωμένων και οικονομικώς αποδοτικότερων τεχνολογιών αεράμυνας και αντιπυραυλικής άμυνας (THAAD⁹³, PATRIOT⁹⁴, AEGIS⁹⁵, κα) για την προστασία των εν λόγω δυνάμεων, τόσο στο πεδίο όσο και στην ευρύτερη περιοχή του ΓΣ⁹⁶. Τα εν λόγω συστήματα αν και έχουν αυξημένες αντιβαλλιστικές ικανότητες, οι θαλάσσιες πλατφόρμες επί των οποίων φέρονται κάποια από αυτά (AEGIS) δεν είναι σχεδιασμένες ή εξοπλισμένες για να εξουδετερώνουν μεγάλους βαλλιστικούς πυραύλους (Κίνα, Β. Κορέα) ή μεγάλο αριθμό αντιπλοϊκών πυραύλων (πυραυλική επίθεση υπερκορεσμού) σε μία πιθανή επίθεση της Κίνας. Για το λόγο αυτό αναπτύσσονται και δοκιμάζονται πλέον νέες τεχνολογίες όπως κατευθυνόμενα βλήματα μεγάλης κινητικής ενέργειας, ηλεκτρομαγνητικά πυροβόλα, πυροβόλα leiser, ηλεκτρονικά αντίμετρα, διαστημικά όπλα, κα.

Με βάση την υπάρχουσα ισορροπία δυνάμεων μεταξύ Η.Π.Α (συμπεριλαμβανομένων των συμμάχων τους στην περιοχή του ΓΣ) και Κίνας, όπως αυτή αποτυπώνεται από τους ΓΔ1 (μαχητική ισχύς) και ΓΔ2 (επίπεδο στρατικοποίησης), συνάγεται ότι Η.Π.Α υπερτερούν σαφώς στον τομέα της στρατιωτικής ισχύος σε επίπεδο αερονautικών δυνάμεων, ισχύς η οποία δεν αναμένεται να ανατραπεί τουλάχιστον μέσα στην επόμενη δεκαετία, με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία. Επίσης, αναμένεται να ενταθεί η προσπάθεια επιπλέον ισχυροποίησης της αμερικανικής

⁹² «U.S. forces must be able to deter, defend against, and defeat aggression by potentially hostile nation-states.»

Πηγή: "2010 Quadrennial Defense Review". 2020. *Dod.Defense.Gov*, σελ viii
https://dod.defense.gov/Portals/1/features/defenseReviews/QDR/QDR_as_of_29JAN10_1600.pdf.

⁹³ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Terminal_High_Altitude_Area_Defense

⁹⁴ Πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/MIM-104_Patriot

⁹⁵ Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Aegis_Ballistic_Missile_Defense_System

⁹⁶ Το 2013, οι Ηνωμένες Πολιτείες ανέπτυξαν μια πυροβολαρχία THAAD στο Γκουάμ για να προστατεύσουν τις στρατιωτικές δυνάμεις που σταθμεύουν εκεί. Περίπου την ίδια εποχή, ανέπτυξαν μόνιμες πυροβολαρχίες Patriot/PAC-3 στη στρατιωτική βάση τους στην Οκινάουα της Ιαπωνίας. Όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη κατάλληλης αντιαεροπορικής και αντιπυραυλικής ομπρέλας, αυτό επιτυγχάνεται μέσω των ναυτικών δυνάμεων και των δυνατοτήτων που τους παρέχει το σύστημα Aegis, το οποίο φέρεται επί των αντιτορπιλικών Arleigh Burke και των καταδρομικών Ticonderoga, εκ των οποίων 17 μονάδες είναι ανεπτυγμένα στην περιοχή του Ειρηνικού (7ος Στόλος).

πολεμικής μηχανής σε ξηρά, θάλασσα, αέρα και διάστημα⁹⁷ προκειμένου να αντιμετωπιστεί το φιλόδοξο εξοπλιστικό πρόγραμμα της Κίνας.

Όσον αφορά τα οικονομικά συμφέροντα των Η.Π.Α στην περιοχή, αυτά δεν σχετίζονται τόσο με τις οικονομίες των κρατών του ΓΣ, όσο με την συνεχή μεγέθυνση της κινεζικής οικονομίας και την εξάρτησή⁹⁸ σε μεγάλο βαθμό της Ευρώπης (ΕΕ) κυρίως από αυτήν και δευτερευόντως από τις υπόλοιπες, γεγονός που δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό καθώς θεωρούν την γηραιά ήπειρο ως μια προνομιακή αγορά που δε γίνεται να απωλέσουν.⁹⁹

Όσον αφορά τις άλλες οικονομίες της περιοχής, αυτές παρά την πολύχρονη συνεργασία τους με τις Η.Π.Α, τόσο μέσω διακρατικών σχέσεων όσο και μέσω του οργανισμού ASEAN¹⁰⁰ και την μέχρι πρότινος συμμετοχή των Η.Π.Α στην ΤΤΡ¹⁰¹, στην παρούσα φάση¹⁰² επιδιώκουν την ενίσχυση των οικονομικών και εμπορικών σχέσεων τους με την Κίνα, ως σημαντικότερες και επωφελέστερες, αφήνοντας για μελλοντική διευθέτηση δυσεπίλυτα επί του παρόντος ζητήματα καθορισμού θαλάσσιων ζωνών στην Νότια Σινική Θάλασσα, καθώς και την προσπάθεια της Κίνας για ανάληψη ηγεμονικού ρόλου στην περιοχή του ΓΣ.

Άλλος τομέας της εφαρμοζόμενης πολιτικής των Η.Π.Α επί του Γεωπολιτικού μας Συμπλόκου είναι αυτός της σύναψης συμμαχιών και διατήρησης καλών σχέσεων με τα συνθετικά

⁹⁷ Στις 29/08/19 συστάθηκε από την κυβέρνηση Trump η στρατιωτική διοίκηση διαστήματος (USSPACECOM) η οποία θα αναλάβει να εξασφαλίσει την υπεροχή των ΗΠΑ έναντι της Κίνας και τη Ρωσίας, σε αυτό το νέο δυνητικό πεδίο πολέμου. Πηγή: Newsroom. (2019, August 30). Ο Ντόναλντ Τραμπ εγκαθίδρυσε την στρατιωτική διοίκηση διαστήματος. Retrieved December 21, 2020, from https://www.ethnos.gr/kosmos/57863_o-ntonant-tramp-egkathidryse-tin-stratiotiki-dioikisi-diastimatos

⁹⁸ Η μεγάλη εξάρτηση της ΕΕ και όχι μόνον από τις οικονομίες της ΝΑ Ασίας αποδείχτηκε με τον πιο τραγικό τρόπο το τρέχον έτος εν μέσω της παγκόσμιας επιδημίας κορονοϊού, με την ανυπαρξία άκρως απαραίτητων υλικών για την αντιμετώπισή της (μάσκες, αναπνευστήρες, φάρμακα, αναλώσιμα ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού, κα) τα οποία παράγονται σχεδόν αποκλειστικά από τις χώρες της ανωτέρω περιοχής.

⁹⁹ Εξάλλου η αμερικανική ηγεσία, διαχρονικά, επιθυμεί διακαώς αφενός την ενεργειακή ανεξάρτηση της Ευρώπης από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο και αφετέρου την εμπορική ανεξάρτησή της από την κινεζική οικονομία. Μόνο και εφόσον ικανοποιηθούν αμφότερες οι ανωτέρω συνθήκες η Δύση θα παραμείνει ενωμένη και «ελεύθερη από τα δεσμά» των μεγάλων ευρασιατικών δυνάμεων.

¹⁰⁰ Association of Southeast Asia Nations, ASEAN, Πηγή: <https://asean.org/asean/asean-member-states/>

¹⁰¹ Trans-Pacific Partnership (TPP) Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Pacific_Partnership

¹⁰² Η αποχώρηση της Αμερικής από την συμφωνία TPP το 2017 απογοήτευσε περιφερειακούς συμμάχους της όπως η Ιαπωνία, η Αυστραλία και η Σιγκαπούρη και ενέτεινε τις υποψίες για τις πραγματικές επιδιώξεις των ΗΠΑ στην περιοχή. Επίσης, εμπορικές κινήσεις των ΗΠΑ που στοχεύουν συμμάχους ή πιθανούς στρατηγικούς εταίρους όπως η Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ είχαν παρόμοιο αποτέλεσμα.

μέρη (κράτη) του ΓΣ. Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής δεν είναι πάντοτε θετικά όσον αφορά το σύνολο των χωρών της περιοχής τις συνορεύουσες με τα ΔΣΝ και σε κάποιες περιπτώσεις παρατηρείται ακόμα και επιδείνωση των διπλωματικών σχέσεων τους με ορισμένες από αυτές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Φιλιππίνες, ένας παραδοσιακός σύμμαχος των Η.Π.Α, που μετά την ανάληψη της προεδρίας της χώρας από τον Ντουτέρτε ακολουθούν σταθερά μια πολιτική εξομάλυνσης των σχέσεων τους με την Κίνα, οι οποίες είχαν επιδεινωθεί σημαντικά μετά την καταδικαστική για την Κίνα απόφαση από το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο της Χάγης (12 Ιουλίου 2016).

Οι σχέσεις των Η.Π.Α με την Κίνα χαρακτηρίζονται αφενός ως ανταγωνιστικές αφετέρου δε ως αλληλεξαρτώμενες, κυρίως στον τομέα της οικονομίας. Παρόλα αυτά στην περιοχή του ΓΣ αποτελεί μείζον ζήτημα για την εξωτερική πολιτική των Η.Π.Α η γενικότερη επιθετικότητα της Κίνας στη Νότια Σινική Θάλασσα, η οποία διεκδικεί ουσιαστικά τον έλεγχο όλης της περιοχής¹⁰³, ως απόρροια ιστορικών της δικαιωμάτων επ' αυτής. Οι Η.Π.Α μέσα από την μεταβολή των στρατηγικών τους επιλογών δηλώνουν απερίφραστα ότι δεν σκοπεύουν να αφήσουν κανένα κενό ισχύος στην περιοχή του Ινδικού, της ΝΑ Ασίας και του Δυτικού Ειρηνικού.

4.2 Πολιτικής της Κίνας επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας

Ο Κινεζικός Λαϊκός Στρατός μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα επικεντρωνόταν στην εξασφάλιση υπεροχής κυρίως στο χερσαίο πεδίο επιχειρήσεων, ενώ το κινεζικό πολεμικό ναυτικό υπολειπόταν σε ισχύ, τόσο του αμερικανικού όσο και του ρωσικού. Όμως από αρχή του 21ου αιώνα παρατηρείται μία τεράστια προσπάθεια αναβάθμισης των αεροναυτικών δυνατοτήτων της Κίνας, κυρίως μέσω της κατασκευής αεροπλανοφόρων, υποβρυχίων και μεγάλων μονάδων επιφανείας, αλλά και μέσω δημιουργίας ναυτικών βάσεων στις περιοχές ενδιαφέροντος όπως η

¹⁰³ Οι ΗΠΑ θεωρούν τις «εδαφικές διεκδικήσεις» της Κίνας στη Νότια Σινική Θάλασσα «παράνομες», «Οι ΗΠΑ προασπίζονται μια ελεύθερη και ανοικτή περιφέρεια Ινδικού-Ειρηνικού. «Το λέμε καθαρά: οι διεκδικήσεις του Πεκίνου σε υπεράκτιους πόρους στο μεγαλύτερο μέρος της Νότιας Σινικής Θάλασσας είναι εντελώς παράνομες, όπως και η εκστρατεία εκφοβισμού που διεξάγει για να τους ελέγξει», «Η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι τελεσίδικη και έχει εκτελεστικότητα για τα δύο μέρη», «Ο κόσμος δεν θα επιτρέψει στην Κίνα να μεταχειρίζεται τη Νότια Σινική Θάλασσα ως εάν να επρόκειτο για τη θάλασσα αυτοκρατορία της» Newsroom. (2020, July 14). Ουάσιγκτον: Παράνομες οι διεκδικήσεις του Πεκίνου στη Νότια Σινική Θάλασσα - Κίνα: Οι ΗΠΑ υπονομεύουν τη σταθερότητα. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ <https://www.kathimerini.gr/world/1087391/oyasigkton-paranomes-oi-diekdikiseis-toy-pekinoysti-notia-siniki-thalassa-kina-oi-ipa-yponomeyoyn-ti-statherotita/>

Νότια Σινική Θάλασσα και ο Ινδικός ωκεανός¹⁰⁴. Αυτή η ταχύτατη ανάπτυξη του Κινεζικού Πολεμικού Ναυτικού προσδίδει στην Κίνα αναβαθμισμένες δυνατότητες εκτέλεσης επιχειρήσεων πέρα από την περιοχή των κυριαρχικών της δικαιωμάτων, καθιστάμενο ως Blue Water Navy με όρους Αμερικανικής Ναυτικής Στρατηγικής. Επίσης, η Κίνα στην προσπάθειά της να ανασχέσει τις Η.Π.Α, να αυξήσει περαιτέρω την ισχύ και την επιρροή της και να εδραιωθεί ως νέα υπερδύναμη ή τουλάχιστον ως επικρατούσα περιφερειακή δύναμη στο ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας, αναπτύσσει συνεχώς ισχυρές στρατιωτικές δυνατότητες A2/AD, χρησιμοποιώντας προηγμένους πυραύλους (ballistic, cruise) σε συνδυασμό με συστήματα αεράμυνας και επάκτιας άμυνας, ως μέτρο αποτροπής των αμερικανικών στρατιωτικών επιχειρήσεων στην περιοχή (FON operations). Η ανωτέρω άμυνα επικεντρώνεται γύρω από την Ταιβάν και τη Νότια Σινική Θάλασσα, βάζοντας ουσιαστικά στο στόχαστρο τις αμερικανικές ναυτικές δυνάμεις που δρουν στην περιοχή (εκάστοτε ομάδα μάχης αεροπλανοφόρου), καθώς και τις όποιες εγκαταστάσεις (αμερικανικές ή συμμαχικές) είναι εγκατεστημένες εντός της ακτίνας δράσης των κινεζικών πλεγμάτων αντιπρόσβασης. Πέραν της συνεχούς αποτροπής, τα κινεζικά συστήματα A2/AD υποβαθμίζουν σοβαρά και την ικανότητα των αμερικανικών δυνάμεων, οι οποίες εδρεύουν σε βάσεις εντός του ΓΣ να διεξάγουν επιχειρήσεις σε ευρύτερες περιοχές τις Ασίας και του Ειρηνικού. Επίσης, η δυνατότητα χρησιμοποίησης αντιπλοϊκών πυραύλων σε συνδυασμό με αντίστοιχους βαλλιστικούς, οι οποίοι δύναται να εγκατασταθούν σε πλοία, υποβρύχια και αεροσκάφη και διαθέτουν προηγμένη διαστημική τεχνολογία, έχουν τη δυνατότητα κτυπημάτων ακριβείας παρακάμπτοντας τις περισσότερες πλατφόρμες θαλάσσιας πυραυλικής άμυνας και αποτελούν μόνιμο φόβο των αμερικανικών δυνάμεων που εδρεύουν και επιχειρούν στην περιοχή.

Όσον αφορά τα ΔΣΝ, η Κίνα είναι η χώρα που επιθυμεί όσο καμία άλλη τον έλεγχο του στενού της Malacca, αφού σε περίπτωση αποκλεισμού του εκείνη θα επλήττετο περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη χώρα του ΓΣ.¹⁰⁵ Για να επιτύχει τον αποτελεσματικό έλεγχο όλης της περιοχής γύρω από το στενό της Malacca (σημεία εισόδου – εξόδου) χρησιμοποιεί το πολεμικό της ναυτικό

¹⁰⁴ Η θαλάσσια στρατηγική της Κίνας άρχισε να αλλάζει σταδιακά, αρχής γενομένης επί θητείας του ναυάρχου Λιού Χουακίγκ (Liu Huaqing). Ο Λιού Χουακίγκ, ως αρχηγός του PLAN, είχε βάλει σε εφαρμογή το μεγαλόπνοο σχέδιο που είχε για την κυριαρχία της Κίνας στον Ειρηνικό, με πρώτο στάδιο την κυριαρχία στην Νότια Σινική Θάλασσα μέσω του πλήρη ελέγχου των νησιών της και με κατασκευή νέων τεχνητών τα οποία θα χρησίμευαν ως στρατιωτικές βάσεις.

¹⁰⁵ Η απαγόρευση πρόσβασης της Κίνας στα στενά της Malacca, της Sunda και του Lombok αποτελεί πολύ δύσκολο εγχείρημα, καθώς η μόνη ναυτική δύναμη που μπορεί να το πράξει είναι αυτή των ΗΠΑ.

και τις ναυτικές βάσεις της, συμπεριλαμβανομένων των τεχνητών νησιών – βάσεων στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας. Με τον τρόπο αυτό ελέγχει όλη την Νότια Σινική Θάλασσα και την μία είσοδο/έξοδο του Στενού της Malacca. Αντίστοιχα, για να ελέγξει και την άλλη είσοδο/έξοδο του Στενού, που είναι στον Ινδικό Ωκεανό, αυξάνει συνεχώς την παρουσία της στον Ινδικό είτε μέσω εκτέλεσης ναυτικών ασκήσεων, είτε μέσω δημιουργίας ναυτικών βάσεων στις οποίες ελλιμενίζονται ή δυνητικά μπορούν να ελλιμενιστούν τα πολεμικά της πλοία και υποβρύχια, όπως οι βάσεις στο Τζιμπουτί στο Κέρασ της Αφρικής και στο Γκουαντάρ του Πακιστάν, αναπτύσσοντας διαρκώς το λεγόμενο «String of Pearls» με σκοπό την κυριαρχία της στον Ινδικό Ωκεανό.

Συμπερασματικά, η Κίνα, ως η δεύτερη παγκόσμια οικονομία, εκσυγχρονίζεται στρατιωτικά και εντείνει την παρουσία της σε περιοχές της νότιας Σινικής Θάλασσας και του Ινδικού Ωκεανού. Παρόλη την ανάπτυξη της στρατιωτική της τεχνολογία και της προθυμίας της να αμφισβητήσει την αμερικανική ναυτική στρατηγική στη Νοτιοανατολική Ασία, οι κινεζικές ΕΔ δεν έχουν φθάσει ακόμα στο απαιτούμενο ποιοτικό και ποσοτικό επίπεδο υλοποίησης μίας τέτοιας πολιτικής¹⁰⁶. Ωστόσο, έως ότου οι κινεζικές ένοπλες δυνάμεις μπορέσουν να αμφισβητήσουν αποτελεσματικά τις Ηνωμένες Πολιτείες, η Κίνα θα επιδιώξει να αποφύγει την ανοικτή σύγκρουση. Μια σημαντική απόδειξη της απροθυμίας της Κίνας να εμπλακεί σε ανοικτές συγκρούσεις, αποτελεί μέχρι τώρα η συμπεριφορά της προς τους περιφερειακούς της γείτονες. Αν και ο στρατός της Κίνας είναι πολύ ανώτερος από άποψη μεγέθους και ποιότητας σε σύγκριση με τους γείτονές της, έχουν προτιμήσει να συμμετάσχουν σε διμερείς σχέσεις προκειμένου να διευκολύνουν τις win-win καταστάσεις που επιτρέπουν στην Κίνα και τους περιφερειακούς γείτονές τους να ενισχύσουν τις οικονομικές και διπλωματικές τους σχέσεις¹⁰⁷.

Το έτος 2003 ο Κινέζος πρόεδρος Χου Ζιντάο αναφέρθηκε για πρώτη φορά στον όρο «Δίλημμα της Μάλακα» (The Malacca Dilemma)¹⁰⁸, με τον οποίο περιγράφεται η συνεχής και

¹⁰⁶ Ο Πρόεδρος Χι Jinping έχει δηλώσει στο παρελθόν ότι αποτελεί πεποίθησή του η μελλοντική εξίσωση των στρατιωτικών δυνατοτήτων της χώρας του με τις αντίστοιχες αμερικανικές εντός της δεκαετίας του 2030.

¹⁰⁷ Η οικονομική κυρίως διείσδυση της Κίνας στις χώρες του Γεωπολιτικού Συμπλόκου του Ινδικού Ωκεανού – ΝΑ Ασίας μέσω του μεγαλεπήβολου προγράμματος Maritime OBOR, της επιτρέπει να ασκεί γενικότερη πολιτική επιρροή, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μην αντιμετωπίζονται επιθετικά οι παράνομες αξιώσεις της σε θαλάσσιες περιοχές, αλλά να αναζητείται πρωτίστως η οικονομική εμβάθυνση των σχέσεων των ανωτέρω χωρών με την αναδυόμενη υπερδύναμη.

¹⁰⁸ Mudunuri, Navya. 2020. “The Malacca Dilemma and Chinese Ambitions: Two Sides of a Coin.” Diplomatist. July 7, 2020. <https://diplomatist.com/2020/07/07/the-malacca-dilemma-and-chinese-ambitions-two-sides-of-a-coin/>

αυξανόμενη ανασφάλεια της Κίνας όσον αφορά την ομαλή και ανεμπόδιστη ροή των εξαγωγών και εισαγωγών της μέσω του ΔΣΝ της Malacca. Η Κίνα στην προσπάθειά της να διασφαλίσει την απρόσκοπτη ροή των εμπορικών συναλλαγών της και να αξιοποιήσει στο έπακρο τις δυνατότητες και την ισχύ που της προσφέρουν οι θαλάσσιες εμπορικές οδεύσεις, υιοθέτησε μέσω του Προέδρου της Xi Jinping, τη στρατηγική του «Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού»¹⁰⁹. Για την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής που θα μειώσει σε μεγάλο βαθμό ή και θα εξαλείψει το ανωτέρω δίλημμα, το Πεκίνο κινείται επί του παρόντος σε τρεις άξονες: α) σχεδίαση εναλλακτικών διαδρομών χερσαίου ανεφοδιασμού, β) σχεδίαση εναλλακτικών διαδρομών θαλάσσιου ανεφοδιασμού, γ) αύξηση εσωτερικής παραγωγής και δ) ενίσχυση ασφάλειας στην ήδη υπάρχουσες θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών.

α. Εναλλακτικές Διαδρομές Χερσαίου εφοδιασμού.

- Επέκταση του ήδη υπάρχοντος αγωγού Καζακστάν - Κίνας η οποία συναντά εμπόδια λόγω διστακτικότητας από πλευράς Καζακστάν¹¹⁰ [Χάρτες 24 (1), 25]
- Αύξηση της παροχής του ήδη υπάρχοντος ρωσικού αγωγού Ανατολικής Σιβηρίας - Ειρηνικού Ωκεανού (ESPO)¹¹¹ [Χάρτες 24 (2), 25].

¹⁰⁹ Η πολιτική «21st Century Maritime Silk Road» αποτελεί συνέχεια της πολιτικής One Belt, One Road (OBOR), στην θάλασσα. Το One Belt-One Road της Κίνας, έχει ως στόχο να αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο διεξάγεται το διεθνές εμπόριο και έχει δύο σκέλη. Το ένα σκέλος είναι καθαρά εμπορικό και το άλλο αφορά την κατασκευή υποδομών με κινεζική χρηματοδότηση (λιμένες, κανάλια, σιδηρόδρομοι, κα). Ως προς τον τρόπο διεξαγωγής των εμπορικών συναλλαγών, το OBOR διαθέτει χερσαίο και θαλάσσιο δρόμο (Maritime Silk Road). Οι αριθμοί που αναδεικνύουν το μέγεθος του κινεζικού εγχειρήματος, είναι ιλιγγιώδεις. Περιλαμβάνει το 65% του παγκόσμιου πληθυσμού, το ¼ του συνολικού όγκου εμπορευμάτων (αγαθών και υπηρεσιών) του πλανήτη και το 1/3 του παγκόσμιου ΑΕΠ. Η γεωγραφική επικράτεια που καλύπτει είναι αχανής με αφετηρία την Κίνα και τερματισμό τη Σκανδιναβική Χερσόνησο. Το κόστος συνολικής λειτουργίας της μεγαλύτερης εμπορικής πλατφόρμας του κόσμου, ανέρχεται σύμφωνα με υπολογισμούς κάπου ανάμεσα στα 2 – 3 τρισεκατομμύρια δολάρια ανά έτος. Η Κίνα ευελπιστεί πως το OBOR θα υλοποιήσει τον στόχο της που είναι η πραγματοποίηση του δεύτερου τεράστιου κύματος εξαγωγών της.

¹¹⁰ «The 2,228-km long pipeline runs from Atyrau in Kazakhstan to Alashankou in China's Xinjiang. The Kenkiyak-Atyrau section of the pipeline is 449-km long and has a capacity of 120,000 barrels per day. Capacity of the pipeline maybe upgraded to 180,000 barrels per day in the future» Πηγή: https://www.gem.wiki/Kazakhstan-China_Pipeline

¹¹¹ «The initial capacity of the 122-cm diameter pipeline is 600,000 barrels per day. By 2016 the capacity of the pipeline was increased to 1,000,000 barrels per day, with plans to expand the pipeline to 1,600,000 barrels per day by 2025. The capacity of the link to China is 600,000 barrels per day and its section in the Russian territory cost US\$600 million» Πηγή: https://www.gem.wiki/Eastern_Siberia%E2%80%93Pacific_Ocean_Oil_Pipeline

- Λειτουργία αγωγού Μιανμάρ - επαρχίας Γιουνάν¹¹² [βλέπε χάρτες 21, 24 (3)]
- Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας - Πακιστάν (China Pakistan Economic Corridor - CPEC)¹¹³, ο οποίος προς το παρόν συναντά εμπόδια όπως εσωτερικές συγκρούσεις στο Πακιστάν και το δύσβατο ορεινό έδαφος [Χάρτη 20 (4)].

β. Εναλλακτικές Οδοί Θαλάσσιου Εφοδιασμού

- Μία πολλά υποσχόμενη εναλλακτική οδός θαλάσσιου εφοδιασμού της Κίνας είναι αυτή που θα διέρχεται μέσω της σχεδιαζόμενης διώρυγας του Κρα (Χάρτες 26, 27) στην Ταϊλάνδη και η οποία θα λειτουργεί ως εναλλακτική της θαλάσσιας οδού που διέρχεται μέσω του στενού της Malacca, ακυρώνοντας ουσιαστικά την γεωπολιτική αξία του στενού αλλά και των χωρών που συνορεύουν με αυτό. Η κυριότερη δυσκολία υλοποίησης του εγχειρήματος είναι η επιφυλακτικότητα της Ταϊλάνδης στη τεράστια αυτή κινεζική επένδυση, η οποία θα μπορούσε να αυξήσει δραματικά την εξάρτηση της χώρας από την Κίνα και να ανατρέψει τις υφιστάμενες ισορροπίες στην περιοχή, θέτοντας την Ταϊλάνδη αντιμέτωπη με την Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία, χώρες των οποίων θα υποβιβαστεί σημαντικά η γεωπολιτική τους αξία. Τα υπέρ και τα κατά του ανωτέρω σχεδίου φαίνονται στους Πίνακες 30, 31.

- Ως έτερη εναλλακτική οδός θαλάσσιου εμπορείου προκρίνεται η χρήση του Αρκτικού Διαδρόμου και του Βορειοδυτικού Περάσματος στον Βόρειο Παγωμένο Ωκεανό (Χάρτης 4). Ήδη η Κίνα έχει εκδώσει την «Αρκτική Πολιτική» της στην οποία γίνεται λόγος για δημιουργία ενός «Πολικού Δρόμου του Μεταξιού» και εξερεύνησης (εκμετάλλευσης) των ενεργειακών κοιτασμάτων της περιοχής. Οι καλές σχέσεις με την Ρωσία ευνοούν τις εναλλακτικές θαλάσσιες διαδρομές, αλλά το εγχείρημα παρουσιάζει αβεβαιότητα τόσο όσον αφορά τις κλιματικές συνθήκες όσο και από την έως τώρα έλλειψη υποδομών. Παράλληλα με τις αρκτικές θαλάσσιες μεταφορές, διεξάγεται μια σειρά από διαπραγματεύσεις που θα καταστήσουν εφικτό το

¹¹² «The gas pipeline became operational in 2013 and carried 2.86 million tons of gas in 2016, accounting for about 5% of China's total imports. The oil pipeline, which was completed in 2014, opened in 2017 after a long delay and the Myanmar government had agreed to lower transit fees. The 771-km pipeline is designed to carry 22 million tons of crude a year (about 442,000 barrels a day) for the Kunming-based refinery that can process 13 million tons annually. 11 This new pipeline allows China to move crude oil from the Middle East overland and faster instead of through the slower and potentially risky narrow Straits of Malacca». Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/The-cross-border-China-Myanmar-oil-and-gas-pipeline-from-Kyaukpyu-to-Kunming-through_fig3_323760627

¹¹³ Πηγή: <https://thediplomat.com/2020/09/cpec-2-0-full-speed-ahead/>

θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Κίνας - Λατινικής Αμερικής. Ήδη βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση η συμφωνία ελεύθερου εμπορίου με τον Παναμά, και η αξιοποίηση της διώρυγας από τα κινεζικά πλοία.

γ. Αύξηση της Εσωτερικής Παραγωγής - Αποθήκευσης Ενεργειακού Μίγματος

Η αύξηση της εσωτερικής παραγωγής είναι ο τρίτος άξονας ενεργειών για την υπέρβαση του «Διλήμματος της Malacca». Προς το παρόν η κινεζική κυβέρνηση χρησιμοποιεί το εγχώριο πετρέλαιο για αποθήκευση προκειμένου να αντιμετωπίσει βραχυπρόθεσμα οποιαδήποτε έλλειψη προέλθει από την παρεμπόδιση χρήσης του πορθμού της Malacca. Σχεδιάζει μάλιστα την αύξηση της αποθηκευτικής της ικανότητας σε 500 εκατομμύρια βαρέλια εντός του 2020. Μελλοντικά σκοπεύει να αξιοποιήσει τα πλούσια ενεργειακά πεδία της Νότιας Σινικής Θάλασσας.

4.3 Πολιτική της Ινδίας επί των ΔΣΝ (ΘΣΠ) του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας

Η Ινδία θεωρεί ότι το Πεκίνο μέσω του σχεδίου του Maritime OBOR και της πιθανολογούμενης κατασκευής του Καναλιού Kra, επιθυμεί να εισέλθει στην υδάτινη αυλή της, τον Ινδικό Ωκεανό.¹¹⁴ Ως εκ τούτου το Νέο Δελχί προσπαθεί να εξισορροπήσει την κινεζική θαλάσσια στρατηγική, δημιουργώντας ειδικές σχέσεις με χώρες που βρίσκονται στην περιοχή του Στενού της Malacca¹¹⁵ αλλά και στη Νότια Σινική Θάλασσα¹¹⁶. Ταυτόχρονα, δεδομένης της γεωπολιτικής αξίας του ανωτέρω ΔΣΝ, η Ινδία έχει προσαρμόσει της δική της ναυτική στρατηγική με αυξημένη παρουσία πολεμικών πλοίων στην περιοχή, προάγει την ναυτική συνεργασία με άλλες χώρες των υποσυστημάτων, με πιο πρόσφατες τις ναυτικές συνεργασίες της με τη Μαλαισία και την Ταϊλάνδη και επενδύει στο λιμάνι και την οικονομική ζώνη της νήσου Σαμπάνγκ (Sabang) της Ινδονησίας, που βρίσκεται στο βόρειο άκρο της Σουμάτρας και κοντά στο Στενό της Malacca, εξασφαλίζοντας οικονομική και στρατιωτική πρόσβαση σε ένα γεωστρατηγικής σημασίας νησί με σκοπό την ανάσχεση των φιλοδοξιών της Κίνας στην περιοχή. Επιπλέον, η Ινδία ενισχύει

¹¹⁴ Μεγάλο γεωπολιτικό εφιάλτη για την Ινδία είναι ένας πιθανός περιορισμός της από ξηράς στα βορειοανατολικά από το Πακιστάν, το οποίο διατηρεί ειδικές σχέσεις με την Κίνα και νοτιοανατολικά από θαλάσσης από την τελευταία.

¹¹⁵ Στις 24 Ιανουαρίου 2018 η Ινδία ανακοίνωσε αμυντική συμφωνία με την Ινδονησία η οποία βρίσκεται στην περιοχή που θα επηρεαστεί άμεσα από την δημιουργία του Καναλιού Kra.

¹¹⁶ Η Ινδία εμβαθύνει τις σχέσεις της με τις Φιλιππίνες, οι οποίες αποτελούν μία κρίσιμη χώρα στην περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας και ανταγωνιστή της Κίνας σε θέματα οριοθέτησης θαλασσιών ζωνών.

σημαντικά το πολεμικό της ναυτικό προκειμένου να αποτρέψει τη Κίνα να ελέγξει πρωτίστως την περιοχή του Στενού της Malacca από την μεριά του Ινδικού και δευτερευόντως ολόκληρου του Ινδικού Ωκεανού¹¹⁷.

Με βάση τα στοιχεία της προηγηθείσα ανάλυσης και των γεωπολιτικών δεικτών, διαπιστώνεται ότι η παρουσία και η δράση του ΓΠ στο Γεωπολιτικό Σύμπλοκο προκαλεί τάσεις ανακατανομής ισχύος στο δίπολο Η.Π.Α – Κίνας η οποία επί του παρόντος διαμορφώνεται, υπέρ των Η.Π.Α αλλά δύναται να ανατραπεί μελλοντικά από την Κίνα εφόσον υλοποιηθούν οι πολιτικοί, οικονομικοί και στρατιωτικοί της σχεδιασμοί. Αναλυτικότερα, παρά την σημαντική και συνεχιζόμενη αύξησης της στρατιωτικής ισχύος της Κίνας, αυτή δεν επαρκεί επί του παρόντος για να κατισχύσει επί της αντίστοιχης των Η.Π.Α και των κυριότερων συμμάχων τους στην περιοχή (Ινδίας, Σιγκαπούρης, Φιλιππίνων). Πάρα ταύτα, από την πλευρά των Η.Π.Α δεν προτάσσεται η χρήσης στρατιωτικής ισχύος για ριζική αλλαγή του status quo στο εσωτερικό του ΓΣ, παρά η επιθυμία τους για πειθαναγκασμό της Κίνας, κυρίως μέσω της προβολής της ναυτικής ισχύος τους στην περιοχή και αποδοχή της πολιτικής τους. Ουσιαστικά οι Η.Π.Α φαίνεται ότι θα αποδέχονταν έναν ιδιαίτερο περιφερειακό ρόλο για την Κίνα, σε καμία περίπτωση όμως την ηγεμονία της περιοχής Ινδικού - ΝΑ Ασίας – Σινικής Θάλασσας. Βέβαια δεν θα πρέπει να λησμονούμε το γεγονός ότι αμφότερες Η.Π.Α και Κίνα αποτελούν πυρηνικές δυνάμεις, με ότι αυτό συνεπάγεται για την διαδικασία λήψης απόφασης για χρήση στρατιωτικής βίας (πυρηνική αποτροπή).

Η προηγηθείσα γεωπολιτική ανάλυση κατέδειξε αφενός την τεράστια επίδραση του ΓΠ επί των οικονομικών συστημικών και υπερσυστημικών δρώντων του ΓΣ Ινδικού – ΝΑ Ασίας (κυρίως της Κίνας) και αφετέρου επί της παγκόσμιας οικονομίας (εμπορείο, μεταφορές). Όσον αφορά την Κίνα, η τρωτότητά της σε πιθανή παρεμπόδιση ή απαγόρευση της πρόσβασης και χρήσης των ΔΣΝ, την οδηγεί σε υιοθέτηση πολιτικών αντιμετώπισης της ανωτέρω τρωτότητας που σκοπό έχουν να προστατεύσουν τα οικονομικά της συμφέροντα, να αυξήσουν την επιρροή της και να αναβαθμίσουν τη γεωπολιτική της αξία έναντι των ανταγωνιστών της. Κύριο εργαλείο της εξωτερικής οικονομικής της πολιτικής και όχι μόνο, αποτελεί το μεγαλεπήβολο σχέδιό της

¹¹⁷ Επί του παρόντος βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή 27 πολεμικών πλοίων και υποβρυχίων, συμπεριλαμβανομένου του πρώτου αεροπλανοφόρου ινδικής κατασκευής κλάσης Vikrant, ενώ ο ινδικός στόλος σήμερα αριθμεί 285 πλοία και υποβρύχια (1 Αεροπλανοφόρο, 10 Α/Τ, 13 Φ/Γ, 19 Κ/Β, 16 Υ/Β, 139 Π/Κ, 3 Ν/ΘΗ, κα) Πηγή: https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?country_id=india

Maritime OBOR, στα πλαίσια του ευρύτερου σχεδιασμού της BRI, το οποίο υλοποιείται κυρίως μέσω πολυθεματικών επενδύσεων και οικονομικών και εμπορικών συμφωνιών με χώρες του ΓΣ, συμπεριλαμβανομένων των τριών κυρίαρχων υποσυστημάτων που συνορεύουν με τα ΔΣΝ. Αντικειμενικός σκοπός αυτής της πολιτικής είναι η απόκτηση κυρίαρχης επιρροής επί των χωρών των ΓΣ ώστε να ανακοπεί η/και να ελαχιστοποιηθεί η επιρροή των Η.Π.Α, αλλά η οικονομική της διείδυση αφενός δεν είναι αρκούντως δυναμική, καθώς υπολείπεται αυτήν των Η.Π.Α (και των συμμάχων τους) και άλλων χωρών της περιοχής (πχ Σιγκαπούρη), με εξαίρεση τις Φιλιππίνες, αφετέρου αντιμετωπίζεται με καχυποψία από τις χώρες του ΓΣ, καθώς φοβούνται μελλοντική εξάρτηση των οικονομιών τους και κατ' επέκταση της πολιτικής τους από την Κίνα. Επίσης, πολλές προτάσεις της Κίνας για ανεξάρτηση της εμπορικής της δραστηριότητας από το μονόδρομο των στενών του ΓΣ (πχ Διώρυγα του Κρα, δημιουργία αγωγών που παρακάμπτουν τα στενά για μεταφορά ενεργειακού μίγματος, κα) προκαλούν φόβο στα παράκτια με κράτη, καθώς ακυρώνουν ή υποβαθμίζουν σημαντικά την γεωπολιτική τους αξία και αποτελούν εν δυνάμει ισχυρό πλήγμα για τις οικονομίες τους. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι γειτνιάζουσες χώρες με τα ΔΣΝ εισπράττουν τέλη διέλευσης και τα λιμάνια τους αποτελούν παγκόσμια διαμετακομιστικά κέντρα. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω διαπιστώνουμε ότι η τάση της οικονομικής ισχύος επί του παρόντος παραμένει ουδέτερη και η ανακατανομή της υπέρ της μίας ή της άλλης υπερδύναμης θα εξαρτηθεί από την επιτυχή υλοποίηση των σχεδιασμών τους όσον αφορά τις επίμαχες περιοχές του ΓΣ.

Επομένως, με βάση το ανωτέρω υπόδειγμα τάσεων ανακατανομής ισχύος και στον οικονομικό πυλώνα ισχύος μεταξύ του Διπόλου Η.Π.Α – Κίνας, προκύπτει ως συμπέρασμα ότι υφίσταται στρατηγικός ανταγωνισμός που λαμβάνει χώρα στο Σύμπλοκο, ο οποίος έχει ως απώτερο σκοπό την ανάσχεση μίας εκ των δύο υπερδυνάμεων και τον περιορισμό της επιρροής της στο ΓΣ ή την διατήρηση μίας ισορροπίας ισχύος και ενός *modus vivendi* στη συμπεριφορά και τη δράση των δύο υπερσυστημικών δρώντων. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτού του στρατηγικού ανταγωνισμού είναι ότι εκδηλώνεται αμφίπλευρα. Αυτό σημαίνει ότι στο Σύμπλοκο ανταγωνίζονται μεταξύ τους ένας αναθεωρητικός πόλος ισχύος (Κίνα) και ένας κατεστημένος

πόλος ισχύος (Η.Π.Α), οι οποίοι τείνουν να ακολουθούν αντίθετες πολιτικές και να ασκούν αντίρροπες δυνάμεις¹¹⁸.

Τέλος, από την ανωτέρω ανάλυση και την προσεκτική μελέτη των γεωπολιτικών χαρακτηριστικών των γεωπολιτικών υποσυστημάτων του συμπλόκου μας, επιβεβαιώνεται πλήρως η αρχική μας υπόθεση ότι τα ΔΣΝ αποτελούν κρίσιμες γεωγραφικές περιοχές που δύναται να ανακατανέμουν την ισχύ εντός του ΓΣ του Ινδικού – ΝΑ Ασίας. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που η Κίνα θα συνεχίσει να επιδιώκει τον έλεγχο αυτών των περιοχών προκειμένου να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και αμφίδρομη ροή εμπορευμάτων, εφοδίων και ενεργειακών πόρων. Η στρατηγική σημασία των Στενών σε συνδυασμό με την πιθανότητα απαγόρευσης χρήσης τους μέσω αποκλεισμού ή μπλοκαρίσματος προκαλεί φόβο και διλήμματα στην ασιατική υπερδύναμη (Δίλημμα της Malacca) όσον αφορά την μελλοντική στρατηγική της στην περιοχή. Προκειμένου να εξασφαλίσει την ενεργειακή της επάρκεια και την απρόσκοπτη πρόσβαση των εμπορευμάτων της στις παγκόσμιες αγορές, εκτιμάται ότι θα επιδιώξει σταθερά τη βελτίωση των σχέσεων της με τις άλλες χώρες του ΓΣ και τη διατήρηση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για περεταίρω ανάπτυξη της οικονομίας της. Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων θα πρέπει να χρησιμοποιήσει «όπλα ήπιας ισχύος» όπως οι επενδύσεις στις οικονομίες των χωρών της περιοχής, η παροχή οικονομικής ή άλλης βοήθεια όταν οι συνθήκες το επιβάλουν και η διπλωματία, προκειμένου να αρθούν οι επιφυλάξεις και φοβίες των κρατών όσον αφορά τις πραγματικές προθέσεις της (επιθυμία ηγεμονίας όλου του ΓΣ). Επίσης, οφείλει να επιδιώξει με ένταση την ολοκλήρωση του μεγάλου αναπτυξιακού και εμπορικού της σχεδίου για το «νέο δρόμο του μεταξιού», το οποίο μπορεί να της εξασφαλίσει εναλλακτικές προσβάσεις στις παγκόσμιες αγορές και ιδίως την Ευρωπαϊκή. Όλες οι ανωτέρω στρατηγικές μακροπρόθεσμα θα της εξασφαλίσουν την ασφάλεια που απαιτείται για την διατήρηση της οικονομικής της ανάπτυξης που είναι απαραίτητη για την εξισορρόπηση των εσωτερικών διαρθρωτικών οικονομικών ανισορροπιών της κινεζικής οικονομίας και τη διατήρηση της εσωτερικής κοινωνικής ειρήνης και βελτίωσης της

¹¹⁸ Ουσιαστικά, οι ΗΠΑ και Κίνα ως υπερσυστημικοί δρώντες διατείνονται ότι επιθυμούν ειρηνική επίλυση των διαφορών και μία οικονομική ανάπτυξη επ' ωφελεία της παγκόσμιας κοινότητας, εφαρμόζοντας στρατηγικές αποτροπής της αναθεωρητικότητας του αντιπάλου (αλλαγή status quo), ενώ στην πραγματικότητα, όπως φαίνεται από τα στοιχεία ανάπτυξης και δράσης των στρατιωτικών τους δυνάμεων στην περιοχή, εφαρμόζουν στρατηγικές πειθαναγκασμού που αποσκοπούν στην αλλαγή του status quo

ευημερίας του κινεζικού λαού¹¹⁹. Τέλος, θα πρέπει να περιορίσει την χρήση «σκληρής ισχύος» στις παράνομες διεκδικήσεις της στην ευρύτερη περιοχή της Νότιας Σινικής Θάλασσας, καθώς ενεργοποιούν τα αρνητικά αντανακλαστικά των θιγομένων κρατών και της παγκόσμιας θαλασσοκράτειρας Η.Π.Α., την δύναμη της οποίας (αυτής και των συμμάχων της) δεν είναι σε θέση να ανασχέσει επί του παρόντος.

Οι Η.Π.Α. και οι σύμμαχοι τους αναμένεται να θέσουν προσκόμματα στις κινεζικές επιδιώξεις και να ασκήσουν μία αποφασιστική ανασχετική πολιτική. Ένα νέο μεγάλο παιχνίδι ανάσχεσης στην περιοχή των εγγύς ευρασιατικών υδάτων πιθανόν να ξεκινά ή έχει ήδη ξεκινήσει και αναμένεται σταδιακά η κλιμάκωσή του πιθανόν σε έναν νέο ψυχρό πόλεμο, κυρίως οικονομικό, που σκοπό θα έχει να αποτρέψει την μετεξέλιξη της Κίνας σε παγκόσμια ηγεμονική δύναμη. Όμως, οι Η.Π.Α δεν πρέπει να λησμονούν τη στενή εξάρτηση της οικονομίας τους από την κινεζική (αμερικανικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κίνα, υψηλή διακράτηση αμερικανικών ομολόγων από κινεζικές τράπεζες, κα) και ως εκ τούτου θα πρέπει να αποφύγουν περεταίρω κλιμάκωση τόσο στις οικονομικές τους σχέσεις (δασμούς, κυρώσεις), όσο και σε στρατιωτικό επίπεδο με τις επιχειρήσεις τους στη Νότια Σινική Θάλασσα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Ινδικού – Ειρηνικού ωκεανού. Ο Graham Allison, γνωστός καθηγητής του Χάρβαρντ, αναλύοντας την έννοια «παγίδα του Θουκυδίδη» υποστηρίζει ότι είναι πολύ πιθανόν να έχουμε ένα νέο ψυχρό πόλεμο μεταξύ Η.Π.Α και Κίνας, όχι ιδεολογικό όπως ήταν ο προηγούμενος, αλλά κυρίως οικονομικό, συνοδευόμενο από έντονο ανταγωνισμό σε στρατιωτικούς εξοπλισμούς και περιφερειακές συγκρούσεις (πόλεμος δια αντιπροσώπων). Μένει να διαπιστώσουμε αν το εν λόγω σενάριο δύναται να πραγματοποιηθεί.

Όσον αφορά τις χώρες των υποσυστημάτων που μελετήσαμε, διαφαίνεται ότι η πολιτική τους για ισορροπημένες σχέσεις με τους δύο υπερσυστημικούς δρώντες, αλλά και μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την συνεχή εμβάθυνση των οικονομικών τους σχέσεων (και στα πλαίσια του ASEAN), μπορούν να τους αποφέρουν μόνο πλεονεκτήματα και να τους εξασφαλίσουν μία βασική πολιτική αυτονομία.

¹¹⁹ Επίσης, δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η πολιτική σταθερότητα του συστήματος εξουσίας της Κίνας, το οποίο παρουσιάζει καθεστωτικά χαρακτηριστικά, εξαρτάται άμεσα από την συνεχή οικονομική ανάπτυξη και την άρση των ανισοτήτων της κινεζικής κοινωνίας.

5. Επίλογος

Η συνεχής επιδίωξη των διεθνών κρατικών δρώντων, συστημικών και υπερσυστημικών, για έλεγχο των ωκεάνιων περιοχών του πλανήτη και των συνδεδόμενων με αυτές θαλασσίων γραμμών επικοινωνίας και πηγών φυσικών πόρων (ενεργειακών, αλιευτικών, κα), θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημαντικό παράγοντα διαμόρφωσης της στρατηγικής των κρατών, ως μέρος μίας ευρύτερης υψηλής στρατηγικής. Αυτή η επιδίωξη συνδέεται άρρηκτα με τη γεωγραφία η οποία ουσιαστικά προεξοφλεί την εφαρμοζόμενη πολιτική των κρατών με βάση τη θέση τους επί της γήινης σφαίρας. Παράκτια κράτη θα εξακολουθούν να εξαρτώνται από το εμπόριο και τη ναυτιλία ως μέσο οικονομικής τους ανάπτυξης, ενώ άλλα περικλειστα ή με δύσκολη πρόσβαση στη θάλασσα θα επιδιώκουν την οικονομική τους ανάπτυξη μέσω της παραγωγής αγαθών και εκμετάλλευσης των φυσικών τους πόρων. Κράτη «παραγωγοί» θα εξακολουθήσουν να επιδιώκουν την ανεμπόδιστη και συνεχή ροή των παραγόμενων αγαθών τους προς άλλα κράτη «καταναλωτές», τα οποία συγχρόνως θα επιζητούν διακαώς την απρόσκοπτη τροφοδοσία τους με πρώτες ύλες. Η ασφάλεια των μεταφορών παραμένει ζητούμενο για όλους τους δρώντες του διεθνούς συστήματος, οι οποίοι καλούνται κάθε φορά να την προασπίσουν έναντι διαφορετικών απειλών (κράτη ταραξίες, πειρατεία, κα). Οι μεγάλες εμπορικές ναυτικές δυνάμεις θα συνεχίσουν να επιδιώκουν την ασφάλεια των πλοίων, των θαλασσίων οδών και των λιμανιών έναντι των οποιοδήποτε απειλών, ενώ οι ισχυρές ναυτικές δυνάμεις θα προστατεύουν τα πάσης φύσεως συμφέροντα τους προβάλλοντας την ισχύ τους σε κάθε γωνιά του πλανήτη, άλλοτε εξερευνώντας, άλλοτε αστυνομεύοντας και άλλοτε προσπαθώντας να ανασχέσουν επίδοξους ανταγωνιστές και εκκολαπτόμενες περιφερειακές ή παγκόσμιες υπερδυνάμεις.

Στο μέτωπο του ινδικού ωκεανού, της ΝΑ Ασίας και της Νότιας Σινικής Θάλασσας, θα συνεχίσουμε να είμαστε θεατές μιας συνεχούς αντιπαράθεσης και προσπάθειας ανακατανομής ισχύος ανάμεσα στις Η.Π.Α και τους συμμάχους τους και την Κίνα, που θα έχει ως αντικειμενικό σκοπό τον έλεγχο των ωκεάνιων υδάτων και την ασφάλεια των θαλασσίων γραμμών επικοινωνίας, που θα εξασφαλίσουν τελικώς ή την ναυτική ηγεμονία ενός εκ των δύο υπερσυστημικών δρώντων ή τη στρατηγική συνεργασία τους επ' ωφελεία των ιδίων και της παγκόσμιας ασφάλειας, ευημερίας και ειρήνης (Pax Universalis).

Κλείνοντας, τίθενται κάποια θέματα τα οποία δεν κατέστη δυνατή η διεξοδική ανάλυσή τους και τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο μιας νέας εργασίας, η οποία θα συνέβαλε

στην ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος της ασφάλειας των Διεθνών Στενών Ναυσιπλοΐας, όπως για παράδειγμα:

- Πως συμβιβάζεται η ασφάλεια των ΔΣΝ/ΘΣΠ με τα κυριαρχικά δικαιώματα των παράκτιων με αυτά κρατών, αλλά και των κρατών χρηστών (ελευθερία διέλευσης vs κυριαρχία);
- Ποιες θα πρέπει να είναι οι ενέργειες των κρατών χρηστών των ΔΣΝ προκειμένου να αποφεύγονται προσπάθειες στρατικοποίησης τους και παρεμπόδισης της ελεύθερης διέλευσης μέσω αυτών, κατά παρέκκλιση του ΔΔτΘ;
- Θα επιδιώξει η Κίνα την ενεργοποίηση μίας τρίτης εναλλακτικής οδού θαλάσσιου εμπορείου μέσω του Αρκτικού Διαδρόμου και του Βόρειου Παγωμένου Ωκεανού, ενός «Πολικού Δρόμου του Μεταξιού», σε υλοποίηση της ήδη διατυπωμένης «Αρκτικής της Πολιτικής», στην οποία γίνεται επίσης λόγος για εξερεύνηση και εκμετάλλευση των ενεργειακών κοιτασμάτων της Αρκτικής και ποια θα είναι η αντίδραση των άλλων υπερσυστημικών δρώντων;

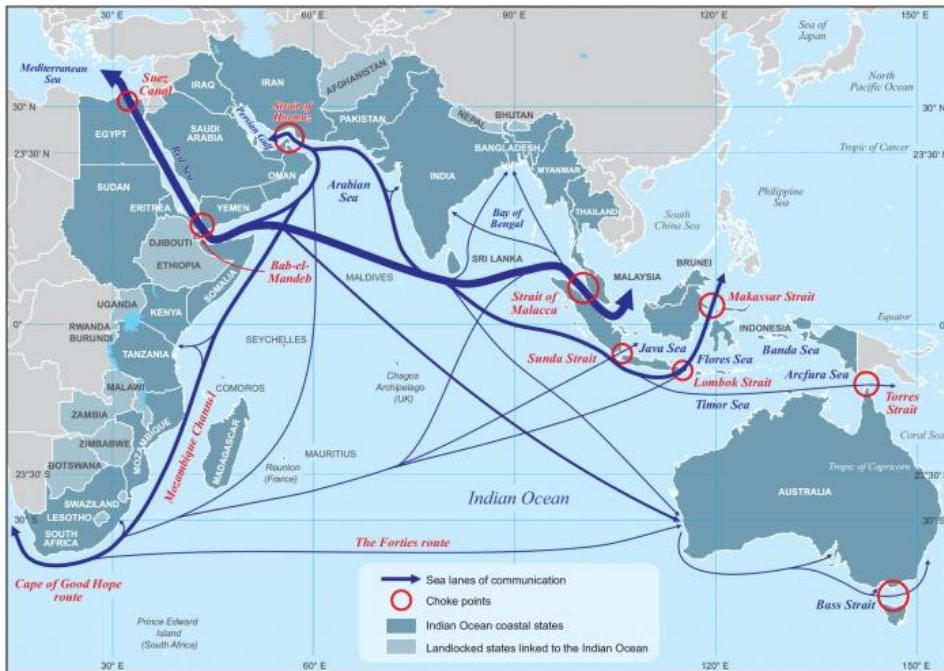
Παράρτημα «Α»: Χάρτες

Indian Ocean to Pacific Ocean maritime chokepoints



Χάρτης 1: Θαλάσσια Σημεία Πνιγμού συνδέοντα τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό

Πηγή: U.S. Energy Information Administration

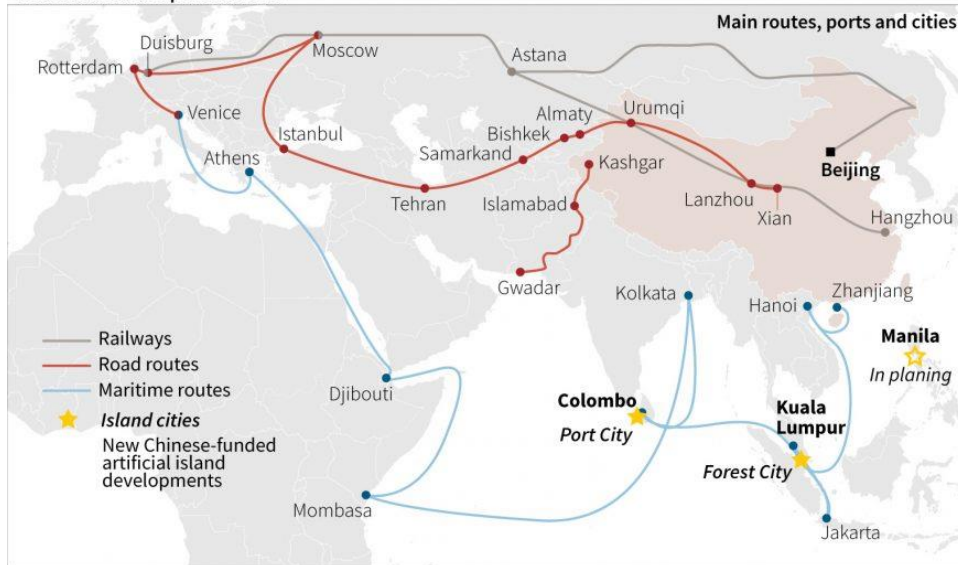


Χάρτης 2: West – East - West SLOCs Traversing the Indian Ocean

Πηγή: <https://books.openedition.org/cei/469>

China's Belt and Road

The initiative envisages massive investments in maritime, road and rail projects across 65 countries from Asia to Europe and Africa



Source: Chinese state media

© AFP

Χάρτης 3: Ο νέος Κινεζικός Δρόμος του Μεταξιού

Πηγή: <https://www.eaglenews.ph/chinas-belt-and-road-ports-trains-and-infrastructure/>

Planned areas of infrastructure building



Χάρτης 4: Οι τρεις διαδρομές του BRI

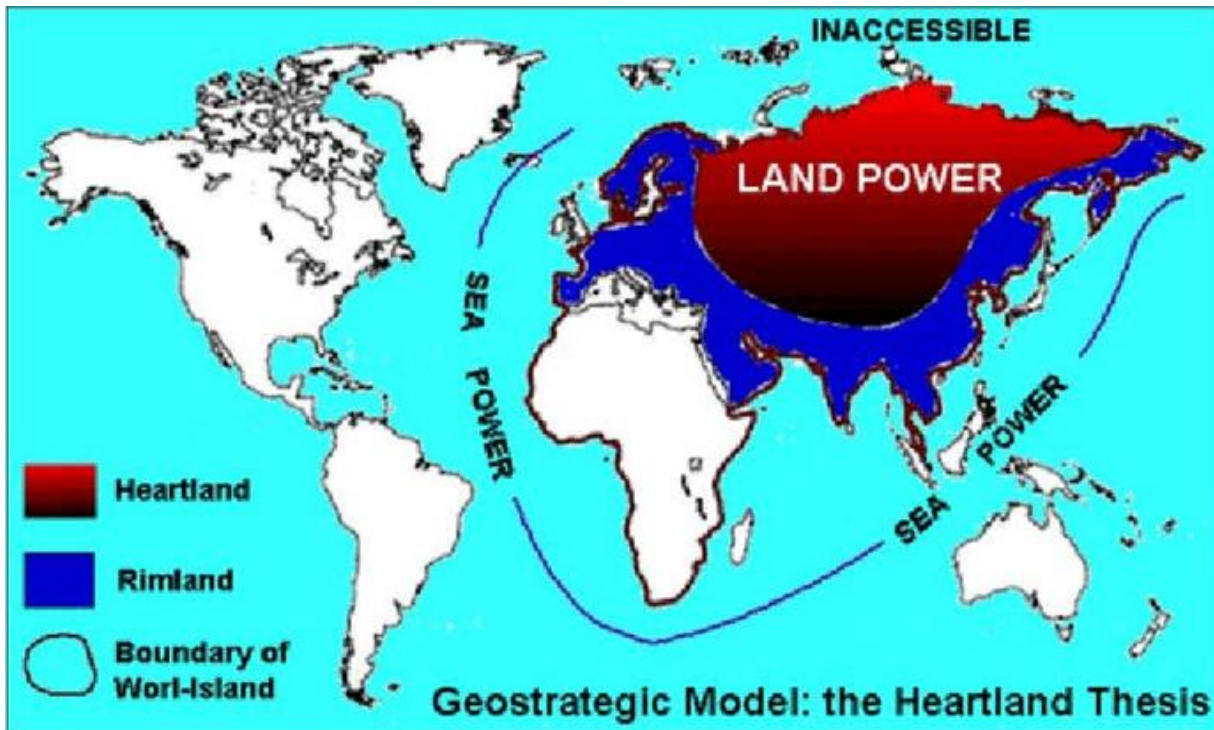
Πηγή: <https://www.onthemosway.eu/maritime-polar-silk-way/?cn-reloaded=1>

MACKINDER'S HEARTLAND THEORY AND SPYKMAN'S RIMLAND THEORY



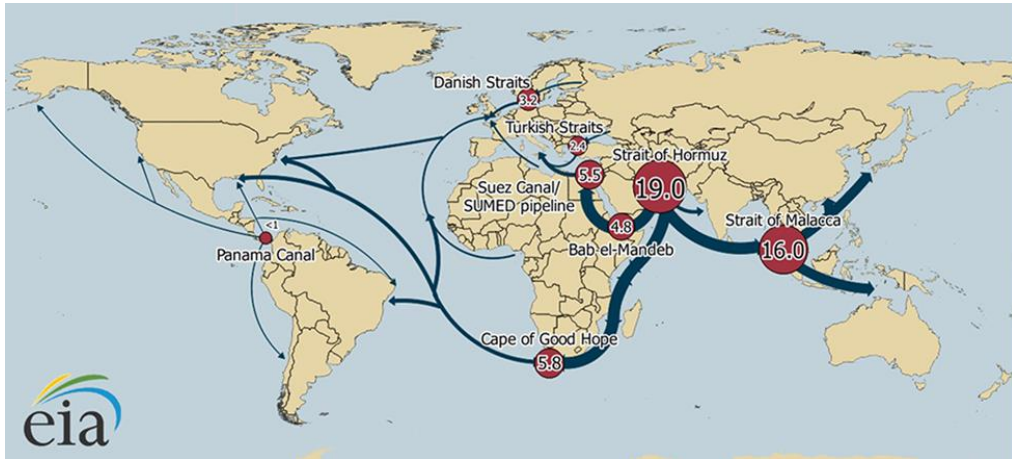
Χάρτης 5: Heartland – Rimland

Πηγή: https://www.academia.edu/33399775/Rimland_heartland_theory



Χάρτης 6: Heartland Land Power vs Rimland Sea Power

Πηγή: https://www.academia.edu/33399775/Rimland_heartland_theory



Χάρτης 7: Global Oil Transit Chokepoints, Source: EIA, 2016

Πηγή: https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints



Χάρτης 8: Εναλλακτικοί οδοί διαμετακόμισης εμπορευμάτων σε περίπτωση μπλοκαρίσματος της του ΔΣΝ της Malacca

Πηγή: [How Much Trade Transits the South China Sea? | ChinaPower Project \(csis.org\)](https://www.csis.org/analysis/how-much-trade-transits-the-south-china-sea)



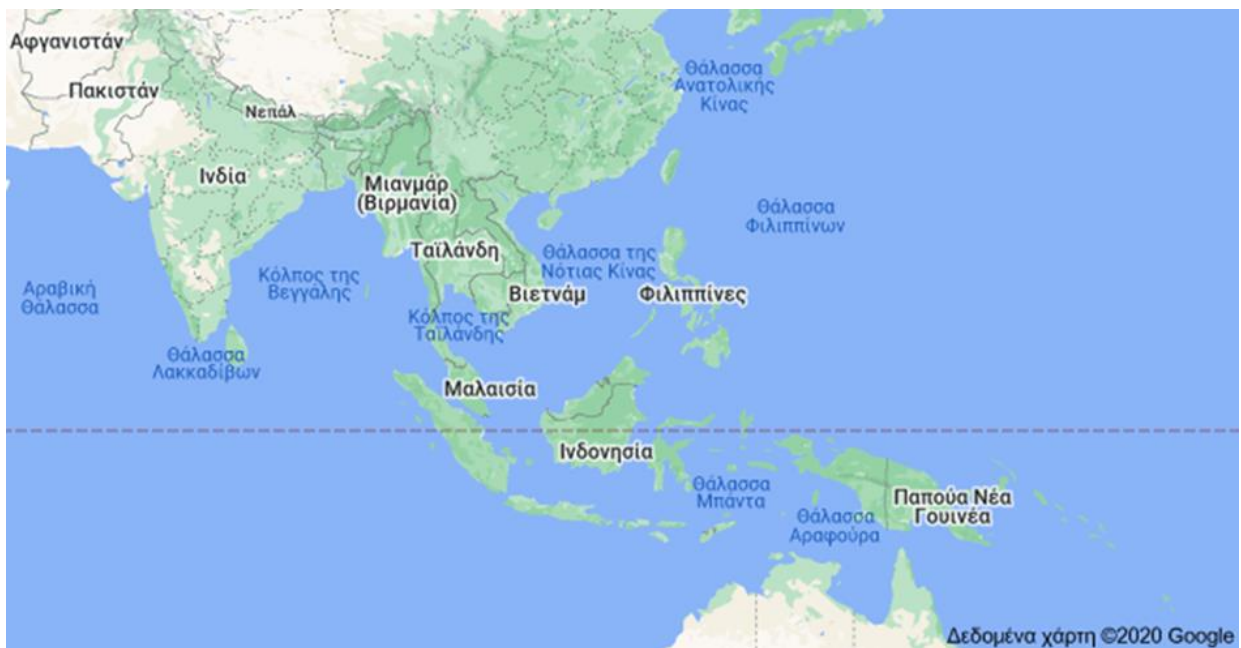
Χάρτης 9: Θαλάσσια σημεία πνιγμού (ΘΣΠ) ελεγχόμενα από Μουσουλμανικές χώρες.

Πηγή: <https://www.scribd.com/document/222391607/The-Assymetric-Blocking-of-the-World-s-Maritime-Choke-Points>



Χάρτης 10: Περιστατικά πειρατείας που εκδηλώθηκαν στο στενό της Malacca, της Σιγκαπούρης & της Sunda το έτος 2019

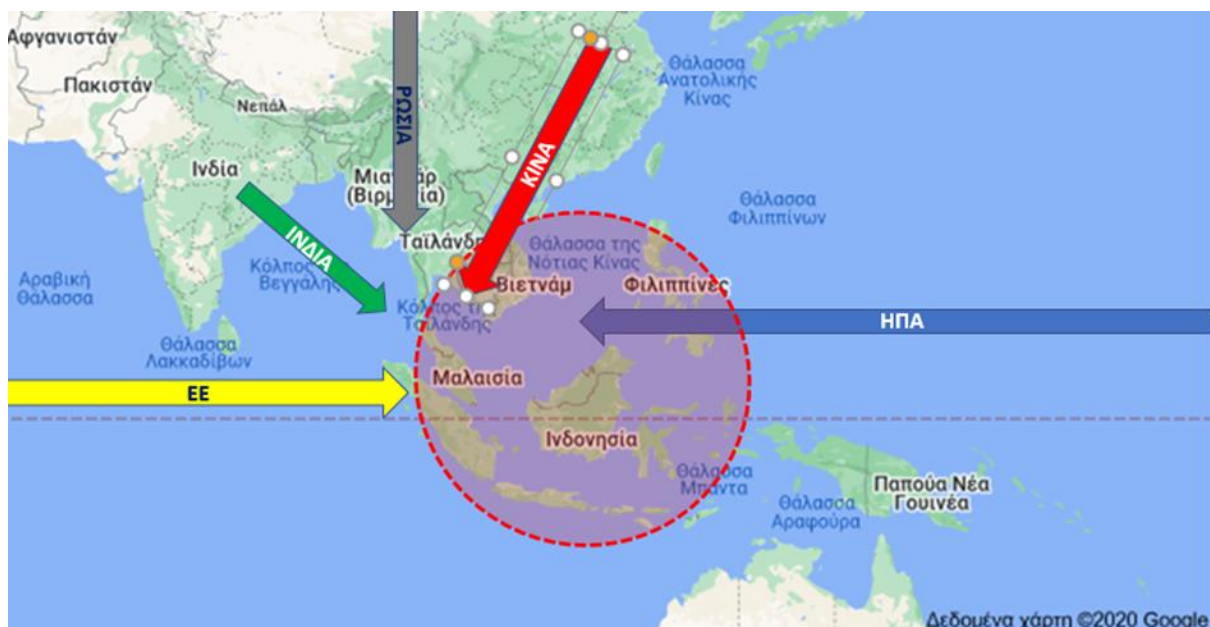
Πηγή: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2019>



Χάρτης 11: Γεωγραφικό Σύμπλοκο Α Ινδικού - ΝΑ Ασίας



Χάρτης 12: Γεωπολιτικά Υποσυστήματα



Χάρτης 13: Υπερσυστημικοί Δρόντες στο Γεωγραφικό Σύμπλοκο Α Ινδικού - ΝΑ Ασίας

Major crude oil trade flows in the South China Sea (2016)

total 15.0 million barrels per day



Χάρτης 14: Κύριες ροές αργού πετρελαίου μέσω του ΔΣΝ της Μάλακα και της Νότιας Σινικής Θάλασσας

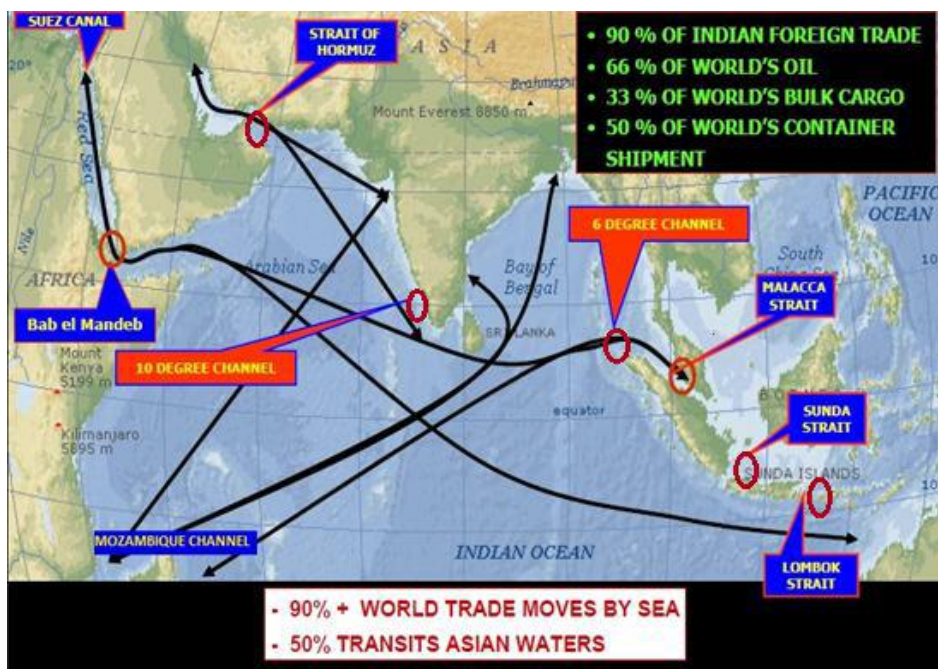
Πηγή: <http://www.energyglobalnews.com/more-than-30-of-maritime-crude-oil-transits-through-south-china-sea/>



Source: EIA

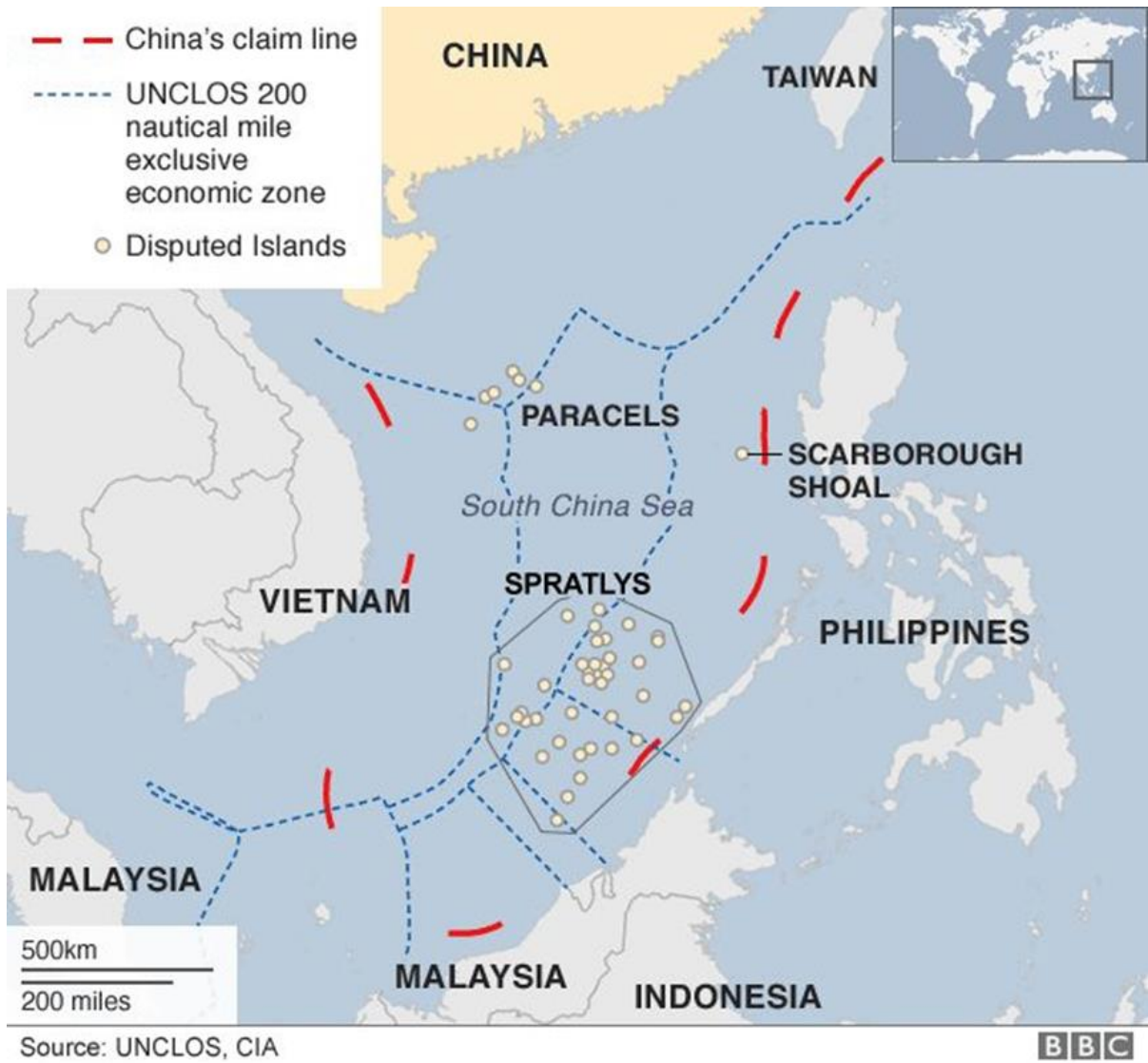
Χάρτης 15: Νότια Σινική Θάλασσα ως σημαντικός δρόμος μεταφοράς ενεργειακού μίγματος και εμπορευμάτων

Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/South-China-Sea-Oil-LNG-trade-routes-Source-Quoted-from-The-South-China-Sea-is-an_fig3_330110455



Χάρτης 16: Εμπορική δραστηριότητα - Θαλάσσιες Γραμμές Επικοινωνίας – Θαλάσσια Σημεία Πηγμού στο Γεωπολιτικό Σύμπλοκο του Ινδικού Ωκεανού

Πηγή: http://www.rsis.edu.sg/research/PDF/emerge_maritime_security.pdf



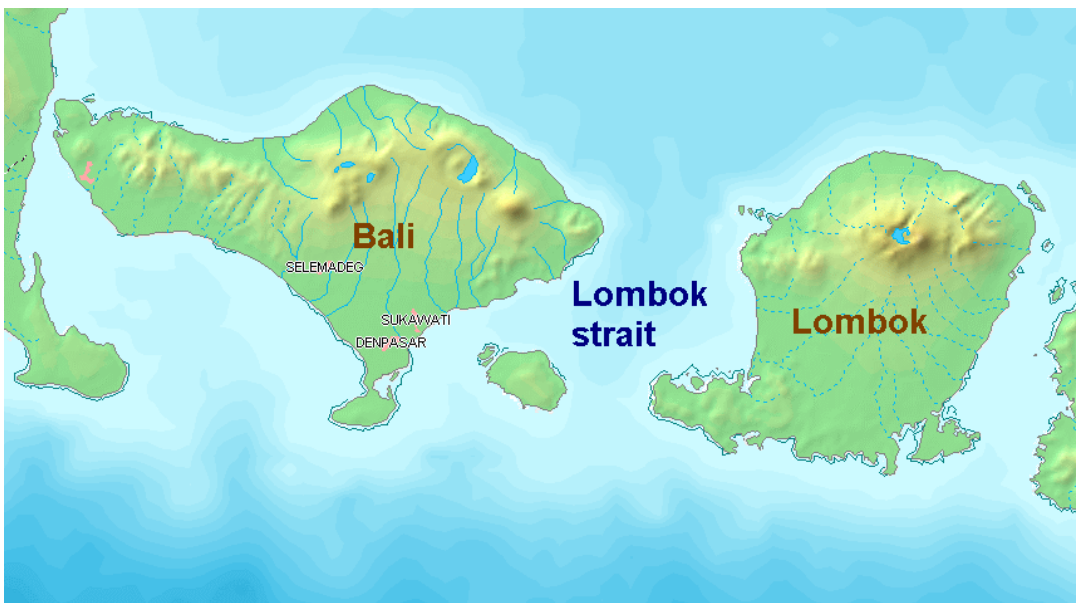
Χάρτης 17: Παράνομες διεκδικήσεις της Κίνας στη Νότια Σινική Θάλασσα

Πηγή: <https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13748349>



Χάρτης 18: Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας της Malacca

Πηγή: <https://safety4sea.com/enhanced-security-measures-for-vessels-transiting-the-singapore-and-malacca-str/>



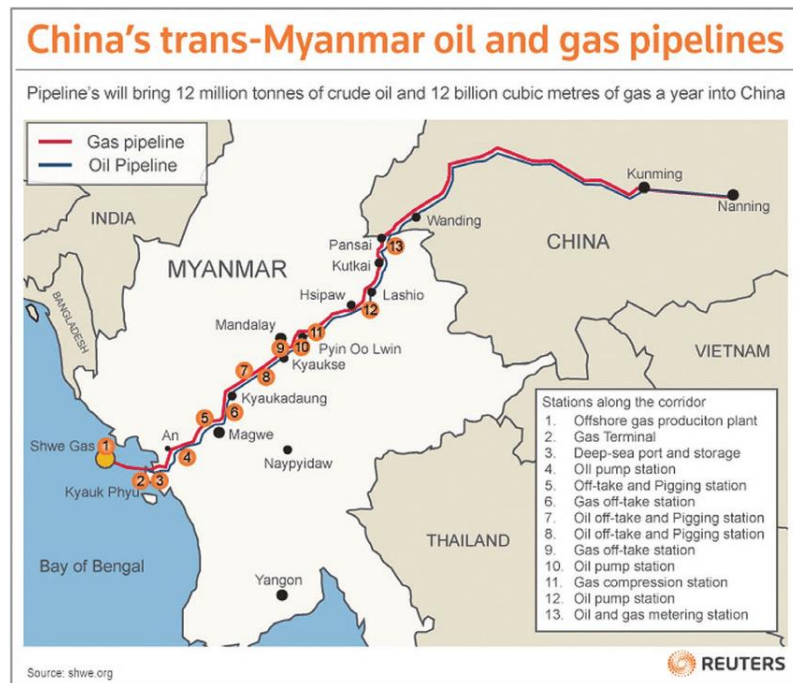
Χάρτης 19: Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) του Lombok

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Lombok_Strait#/media/File:Lombok_strait.png



Χάρτης 20: Διεθνές Στενό Ναυσιπλοΐας (ΘΣΠ) της Sunda

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Sunda_Strait#/media/File:Sunda_Strait_map-fr.svg



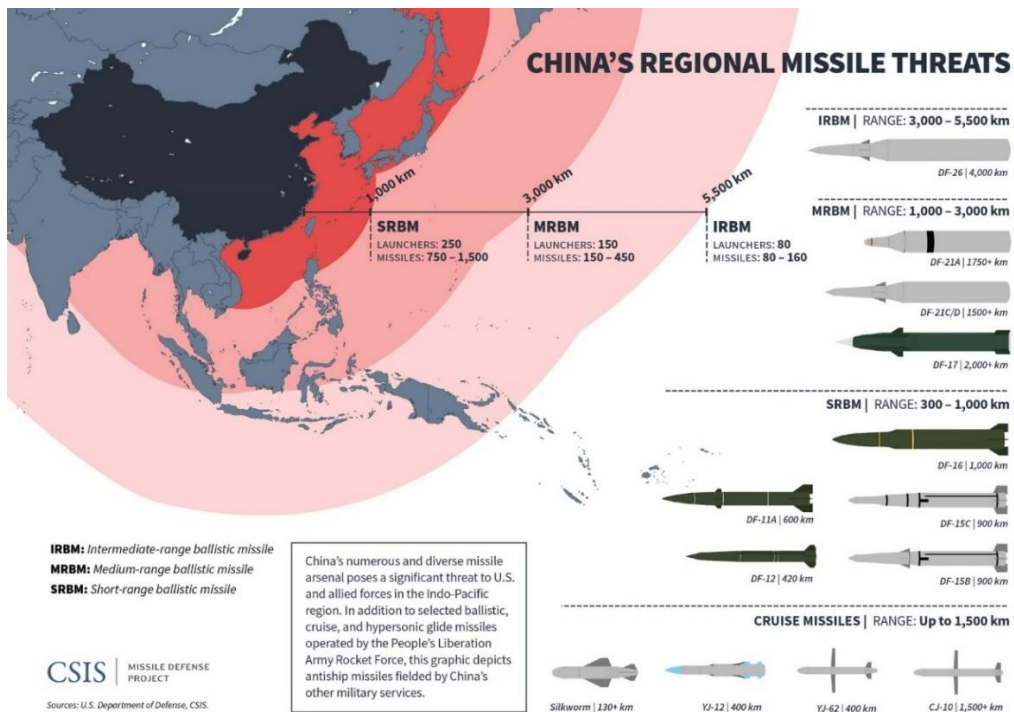
Χάρτης 21: Αγωγός πετρελαίου - φυσικού αερίου Κίνας - Μιανμάρ

Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/The-cross-border-China-Myanmar-oil-and-gas-pipeline-from-Kyaukpyu-to-Kunming-through_fig3_323760627



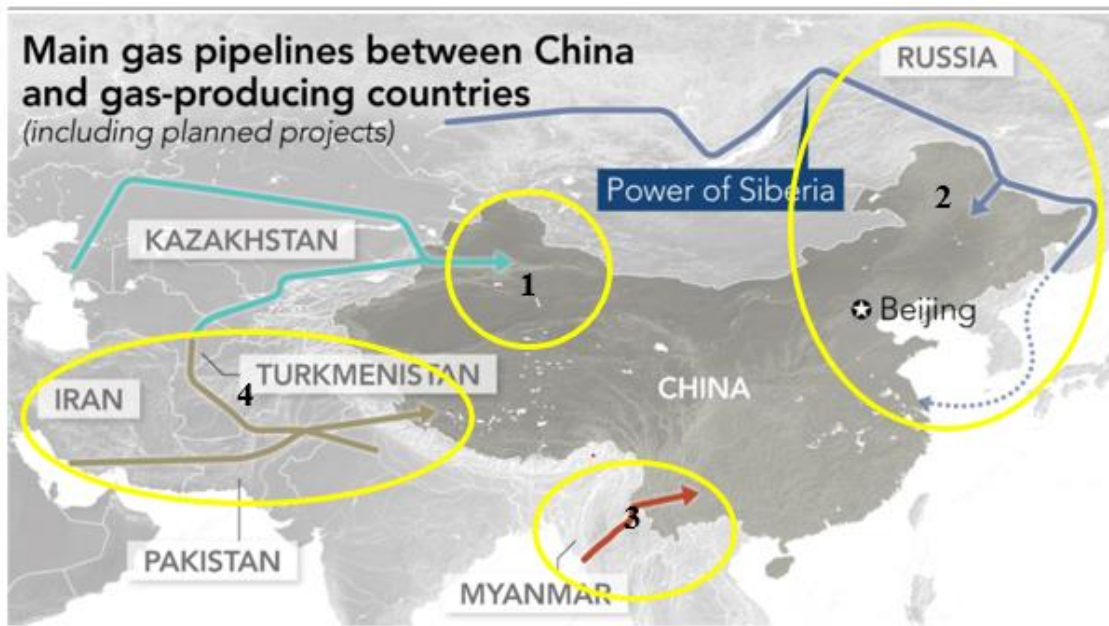
Χάρτης 22: Βάσεις των Η.Π.Α στη περιοχή του Ινδο-Ειρηνικού

Πηγή: <https://www.thetimes.co.uk/article/us-plans-new-naval-base-in-australia-to-thwart-chinese-tcphn5t5t>



Χάρτης 23: Κινεζική "Ομπρέλα" A2/AD

Πηγή: <https://missilethreat.csis.org/country/china/>

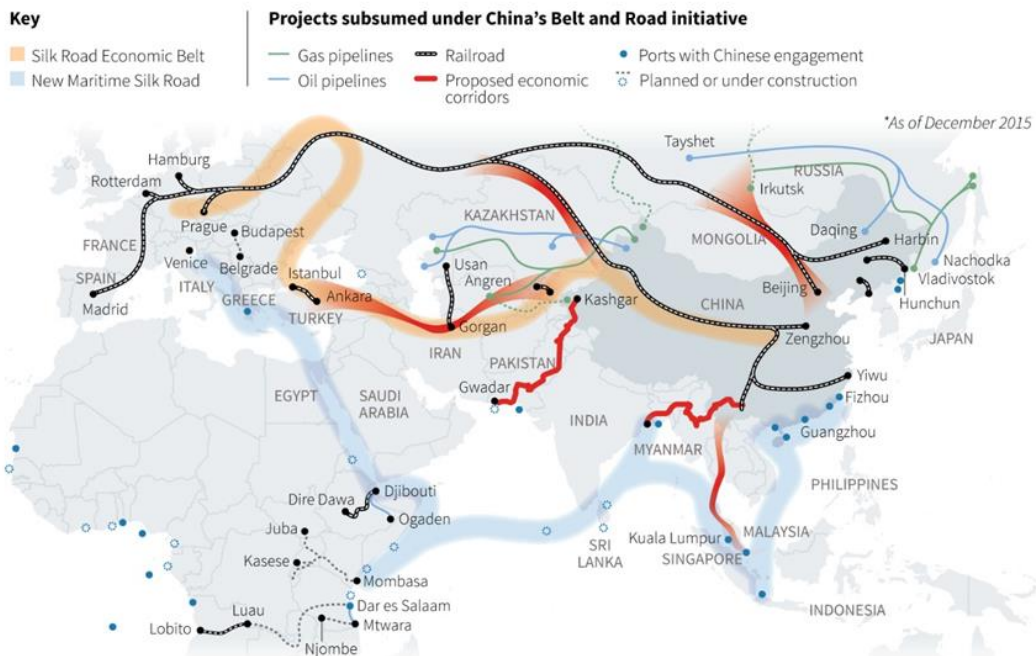


Χάρτης 24: Κύριοι αγωγοί εφοδιασμού της Κίνας με φυσικό αέριο (εν λειτουργία – υπό κατασκευή)

Πηγή: <https://asia.nikkei.com/Business/Markets/Commodities/Kazakhstan-to-double-gas-exports-to-China-in-2019>

Reviving the Silk Road

Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, the Silk Road initiative, also known as China's Belt and Road initiative, aims to invest in infrastructure projects including railways and power grids in central, west and southern Asia, as well as Africa and Europe.



Source: Mercator Institute for China Studies.

C. Inton, 24/03/2017

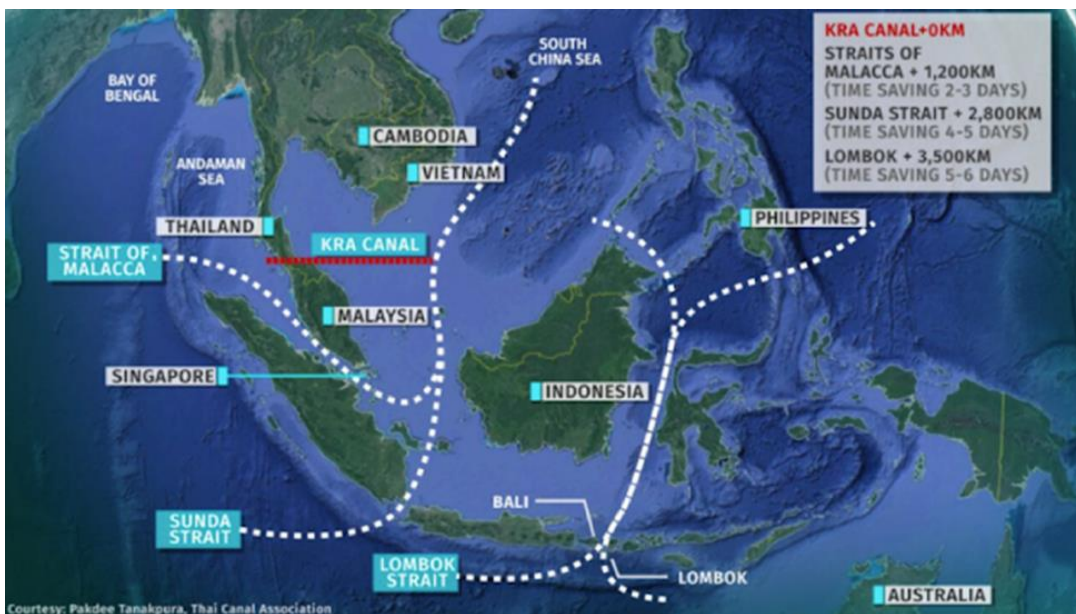
REUTERS

Χάρτης 25: Ο νέος "δρόμος του μεταξιού"



Χάρτης 26: Κινεζική πρόταση κατασκευής διώρυγας του Kra στα πλαίσια του σχεδίου Maritime OBOR

https://www.researchgate.net/figure/Proposed-Kra-Canal-Thalang-2015_fig1_310590191

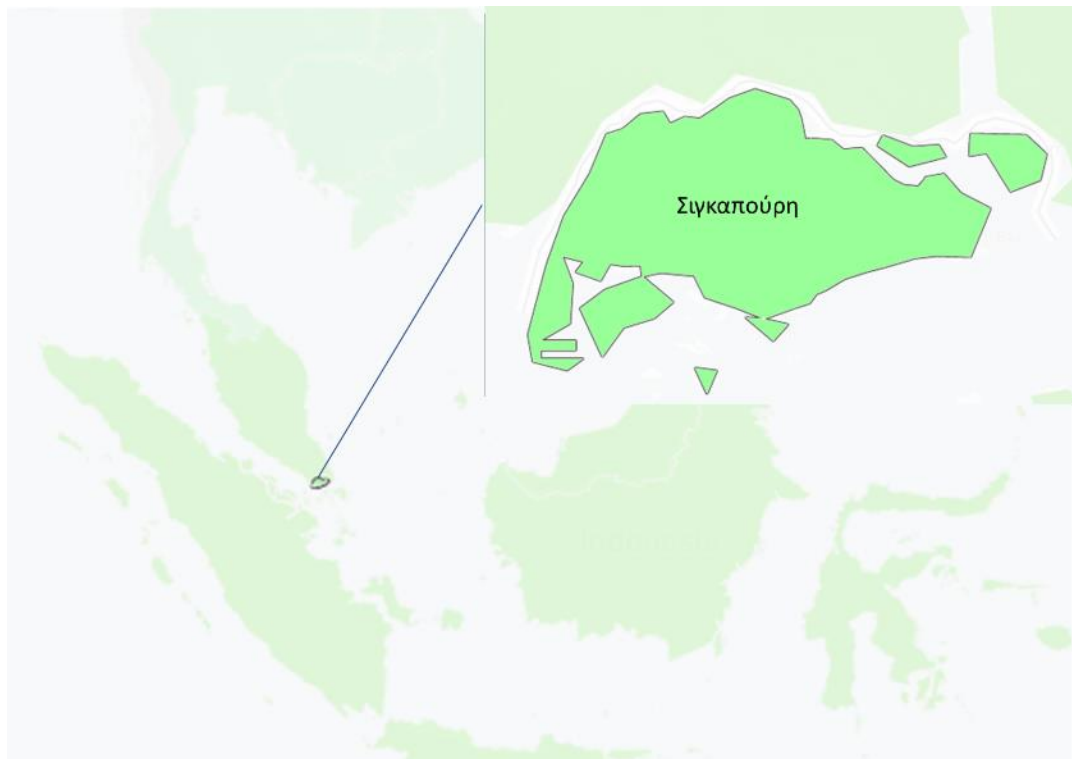


Χάρτης 27: Κανάλι Kra της Ταϊλάνδης - Ο δρόμος της Κίνας γύρω από το Στενό της Malacca

<https://thaimilitaryandasianregion.blogspot.com/2018/12/kra-thai-canal-341-year-old-idea-whose.html>



Χάρτης 28: Μαλαισία



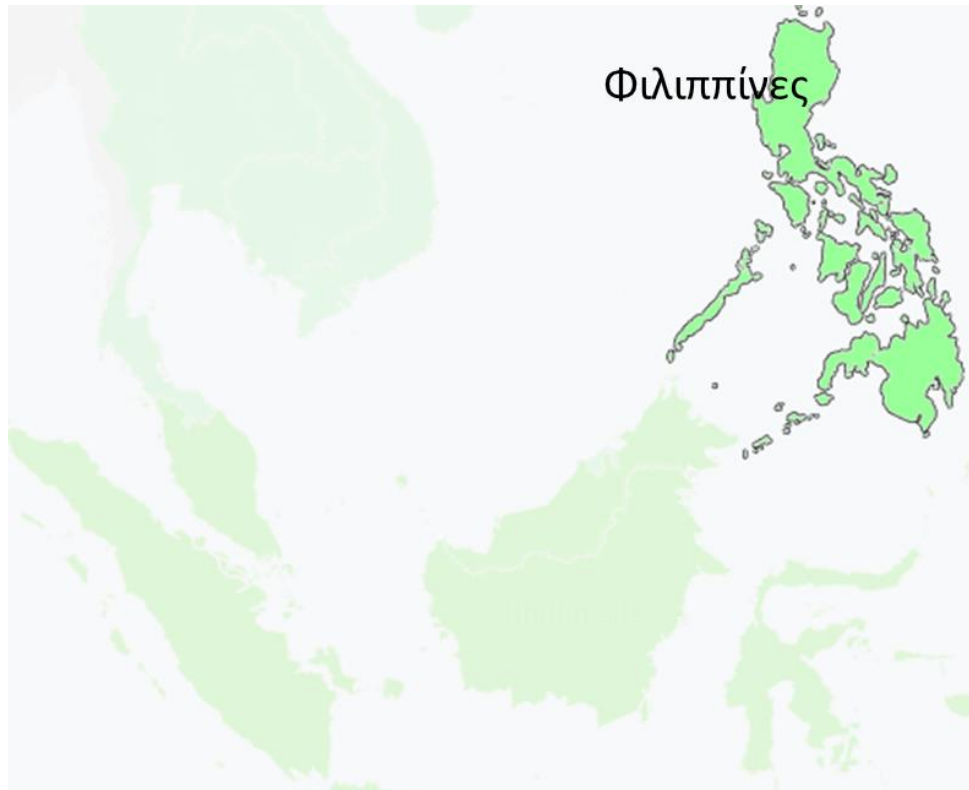
Χάρτης 29: Σιγκαπούρη



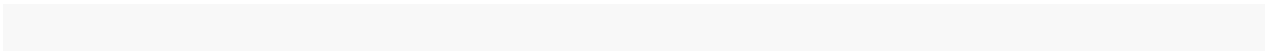
Χάρτης 30: Ινδονησία



Χάρτης 31: Ταϊλάνδη



Χάρτης 32: Φιλιππίνες



Παράρτημα «Β»: Πίνακες

Table 1. Volume of crude oil and petroleum products transported through world chokepoints and the Cape of Good Hope, 2011-16 (million b/d)

Location	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Strait of Hormuz	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
Strait of Malacca	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
Suez Canal and SUMED Pipeline	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5
Bab el-Mandab	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8
Danish Straits	3.0	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2
Turkish Straits	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4
Panama Canal	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
Cape of Good Hope	4.7	5.4	5.1	4.9	5.1	5.8
World maritime oil trade	55.5	56.4	56.5	56.4	58.9	n/a
World total petroleum and other liquids supply	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

Note: Data for Panama Canal are by fiscal year.

Sources: U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, Argus FSU, Suez Canal Authority, GTT, BP Statistical Review of World Energy, IHS Waterborne, Oil and Gas Journal, and UNCTAD, using EIA conversion factors.⁴

Πίνακας 1: Ετήσιος Διακινούμενος Όγκος Πετρελαίου και Παράγωγων Προϊόντων μέσω των ΔΣΝ/ΘΣΠ

Πηγή: International - U.S. Energy Information Administration (EIA)

Table 3. Strait of Malacca oil and liquefied natural gas (LNG) flows, 2011-16

million barrels per day	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total oil flows through Strait of Malacca	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
crude oil	12.8	13.2	13.3	13.3	13.9	14.6
refined products	1.7	1.9	2.1	2.2	1.6	1.4
LNG (Tcf per year)	2.8	3.5	3.9	4.1	3.6	3.2

Notes: Tcf = Trillion cubic feet.

Sources: U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, IHS Waterborne, BP.¹²

Πίνακας 2: Ροές Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου μέσω του ΔΣΝ της Malacca

Πηγή: International - U.S. Energy Information Administration (EIA)

Estimated Cost to Reroute All Malacca Traffic (Million USD)

	Sunda+ ⁴	% of SCS trade over period	Lombok	% of SCS trade over period	Australia	% of SCS trade over period
Daily	9.21	0.08-0.10	17.00	0.15-0.18	92.98	0.80-1.01
Weekly	64.49		119.03		650.85	
Monthly	279.46		515.80		2,820.35	

Πίνακας 3: Εκτιμώμενο κόστος αναδρομολόγησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας του στενού της Malacca μέσω των στενών του Lombok και της Sunda (εκατ. \$)

Πηγή: How Much Trade Transits the South China Sea? | ChinaPower Project (csis.org)

ΓΔ1 (Military Strenght Ranking, 2020) ΥΠΕΡΣΥΣΤΗΜΙΚΟΙ ΔΡΩΝΤΕΣ			
Χώρα	(PwrIndx)	Παγκόσμια Κατάταξη	Κατάταξη εντός Γεωπολιτικού Σύμπλοκου
USA	0,06	1	1
China	0,07	3	2
India	0,10	4	3
ΑΥΞΗΣΗ ΙΣΧΥΟΣ	ΚΑΜΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΕΛΑΤΤΩΣΗ ΙΣΧΥΟΣ	

Πίνακας 4: Κατάταξη Κρατών με βάση της Στρατιωτική τους Ισχύ

ΓΔ1 (Military Strenght Ranking, 2020) - ΓΥ_A			
Χώρα	(PwrIndx)	Παγκόσμια Κατάταξη	Κατάταξη εντός Γεωπολιτικού Σύμπλοκου
Indonesia	0,25	16	4
Thailand	0,36	23	5
Malaysia	0,65	44	6
Singapore	0,80	51	8
Μέση Τιμή	0,52		

Πίνακας 5: Κατάταξη Κρατών ΓΥ_A με βάση της Στρατιωτική τους Ισχύ

ΓΔ1 (Military Strength Ranking, 2020) - ΓΥ_B			
Χώρα	(PwrIndx)	Παγκόσμια Κατάταξη	Κατάταξη εντός Γεωπολιτικού Σύμπλοκου
Indonesia	0,25	16	4
Malaysia	0,65	44	6
Singapore	0,80	51	8
Μέση Τιμή	0,57		

Πίνακας 6: Κατάταξη Κρατών ΓΥB με βάση της Στρατιωτική τους Ισχύ

ΓΔ1 (Military Strength Ranking, 2020) - ΓΥ_Γ			
Χώρα	(PwrIndx)	Παγκόσμια Κατάταξη	Κατάταξη εντός Γεωπολιτικού Σύμπλοκου
Indonesia	0,25	16	4
Malaysia	0,65	44	6
Philippines	0,79	48	7
Μέση Τιμή	0,62		

Πίνακας 7: Κατάταξη Κρατών ΓΥΓ με βάση της Στρατιωτική τους Ισχύ

Γεωπολιτικό Σύμπλοκο	Military Expenditure Index Score	Military Personnel Index Score	Heavy Weapons Index Score	GMI Score	GMI Rank
Singapore	1.97	1.27	2.71	297	5
Brunei	2,3	1,5	1,9	287	7
Russia	2,1	0,9	2,7	285	8
South Korea	1,6	1,5	2,1	260	14
Cambodia	1,5	1,7	1,3	223	21
USA	1.71	0.47	1.93	206	27
Sri Lanka	1,5	1,4	0,8	185	41
Thailand	1.15	0.91	1.12	160	58
Australia	1,3	0,2	1,5	151	65
India	1.73	0.45	0.45	131	81
Malaysia	0.94	0.57	0.99	126	90
China	1.38	0.27	0.78	121	98
Japan	0,8	0,3	0,8	92	118
Indonesia	0.71	0.64	0.4	87	123
Philippines	0.87	0.4	0.37	82	128

Πίνακας 8: Κατάταξη Κρατών Συμπλόκου Α Ινδικού - ΝΑ Ασίας με βάση το Βαθμό Στρατικοποίησής τους

ΔΡΩΝ ΥΠΕΡΣΥΣΤΗΜΑ	Military Expenditure Index Score	Defence Budget (billion \$)	Military Personnel Index Score	Heavy Weapons Index Score	GMI Score	GMI Rank (Global)	GMI Rank (ΓΥ)
USA	1,71	750,0	0,47	1,93	206	27	1
India	1,73	61,0	0,45	0,45	131	81	2
China	1,38	237,0	0,27	0,78	121	98	3

Πίνακας 9: Κατάταξη Κρατών Δρόντος Υπερσυστήματος με βάση το Βαθμό Στρατικοποίησής τους

ΓΥ _A	Military Expenditure Index Score	Defence Budget (billion \$)	Military Personnel Index Score	Heavy Weapons Index Score	GMI Score	GMI Rank (Global)	GMI Rank (ΓΥ)
Singapore	1,97	11,2	1,27	2,71	297	5	1
Thailand	1,15	7,1	0,91	1,12	160	58	2
Malaysia	0,94	4,0	0,57	0,99	126	90	3
Indonesia	0,71	7,6	0,64	0,4	87	123	4
Mean Value	1,19	7,48	0,85	1,31	167,50		

Πίνακας 10: Κατάταξη Κρατών Γεωπολιτικού Υποσυστήματος Α με βάση το Βαθμό Στρατικοποίησής τους

ΓΥ _B	Military Expenditure Index Score	Defence Budget (billion \$)	Military Personnel Index Score	Heavy Weapons Index Score	GMI Score	GMI Rank (Global)	GMI Rank (ΓΥ)
Singapore	1,97	11,2	1,27	2,71	297	5	1
Malaysia	0,94	4,0	0,57	0,99	126	90	2
Indonesia	0,71	7,6	0,64	0,4	87	123	3
Mean Value	1,21	7,60	0,83	1,37	170,00		

Πίνακας 11: Κατάταξη Κρατών Γεωπολιτικού Υποσυστήματος Β με βάση το Βαθμό Στρατικοποίησής τους

ΓΥ _Γ	Military Expenditure Index Score	Defence Budget (billion \$)	Military Personnel Index Score	Heavy Weapons Index Score	GMI Score	GMI Rank (Global)	GMI Rank (ΓΥ)
Malaysia	0,94	4,0	0,57	0,99	126	90	1
Indonesia	0,71	7,6	0,64	0,4	87	123	2
Philippines	0,87	3,5	0,4	0,37	82	128	3
Mean Value	0,84	5,02	0,54	0,59	98,33		

Πίνακας 12: Κατάταξη Κρατών Γεωπολιτικού Υποσυστήματος Γ με βάση το Βαθμό Στρατικοποίησής τους

Main Investing Countries	2018, in %
United States	16.6
Cayman Islands	12.3
British Virgin Islands	7.4
The Netherlands	7.0
Japan	6.6
Luxembourg	6.0
United Kingdom	5.5
Bermuda	4.4
Switzerland	3.5
Hong Kong	3.5

Πίνακας 13: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στην Σιγκαπούρη (ως ποσοστό επί του συνόλου για το 2018)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/singapore/foreign-investment>

Main Investing Countries	2019, in %
Japan	34.3
Singapore	16.4
Hong Kong	8.6
United States	6.7
Netherlands	5.5
China	2.8
Mauritius	2.3

Πίνακας 14: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στη Ταϊλάνδη (ως ποσοστό επί του συνόλου για το 2019)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/thailand/foreign-investment>

FDI STOCKS BY COUNTRY AND INDUSTRY

Main Investing Countries	Q3 2020, in %
Singapore	21.7
Hong Kong	12.5
Japan	10.8
Netherlands	8.7
USA	6.0

Πίνακας 15 Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στη Μαλαισία (ως ποσοστό επί του συνόλου, για το 3ο Τρίμηνο 2020)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/malaysia/foreign-investment>

Main Investing Countries	2019, in %
Japan	34.8
Singapore	27.0
United Kingdom	6.8
Thailand	5.1
USA	4.0
South Korea	4.0
China	3.8
Canada	3.7

Πίνακας 16: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στην Ινδονησία (ως ποσοστό επί του συνόλου για το 2019)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/indonesia/foreign-investment>

Main Investing Countries	2019, in %
Singapore	45.2
China	22.7
South Korea	10.6
Japan	5.1
Netherlands	3.7
USA	3.0
Thailand	2.3

Πίνακας 17: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στις Φιλιππίνες (ως ποσοστό επί του συνόλου για το 2019)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/philippines/foreign-investment>

Main Investing Countries	2018, in %
United Kingdom	13.7
Canada	13.5
Japan	11.3
Germany	10.9
Ireland	8.9
France	7.5
The Netherlands	5.3
Switzerland	5.1
Belgium	2.5
Spain	2.2

Πίνακας 18: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στις Η.Π.Α (ως ποσοστό επί του συνόλου για το 2018)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/united-states/foreign-investment>

Main Investing Countries	2018, in %
Hong Kong	66.6
Singapore	3.8
Virgin Islands	3.5
South Korea	3.4
Cayman Islands	3.0
Japan	2.8
Germany	2.7
USA	2.0
United Kingdom	1.8

Πίνακας 19: Χώρες με τις μεγαλύτερες άμεσες επενδύσεις στην Κίνα (ως ποσοστό επί του συνόλου, για το 2018)

Πηγή: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/china/foreign-investment>

ΔΡΩΝ ΥΠΕΡΣΥΣΤΗΜΑ	Year	Rank	Total	C1: Σύστημα Ασφαλείας (Security Apparatus)	C2: Κοινωνική Διαστρωμάτωση (Factionalized Elites)	C3: Καταγγελίες Κοινωνικών Ομάδων (Group Grievance)	E1: Οικονομία (Economy)	E2: Οικονομικές Ανισότητες (Economic Inequality)	E3: Φυγή Ανθρώπινου Δυναμικού (Human Flight and Brain Drain)	P1: Αξιοπιστία Κράτους (State Legitimacy)	P2: Δημόσιες Υπηρεσίες (Public Services)	P3: Ανθρώπινα Δικαιώματα (Human Rights)	S1: Δημογραφικές Πιέσεις (Demographic Pressures)	S2: Πρόσφυγες και Εκτοπισμένοι (Refugees and IDPs)	X1: Εξωτερικές Παρεμβάσεις (External Intervention)	Διαφορά από Προηγούμενο Έτος (Change from Previous Year)	Κλίμακα
USA	2020	149th	38,3	3,8	6,8	6,2	1,8	3,4	1,8	2,9	1,2	3,9	3,0	2,1	1,3	0,3	ΚΑΛΟ
China	2020	86th	69,9	5,8	7,2	7,4	3,9	6,4	4,3	8,8	4,8	9,3	5,6	4,0	2,4	-1,2	ΜΕΤΡΙΟ
India	2020	68th	75,3	6,9	7,3	8,5	5,6	6,1	5,8	4,0	6,5	7,6	7,8	4,4	4,8	1,0	ΚΑΚΟ

Πίνακας 20: Σύνθετος Δείκτης Αστάθειας Κρατών έτους 2020 (συμπεριλαμβάνονται οι επιμέρους απλοί δείκτες που τον συνθέτουν)

Γ _A	Year	Rank	Total	C1: Σύστημα Ασφαλείας (Security Apparatus)	C2: Κοινωνική Διαστρωμάτωση (Factionalized Elites)	C3: Καταγγελλίες Κοινωνικών Ομάδων (Group Grievance)	E1: Οικονομία (Economy)	E2: Οικονομικές Ανισότητες (Economic Inequality)	E3: Φυγή Ανθρώπινου Δυναμικού (Human Flight and Brain Drain)	P1: Αξιοπιστία Κράτους (State Legitimacy)	P2: Δημόσιες Υπηρεσίες (Public Services)	P3: Ανθρώπινα Δικαιώματα (Human Rights)	S1: Δημογραφικές Πιέσεις (Demographic Pressures)	S2: Πρόσφυγες και Εκτοπισμένοι (Refugees and IDPs)	X1: Εξωτερικές Παρεμβάσεις (External Intervention)	Διαφορά από Προηγούμενο Έτος (Change from Previous Year)	Κλίμακα
Singapore	2020	162nd	26,3	1,0	4,0	1,7	1,1	2,9	2,4	3,8	1,0	4,3	2,0	1,0	1,0	-1,8	ΑΡΙΣΤΟ
Malaysia	2020	120th	57,6	5,7	6,8	5,7	2,8	4,2	4,8	6,6	3,3	7,1	4,4	3,3	2,9	-2,9	ΚΑΛΟ
Indonesia	2020	96th	67,8	6,1	7,1	7,4	4,2	4,9	6,6	4,2	5,1	6,7	6,8	4,5	4,3	-2,6	ΜΕΤΡΙΟ
Thailand	2020	82nd	70,8	8,1	9,7	7,6	3,3	4,6	4,4	7,6	3,5	7,8	5,9	5,4	2,9	-2,3	ΚΑΚΟ
			55,6													-2,4	

Πίνακας 21: Σύνθετος Δείκτης Αστάθειας Κρατών Γ_A έτους 2020 (συμπεριλαμβάνονται οι απλοί δείκτες που τον συνθέτουν)

Γ _B	Year	Rank	Total	C1: Σύστημα Ασφαλείας (Security Apparatus)	C2: Κοινωνική Διαστρωμάτωση (Factionalized Elites)	C3: Καταγγελλίες Κοινωνικών Ομάδων (Group Grievance)	E1: Οικονομία (Economy)	E2: Οικονομικές Ανισότητες (Economic Inequality)	E3: Φυγή Ανθρώπινου Δυναμικού (Human Flight and Brain Drain)	P1: Αξιοπιστία Κράτους (State Legitimacy)	P2: Δημόσιες Υπηρεσίες (Public Services)	P3: Ανθρώπινα Δικαιώματα (Human Rights)	S1: Δημογραφικές Πιέσεις (Demographic Pressures)	S2: Πρόσφυγες και Εκτοπισμένοι (Refugees and IDPs)	X1: Εξωτερικές Παρεμβάσεις (External Intervention)	Διαφορά από Προηγούμενο Έτος (Change from Previous Year)	Κλίμακα
Singapore	2020	162nd	26,3	1,0	4,0	1,7	1,1	2,9	2,4	3,8	1,0	4,3	2,0	1,0	1,0	-1,8	ΑΡΙΣΤΟ
Malaysia	2020	120th	57,6	5,7	6,8	5,7	2,8	4,2	4,8	6,6	3,3	7,1	4,4	3,3	2,9	-2,9	ΜΕΤΡΙΟ
Indonesia	2020	96th	67,8	6,1	7,1	7,4	4,2	4,9	6,6	4,2	5,1	6,7	6,8	4,5	4,3	-2,6	ΚΑΚΟ
			50,6													-2,4	

Πίνακας 22: Σύνθετος Δείκτης Αστάθειας Κρατών Γ_B έτους 2020 (συμπεριλαμβάνονται οι απλοί δείκτες που τον συνθέτουν)

Γ _Γ	Year	Rank	Total	C1: Σύστημα Ασφαλείας (Security Apparatus)	C2: Κοινωνική Διαστρωμάτωση (Factionalized Elites)	C3: Καταγγελλίες Κοινωνικών Ομάδων (Group Grievance)	E1: Οικονομία (Economy)	E2: Οικονομικές Ανισότητες (Economic Inequality)	E3: Φυγή Ανθρώπινου Δυναμικού (Human Flight and Brain Drain)	P1: Αξιοπιστία Κράτους (State Legitimacy)	P2: Δημόσιες Υπηρεσίες (Public Services)	P3: Ανθρώπινα Δικαιώματα (Human Rights)	S1: Δημογραφικές Πιέσεις (Demographic Pressures)	S2: Πρόσφυγες και Εκτοπισμένοι (Refugees and IDPs)	X1: Εξωτερικές Παρεμβάσεις (External Intervention)	Διαφορά από Προηγούμενο Έτος (Change from Previous Year)	Κλίμακα
Malaysia	2020	120th	57,6	5,7	6,8	5,7	2,8	4,2	4,8	6,6	3,3	7,1	4,4	3,3	2,9	-2,9	ΚΑΛΟ
Indonesia	2020	96th	67,8	6,1	7,1	7,4	4,2	4,9	6,6	4,2	5,1	6,7	6,8	4,5	4,3	-2,6	ΜΕΤΡΙΟ
Philippines	2020	54th	81,0	9,2	8,0	7,6	4,6	4,8	5,7	7,3	5,8	7,5	7,6	6,6	6,3	-2,1	ΚΑΚΟ
			68,8													-2,5	

Πίνακας 23: Σύνθετος Δείκτης Αστάθειας Κρατών Γ_Γ έτους 2020 (συμπεριλαμβάνονται οι απλοί δείκτες που τον συνθέτουν)

Χώρες του Γεωπολιτικού Συμπλόκου που έχουν κυρώσει την UNCLOS	
Χώρα	Ημερομηνία Κύρωσης
Κίνα	7 June 1996
Ταϊλάνδη	21 May 1996
Σιγκαπούρη	17 November 1994
Μαλαισία	14 October 1996
Ινδονησία	3 February 1986
Φιλιππίνες	8 May 1984

Πίνακας 24: Χώρες των Γεωπολιτικών Υποσυστημάτων του Γεωγραφικού Συμπλόκου που έχουν κυρώσει την UNCLOS

Country	Year	Rank	Total	C1: Security Apparatus	C2: Factionalized Elites	C3: Group Grievance	E1: Economy	E2: Economic Inequality	E3: Human Flight and Brain Drain	P1: State Legitimacy	P2: Public Services	P3: Human Rights	S1: Demographic Pressures	S2: Refugees and IDPs	X1: External Intervention	Change from Previous Year
Singapore	2020	162nd	26,3	1,0	4,0	1,7	1,1	2,9	2,4	3,8	1,0	4,3	2,0	1,0	1,0	-1,8
United States	2020	149th	38,3	3,8	6,8	6,2	1,8	3,4	1,8	2,9	1,2	3,9	3,0	2,1	1,3	0,3
Malaysia	2020	120th	57,6	5,7	6,8	5,7	2,8	4,2	4,8	6,6	3,3	7,1	4,4	3,3	2,9	-2,9
Indonesia	2020	96th	67,8	6,1	7,1	7,4	4,2	4,9	6,6	4,2	5,1	6,7	6,8	4,5	4,3	-2,6
China	2020	86th	69,9	5,8	7,2	7,4	3,9	6,4	4,3	8,8	4,8	9,3	5,6	4,0	2,4	-1,2
Thailand	2020	82nd	70,8	8,1	9,7	7,6	3,3	4,6	4,4	7,6	3,5	7,8	5,9	5,4	2,9	-2,3
India	2020	68th	75,3	6,9	7,3	8,5	5,6	6,1	5,8	4,0	6,5	7,6	7,8	4,4	4,8	1,0
Philippines	2020	54th	81,0	9,2	8,0	7,6	4,6	4,8	5,7	7,3	5,8	7,5	7,6	6,6	6,3	-2,1

Πίνακας 25: Κατάταξη Κρατών Γεωπολιτικού Συμπλόκου με βάση το Βαθμό Αστάθειάς τους.

Table 1 Comparison between Strait of Malacca and Kra Canal

Element	Strait of Malacca	Kra Canal
Distance	1,200 km longer	1,200 km shorter
Journey Time	Up to five days longer	Journey reduced by two to five days
Safety	High rate of piracy	Possibility of Thailand separatist attacks
Cost Saving	Less savings on cost	Substantial savings on cost, up to US\$350,000.
Traffic System	Highly congested	Alternative route to avoid congestion in Malacca Strait
Business Aspects	Not open to foreign direct investment	Open to foreign direct investment
Vessel Accident and Collision	High number of vessel accidents (60 ship accidents in 2015, increased by 25 % from the previous year) (International Shipping News 2016)	Alternative route to reduce vessel accidents in Malacca Straits
Size	805 km long, 65 – 250 km wide, and 37 m deep (south)/200 m deep (northwest)	The canal will be 2 way, 102 km in length, 400 m wide and 25 m deep.
Environmental Pollution	Higher levels of marine and air pollutions	Creates environmental problems due to dredging and development activities (marine ecosystem) Potentially reduces global warming (air pollution)
Control and Monitoring System	Share with three countries (Malaysia, Indonesia and Singapore). Difficulties in making decisions on some issues.	Entirely under Thailand's sovereignty in setting up canal policy without involving other countries.
Vessel Size	Up to Malaccamax size	Up to Ultra Large Crude Carrier (ULCC) size

Πίνακας 26: Σύγκριση μεταξύ Στενού της Malacca και Καναλιού Kra

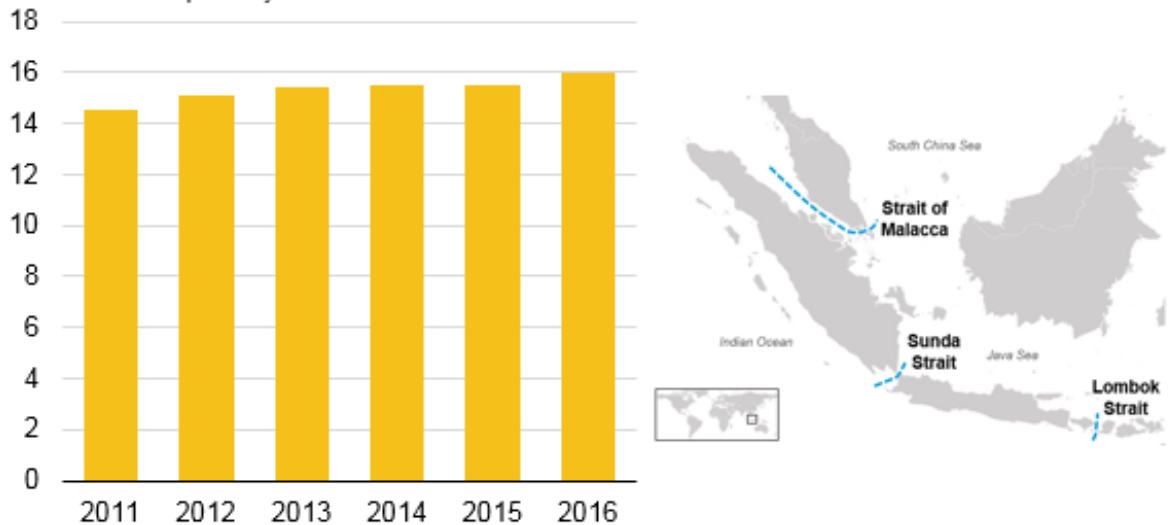
Πηγή: https://www.researchgate.net/publication/310590191_A_descriptive_method_for_analysing_the_Kra_Canal_decision_on_maritime_business_patterns_in_Malaysia/download

Elements	Positive implications for Malaysia	Negative implications for Malaysia
Political Aspects	1. Malaysia and Thailand will have more Memorandum of Understandings (MoUs) and economic cooperation if the shipping hub is changed.	1. Trade or bilateral relation between Malaysia and other countries might change due to the movement of investment from the area that surrounds the main ports to possibly Satun or Songkhla, Thailand.
Economic Aspects	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cost savings for search and rescue (SAR) activity at the Strait of Malacca. 2. Save on cleaning costs due to oil spills. 3. Penang is expected to grow very fast due to its proximity to the canal. 4. The Tok Bali Port will be potentially developed to supply bunker fuel for all vessels. 5. The economy development of both the North and East coasts of Malaysia is expected to increase due to the port change. 6. Fishery activity at the Johor Strait is expected to increase because of fewer oil spills and pollution problems. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. The Strait of Malacca will not be one of the important international venues for transporting cargo to and from Europe and the Far East. 2. Fewer foreign going vessels will call at the three main Malaysian ports. 3. Port Klang, Johor Port and Port Tanjung Pelepas are expected to experience loss in port trade revenue which directly impacts port revenue and profit. 4. Fewer ship calls mean less revenue from vessel operators, consignees and consignors due to less cargo handled by the main ports. 5. Less cargo handled means fewer import and export activities which lead to the reduction of import and export duties collected by customs. 6. Less cargo handled by the ports will affect haulage/logistics and supply chain companies which lead to less income/profit. 7. Truck surplus will follow because of low market demand. 8. Overall, there is a drop in the maritime economy and contribution to the Malaysian economy.
Social Aspects	<ol style="list-style-type: none"> 1. The social life patterns in both the North and East coasts of Malaysia are expected to be affected. 2. Fishing income in Johor is expected to increase in line with the growth of the fishery industry. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. The social life patterns of the communities around the three main ports may be maintained or slightly negatively affected. 2. High unemployment rate is expected to take place due to the possible downsizing of logistics and supply chain companies. 3. If the unemployed increase in number in the surrounding areas of the three main ports, an increase in the crime rate is very much possible.
Technological Aspects	1. The current technology at the Penang Port can be further upgraded to increase the efficiency of port operations.	1. A large amount of investment is needed to buy high technology for ship and port operations at the Penang Port.
Legal and Policy Aspects	These have been studied by Sulong (2012).	
Environmental Aspects	<ol style="list-style-type: none"> 1. Emission and pollution along the strait will be reduced. 2. There is potential for recovering the marine habitat, biodiversity and ecosystem along the strait. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Emission and pollution are expected to increase in the north region of Malaysia (Penang, Tok Bali) due to the shipping activities in that area (oil spills can reach the Malaysian coast because of wave movement and currents). 2. There is concern about organisms/ micro-organisms and their habitat on both sides of the sea (South China and Andaman Seas) because of the difference in salinity as water flows easily through the canal (which will affect Malaysian water if the canal is built near Malaysia).
Safety and Security Aspects	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fewer vessel collisions or accidents 2. Reductions in oil spills due to collisions. 3. Less piracy activity at the Malacca Strait. 	1. Spill over of separatist movement on northern top of Malaysia.

Πίνακας 27: Θετικές και Αρνητικές Επιπτώσεις του Καναλιού Kra επί του ΓΥ_A

Παράρτημα «Γ»: Διαγράμματα

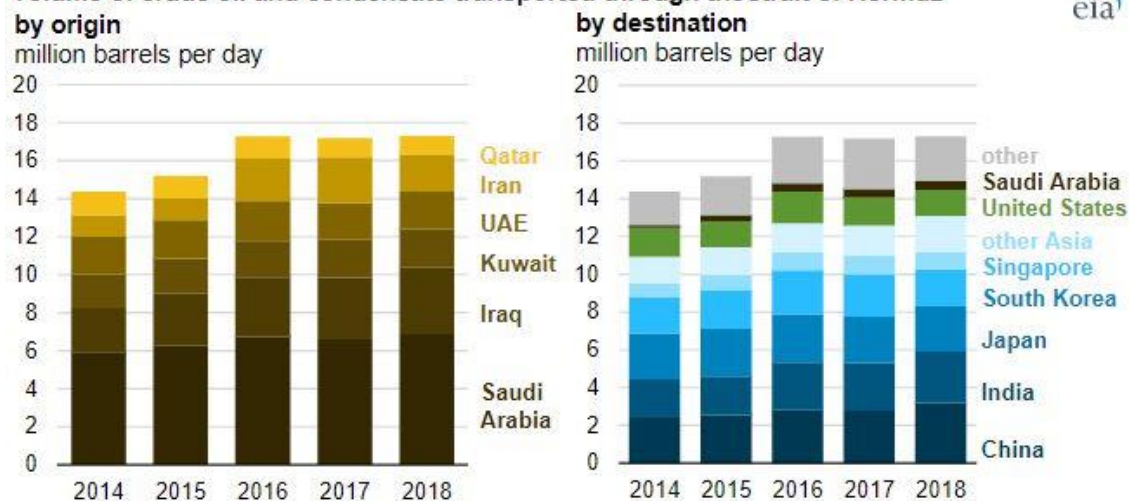
Crude oil and petroleum products transported through the Strait of Malacca
million barrels per day



Διάγραμμα 1: Ποσότητες Αργού Πετρελαίου και Παράγωγων Προϊόντων που Διακινούνται μέσω του ΔΣΝ της Μάλακα
(εκατ. βαρέλια ημερησίως)

Πηγή: <http://theamericanenergynews.com/energy-news/strait-malacca-oil-chokepoint-21aug17>

Volume of crude oil and condensate transported through the Strait of Hormuz

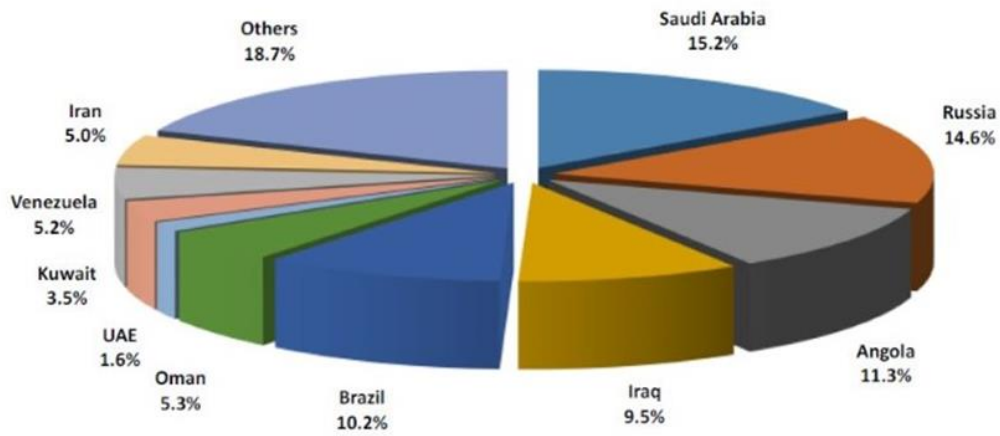


Διάγραμμα 2: Ποσότητες πετρελαίου που εισάγονται από χώρες της ΝΑ Ασίας μέσω του ΔΣΝ της Malacca και του Lombok (προέλευσης Μ. Ανατολής)

Πηγή: <https://www.hellenicshippingnews.com/the-strait-of-hormuz-is-the-worlds-most-important-oil-transit-chokepoint/>

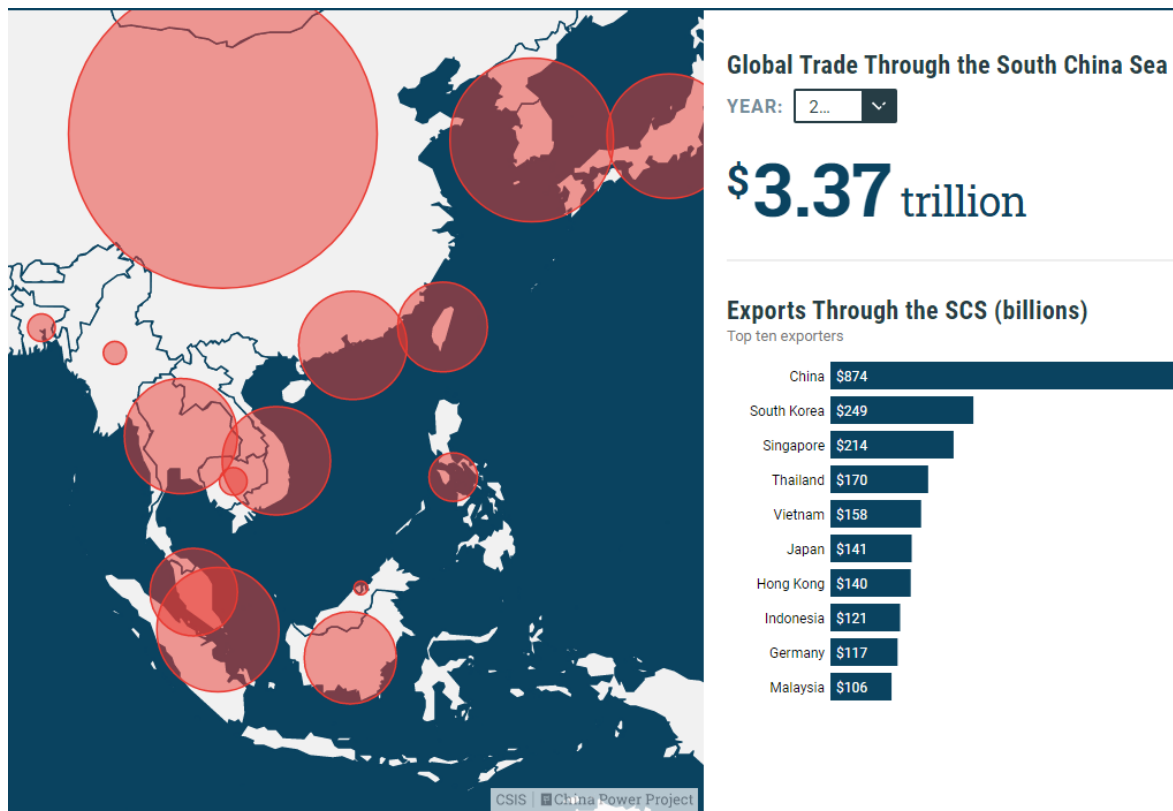
China - Crude Oil Imports by Source - Feb 2019

(source: GAC ; in % of import volume)

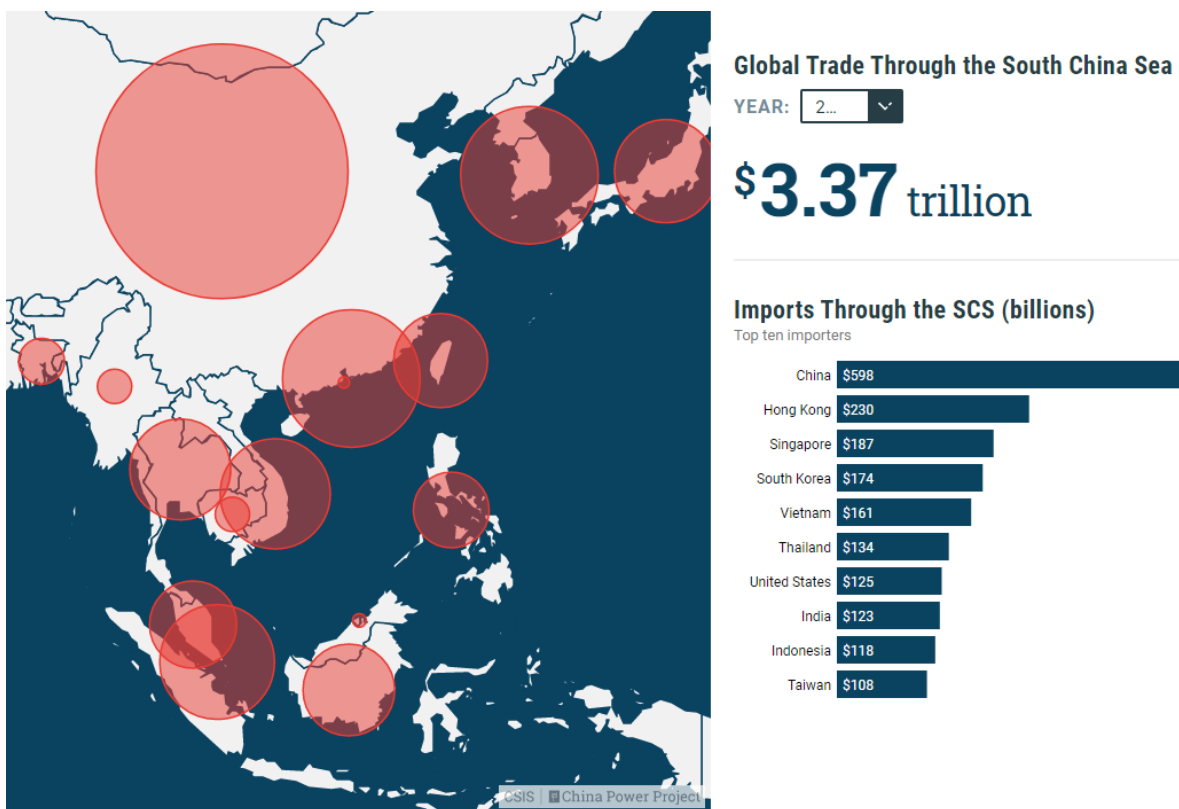


Διάγραμμα 3: Χώρες εξαγωγής αργού πετρελαίου στην Κίνα

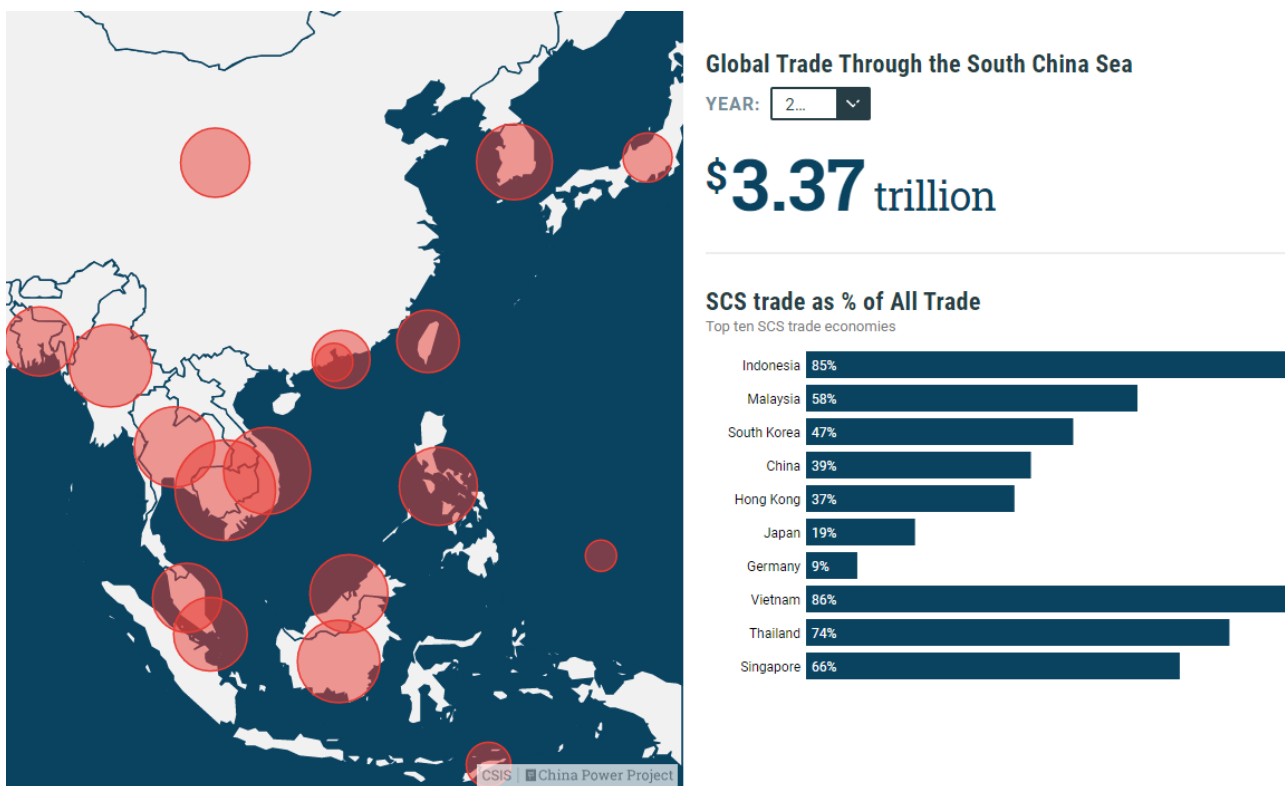
Πηγή: <http://www.bunkerportsnews.com/News.aspx?ElementId=cbf7a4ca-c918-4dfc-8b7c-c5d16376e3f9>



Διάγραμμα 4: Εξαγωγές μέσω ΔΣΝ ΝΑ Ασίας - Ν Σινικής Θάλασσας (2016)

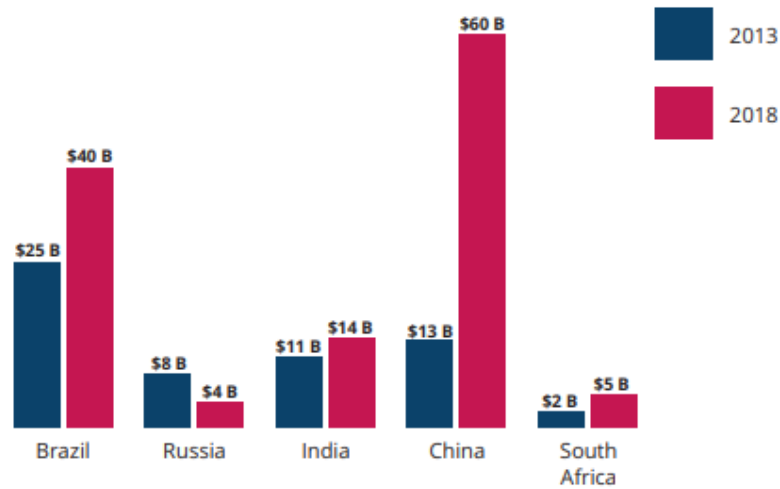


Διάγραμμα 5: Εισαγωγές μέσω ΔΣΝ ΝΑ Ασίας - Ν Σινικής Θάλασσας (2016)



Διάγραμμα 6: Ποσοστό Παγκόσμιου Διαμετακομιστικού Εμπορίου μέσω ΔΣΝ ΝΑ Ασίας - Ν Σινικής Θάλασσας (2016)

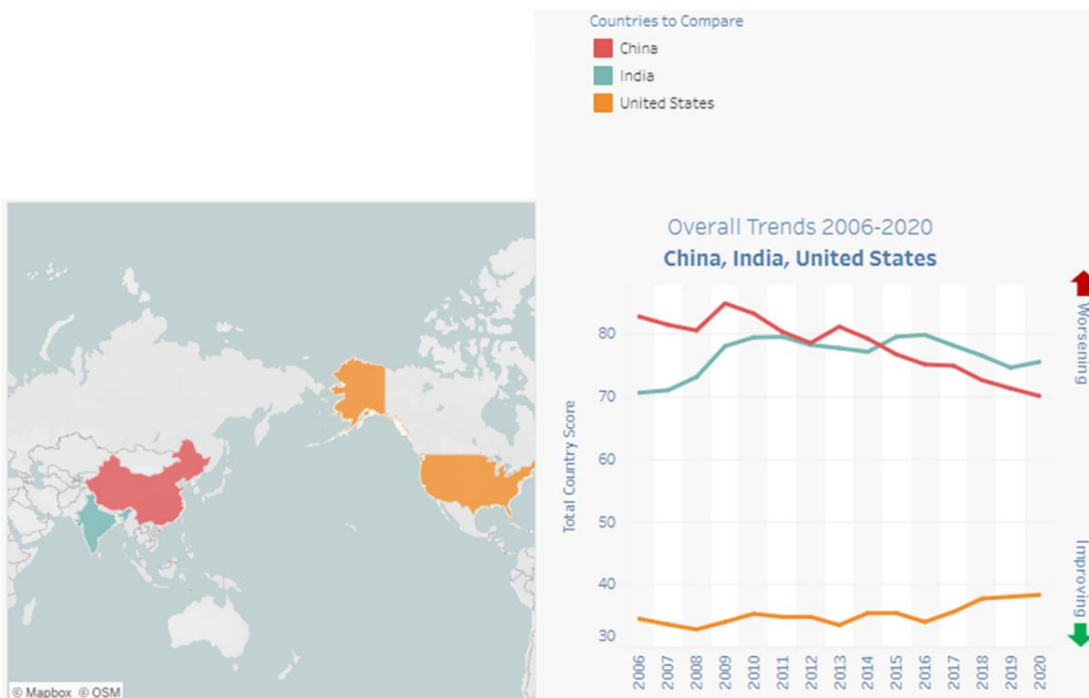
Cumulative FDIUS from BRICS 2013-2018



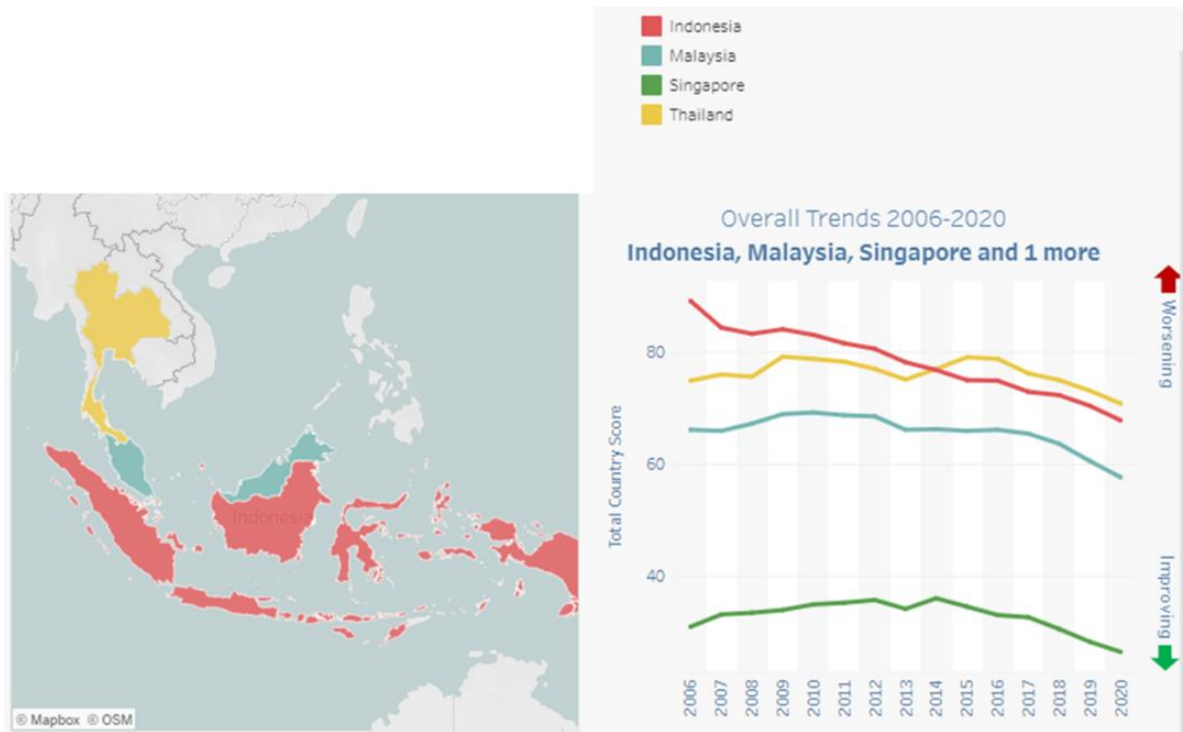
Data are shown on a historical-cost basis, or cost at time of investment.
Source: Bureau of Economic Analysis

Διάγραμμα 7: Επενδύσεις των BRICS στην Η.Π.Α την περίοδο 2013-2018

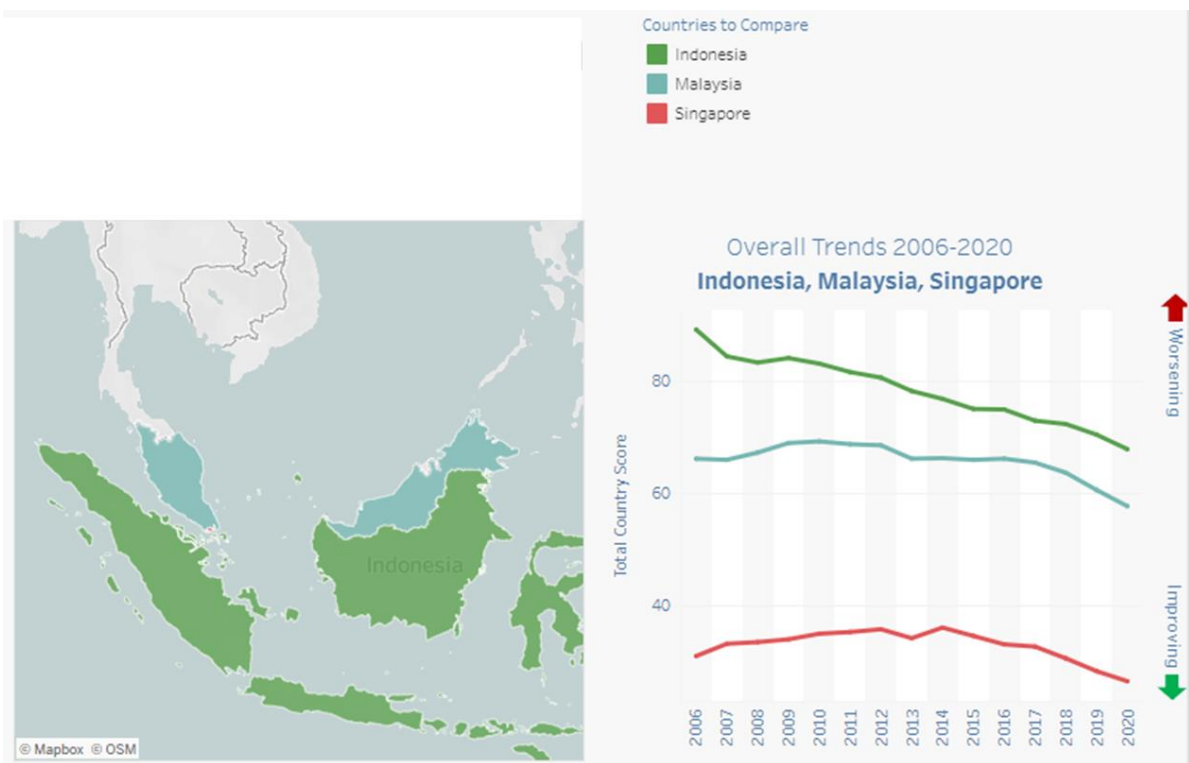
Πηγή: <https://ofii-docs.ofii.org/dmfile/FDIUS-2019-Report.pdf>



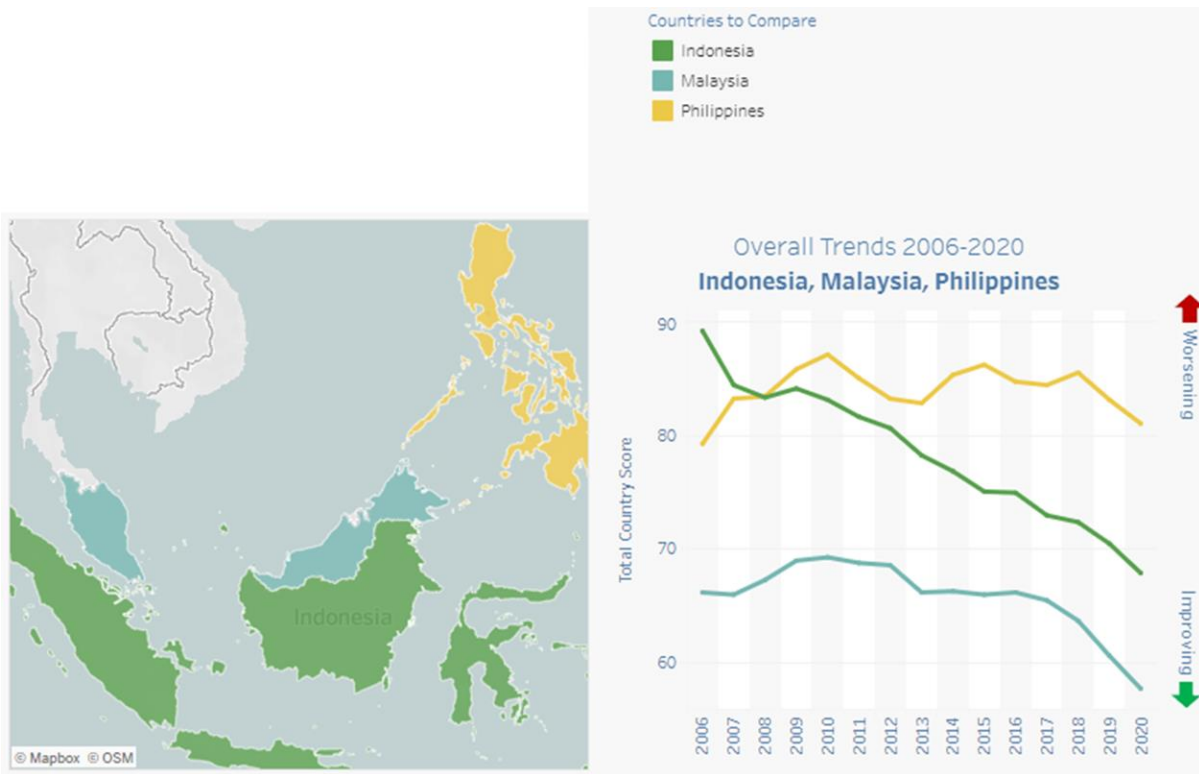
Διάγραμμα 8: Τάσεις Αστάθεια Υπερσυστημικών Δρώντων (περίοδος 2006-2020)



Διάγραμμα 9: Τάσεις Αστάθεια Χωρών ΓΥΑ (περίοδος 2006-2020)

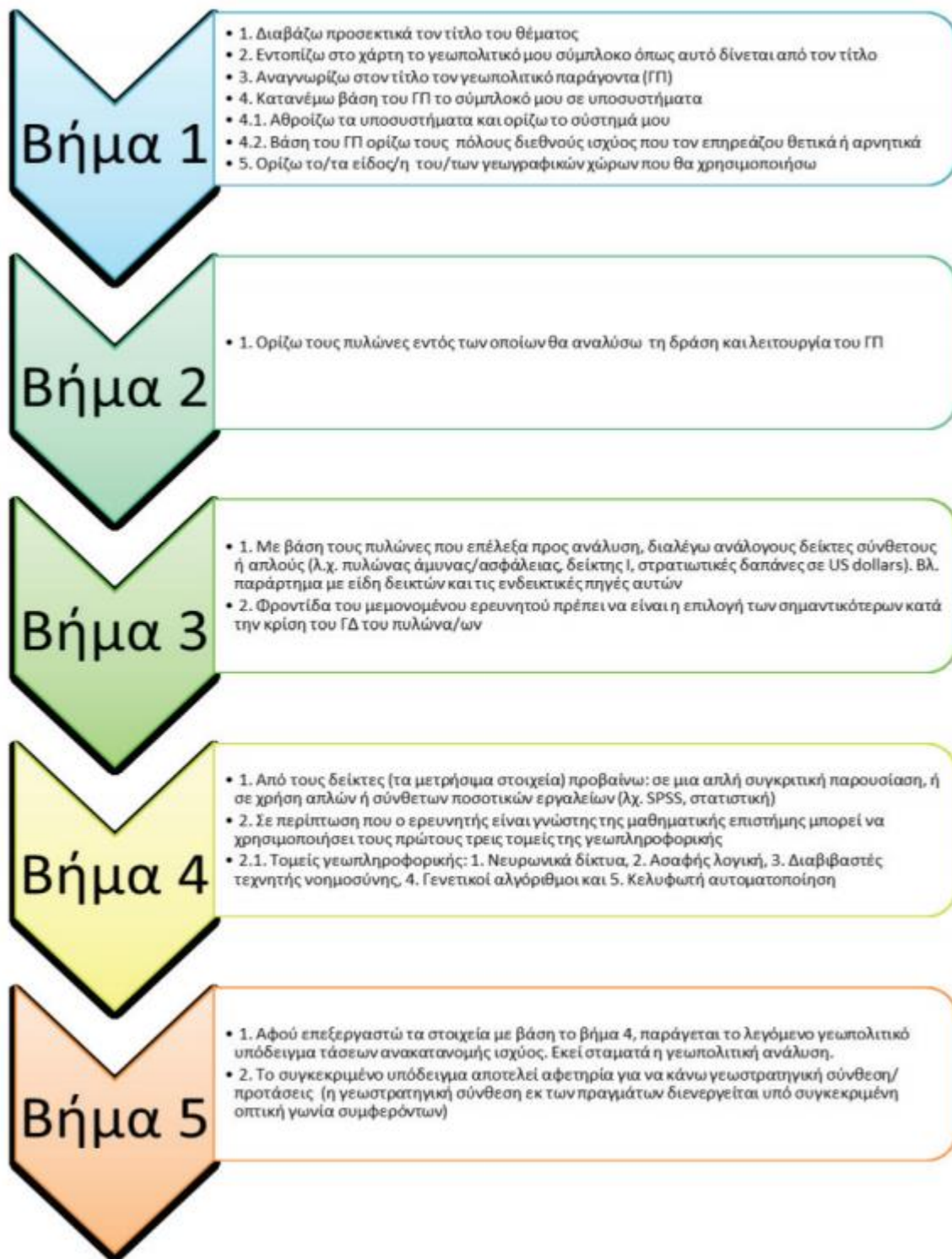


Διάγραμμα 10: Τάσεις Αστάθεια Χωρών ΓΥΒ (περίοδος 2006-2020)



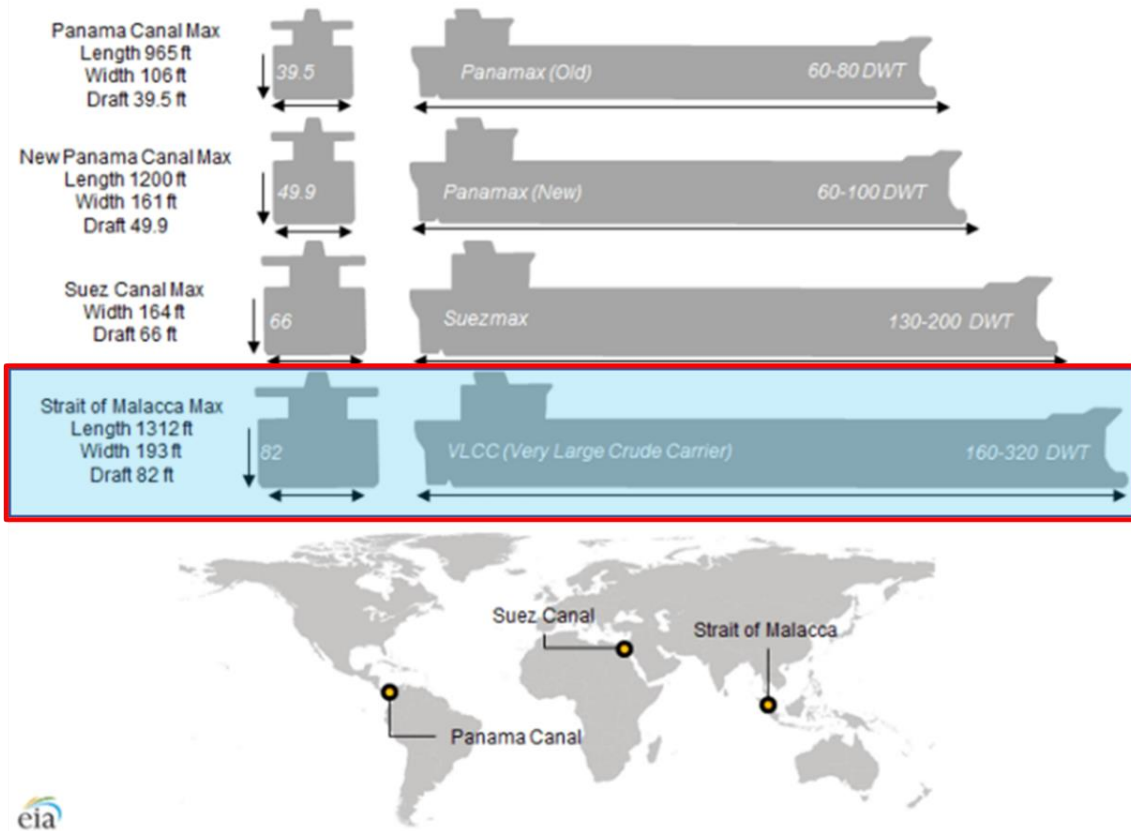
Διάγραμμα 11: Τάσεις Αστάθεια Χωρών ΓΥΓ (περίοδος 2006-2020)

Παράρτημα «Δ»: Εικόνες



Εικόνα 1: Μεθοδολογικός οδηγός της Μεθόδου της Συστημικής Γεωπολιτικής Ανάλυσεως.

Maximum ship sizes for the Panama and Suez Canals, Strait of Malacca



Εικόνα 2: Μέγιστο μέγεθος πλοίων που μπορούν να διέλθουν του Στενού της Malacca

Πηγή: <https://www.maritimecyprus.com/2014/09/23/panama-canal-expansion-allows-transit-of-larger-ships-with-greater-volumes/>

Παράρτημα «Ε»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Global FirePower Index (GFPI)

Ο σύνθετος ΓΔ GFPI¹²⁰, κατασκευάζεται από στοιχεία της βάσης δεδομένων «Global Firepower», τα οποία αφορούν τις εκτιμώμενες συμβατικές στρατιωτικές δυνατότητες σε ξηρά, θάλασσα και αέρα των κρατών. Ο εν λόγω ΓΔ αποτελεί σύνθεση ενός μεγάλου αριθμού απλών δεικτών απαραίτητων για την τελική εκτίμηση της στρατιωτικής ισχύος «PowerIndex» και με βάση αυτόν εκδίδεται ετησίως ένας πίνακας κατάταξης των χωρών με βάση την στρατιωτική ισχύ τους. Για το 2020, η παγκόσμια κατάταξη του GFPI περιλαμβάνει συνολικά 138 κράτη.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τη συγκρότηση του εν λόγω δείκτη, λαμβάνει υπόψη μία σειρά ποσοτικών και ποιοτικών αντικειμενικών στοιχείων, κυρίως αυτών που σχετίζονται με την υψηλή τεχνολογία. Για την βελτίωση της αξιοπιστίας και της ακρίβεια του τελικού δείκτη γίνεται χρήση ποιοτικών συντελεστών (modifiers). Επισημαίνεται ότι αν και δεν λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των πυρηνικών όπλων, εντούτοις αποτιμάται θετικά οι πυρηνικές δυνατότητες των κρατών ή/και η δυνατότητα απόκτησης πυρηνικών όπλων. Επίσης, λαμβάνονται υπόψη γεωγραφικοί παράγοντες, δυνατότητες αυτόνομης λογιστικής υποστήριξης, οι φυσικοί πόροι και οι τοπικές δυνατότητες βιομηχανικής παραγωγής, καθώς επηρεάζουν σημαντικά το τελικό αποτέλεσμα. Το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί ένα βασικό επιμέρους δείκτη και για το λόγο αυτό κράτη με μεγάλους πληθυσμούς τείνουν να λαμβάνουν υψηλές θέσεις στην κατάταξη GFPI. Όσον αφορά την ναυτική ισχύ, ενώ τα περίκλειστα ηπειρωτικά κράτη δεν βαθμολογούνται αρνητικά λόγω έλλειψης ναυτικών δυνάμεων, εντούτοις κράτη με ναυτικές δυνάμεις χάνουν μονάδες στον πίνακα αξιολόγησης, εάν δεν διαθέτουν ναυτικές μονάδες που να καλύπτουν όλο το φάσμα ναυτικών επιχειρήσεων. Κράτη που συμμετέχουν σε στρατιωτικές συμμαχίες (NATO) λαμβάνουν επιπλέον πόντους στην κλίμακα της ισχύος, λόγω της δυνατότητας τους να μοιράζονται από κοινού στρατιωτικές δυνατότητες. Τέλος, οι υφιστάμενες πολιτικές και στρατιωτικές ηγεσίες δεν αξιολογούνται και ως εκ τούτου δεν λαμβάνονται υπόψη. Οι άνω των 55 απλών δεικτών που λαμβάνονται υπόψη για τη διαμόρφωση της τελικής τιμής του σύνθετου δείκτη GFPI είναι κατανομημένοι σε 8 κατηγορίες, manpower, airpower, army strength, navy strength, natural resources, logistics, finance και geography. Το εύρος τιμών του δείκτη κυμαίνεται από 0,000 έως 10,1681 (τιμές για το 2020) με την ελάχιστη τιμή (0,000) να αντιπροσωπεύει την μέγιστη δυνατή

¹²⁰ Πηγή: <https://www.globalfirepower.com/>

ισχύ, η οποία ουσιαστικά είναι μη επιτεύξιμη λόγω και της υποκειμενικότητας των ποιοτικών στοιχείων που λαμβάνονται υπόψη για κάθε κράτος.

Παράρτημα «ΣΤ»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Global Militarization Index (GMI)

Ο σύνθετος ΓΔ GMI¹²¹ κατασκευάζεται από έναν αριθμό απλών ΓΔ οι οποίοι χωρίζεται σε τρεις γενικές κατηγορίες: δαπάνες, προσωπικό και βαριά όπλα. Οι στρατιωτικές δαπάνες που σχετίζονται με το ΑΕΠ και τις δαπάνες για την υγεία είναι οι σημαντικότεροι δείκτες για τον καθορισμό του επιπέδου στρατιωτικοποίησης. Οι χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται μέσω του προϋπολογισμού άμυνας μιας κυβέρνησης αποτελούν σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τις ικανότητες και το μέγεθος των ενόπλων δυνάμεων ενός κράτους. Επίσης σημαντικός παράγοντας είναι η σύγκριση των ποσοστών του ετήσιου προϋπολογισμού άμυνας και του ετήσιου προϋπολογισμού για υπηρεσίες υγείας, ως ποσοστό του ΑΕΠ.

Τα στοιχεία για τις στρατιωτικές δαπάνες καταρτίζονται από τη βάση δεδομένων του Ινστιτούτου Ερευνών για την Ειρήνη της Στοκχόλμης (SIPRI). Παρόλο που το SIPRI μπορεί επί του παρόντος να θεωρηθεί ως η πιο αξιόπιστη πηγή, τα στοιχεία για τις στρατιωτικές δαπάνες πρέπει να αντιμετωπίζονται με εξαιρετική προσοχή. Για πολλές χώρες, ιδίως στον αναπτυσσόμενο κόσμο και τα αυταρχικά κράτη, τα στοιχεία δεν είναι παρά πρόχειρες εκτιμήσεις. Τα στοιχεία για το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν ελήφθησαν από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες για την υγεία που χρησιμοποιήθηκαν έχουν εξαχθεί από τη βάση δεδομένων της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας.

Εκτός από τις στρατιωτικές δαπάνες, το επίπεδο στρατιωτικοποίησης μίας χώρας εκφράζεται και μέσω της σχέσης αναλογίας μεταξύ του στρατιωτικού προσωπικού και του συνολικού πληθυσμού της χώρας και του στρατιωτικού προσωπικού με το σύνολο του ιατρικού προσωπικού. Ο πρώτος και σημαντικότερος δείκτης αυτής της κατηγορίας είναι το ενεργό (παρα)στρατιωτικό προσωπικό σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό. Το παραστρατιωτικό προσωπικό συμπεριλαμβάνεται εδώ, δεδομένου ότι σε πολλές χώρες ο τακτικός στρατός από μόνος του δεν αντιπροσωπεύει στην πραγματικότητα το συνολικό μέγεθος των ενόπλων δυνάμεων. Το κύριο κριτήριο για την κωδικοποίηση μιας οργανωτικής οντότητας είτε ως στρατιωτικής, είτε ως παραστρατιωτικής, είναι ότι οι εν λόγω δυνάμεις βρίσκονται υπό τον άμεσο έλεγχο της

¹²¹ Πηγή: <https://gmi.bicc.de/#rank@2019>

κυβέρνησης είναι οπλισμένες φέρουν στολή και διακριτικά και εδρεύουν σε φρουρούμενες εγκαταστάσεις.

Ένας δεύτερος δείκτης αυτής της κατηγορίας λαμβάνει υπόψη την δύναμη των εφεδρειών των ΕΔ ως ποσοστό του συνολικού πληθυσμού. Ο παράγοντας αυτός είναι σημαντικός για ορισμένες χώρες (πχ Ελβετία) οι οποίες έχουν συγκριτικά μικρό τακτικό στρατό, αλλά σημαντικές εφεδρείες σε περίπτωση επιστράτευσης.

Ο τρίτος δείκτης συγκρίνει το συνολικό αριθμό των στρατιωτικών και παραστρατιωτικών δυνάμεων με τον αριθμό των γιατρών σε μια χώρα, προκειμένου να εκφραστεί η σχέση μεταξύ στρατιωτικού και μη στρατιωτικού επιπέδου τεχνογνωσίας μιας κοινωνίας.

Όλα τα στοιχεία για το στρατιωτικό προσωπικό συγκεντρώθηκαν από το Στρατιωτικό Ισοζύγιο, την επετηρίδα που δημοσιεύεται από το Ινστιτούτο Στρατηγικών και Διεθνών Μελετών (IISS). Τα αριθμητικά στοιχεία για το μέγεθος του πληθυσμού ελήφθησαν από τις ετήσιες στατιστικές εκθέσεις των Ηνωμένων Εθνών και τέλος τα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των ιατρών από την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας.

Τέλος, για να καθοριστεί το επίπεδο στρατιωτικοποίησης μιας χώρας, η οποία δεν αποτελείται μόνο από πόρους και προσωπικό, πρέπει να ληφθούν υπόψη συγκεκριμένοι τύποι βαρέων όπλων. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο GMI ενσωματώνει ως τρίτη κατηγορία δεικτών τον αριθμό των βαρέων όπλων των ενόπλων δυνάμεων σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό. Τα βαρέα όπλα ορίζονται ως οποιοδήποτε μέρος του στρατιωτικού εξοπλισμού το οποίο κατατάσσεται σε μία από τις τέσσερις κατηγορίες: θωρακισμένα οχήματα (θωρακισμένα οχήματα μεταφοράς προσωπικού, ελαφρά άρματα μάχης, κύρια άρματα μάχης), πυροβολικό (πολλαπλοί εκτοξευτές πυραύλων, αυτοκινούμενα πυροβόλα, ρυμουλκούμενα πυροβόλα) διαμετρήματος άνω των 100 χιλιοστών, μαχητικά αεροσκάφη (επιθετικά ελικόπτερα, μαχητικά αεροσκάφη σταθερής πτέρυγας) και μεγάλα πολεμικά πλοία (υποβρύχια, μεγάλα μονάδες επιφανείας πάνω από το μέγεθος της κορβέτας). Τα ανωτέρω δεδομένα συλλέγονται από την BICC από διάφορες πηγές και κυρίως από το Στρατιωτικό Ισοζύγιο του ISS. Τα δεδομένα σχετικά με τα φορητά όπλα και τον ελαφρύ οπλισμό (SALW) δεν συμπεριλαμβάνονται στον δείκτη GMI, καθώς είναι εξαιρετικά δύσκολο να αποκτηθούν αλλά και αναξιόπιστα.

Προκειμένου να αυξηθεί η συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων δεικτών που συνθέτουν τον δείκτη GMI και να αποφευχθούν ακραίες τιμές κατά την διαδικασία κανονικοποίησης των

δεδομένων, αρχικά κάθε δείκτης εκφράστηκε ως δεκαδικός λογάριθμος και όλα τα δεδομένα κανονικοποιήθηκαν χρησιμοποιώντας τον τύπο $x=(y-\min)/(\max-\min)$, με το ελάχιστο και το μέγιστο να αντιπροσωπεύουν, αντίστοιχα, τη χαμηλότερη και την υψηλότερη τιμή του λογάριθμου. Ακολούθως, κάθε δείκτης σταθμίστηκε σύμφωνα με έναν υποκειμενικό παράγοντα, αντανακλώντας τη σχετική σημασία που του αποδίδεται από τους ερευνητές του BICC. Για τον υπολογισμό της τελικής βαθμολογίας, οι σταθμισμένοι δείκτες προστέθηκαν μαζί και στη συνέχεια ομαλοποιήθηκαν για τελευταία φορά σε κλίμακα που κυμαίνονταν από 0 έως 1.000.

Category	Indicator	GMI weighing factor
Expenditures	Military expenditures as percentage of GDP	5
	Military expenditures in relation to health spending	3
Personnel	Military and paramilitary personnel in relation to population	4
	Military reserves in relation to population	2
	Military and paramilitary personnel in relation to physicians	2
Weapons	Heavy weapons in relation to population	4

Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι σε αρκετές χώρες, η υπερβολική στρατιωτικοποίηση θέτει εμπόδια στην υλοποίηση των αναγκαίων διαρθρωτικών αλλαγών (οικονομικές, κοινωνικές, κ.α), διογκώνει τα ελλείματα και στερεί πόρους από άλλους τομείς της οικονομίας. Από την άλλη μεριά, ένας χαμηλός βαθμός στρατιωτικοποίησης μπορεί επίσης να δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας, που με τη σειρά τους θέτουν εμπόδια στην ανάπτυξη. Σε περίπτωση που τα ζητήματα ασφαλείας είναι σημαντικά και οι κρατικές δομές ασφαλείας αδυνατούν να τα αντιμετωπίσουν, το κράτος μπορεί να οδηγηθεί στη βία και σε ατέρμονες εσωτερικές συγκρούσεις οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά τον πληθυσμό και την ανάπτυξη του κράτους, καθιστώντας το «εύθραστο» και αδύναμο

Παράρτημα «Ζ»: Μεθοδολογία Κατασκευής ΓΔ Fragile States Index (FSI)

Ο Δείκτης Εύθραυστων Κρατών (FSI), προϊόν του Fund for Peace (FFP), είναι ένα κρίσιμο εργαλείο για την ανάδειξη αφενός των πιέσεων οι οποίες ασκούνται σε ένα κρατικό δρώντα στα πλαίσια της λειτουργίας του εντός του διεθνούς συστήματος, αλλά και αφετέρου της ικανότητας των κρατών να διαχειρίζονται αυτές τις πιέσεις. Με την επισήμανση των τρωτών σημείων που συμβάλλουν στον κίνδυνο της αστάθειας ενός κράτους, ο Δείκτης συνεισφέρει στην αξιολόγηση των πολιτικών κινδύνων από τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, ώστε αυτοί να είναι σε θέση να λαμβάνουν εγκαίρως μέτρα για την αποφυγή συγκρούσεων.

Η δύναμη του FSI έγκειται στην ικανότητά του να φιλτράρει και να συνθέτει εκατομμύρια πληροφορίες, που αφορούν τις υπάρχουσες κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές πιέσεις που αντιμετωπίζει μία χώρα και να τις παρουσιάζει σε μια μορφή η οποία είναι εύκολα κατανοητή από τους φορείς λήψης αποφάσεων. Ο δείκτης FSI αποτελεί την εξέλιξη ενός συστημικού εργαλείου αξιολόγησης συγκρούσεων (Conflict Assessment System Tool, CAST) του FFP, το οποίο αναπτύχθηκε τη δεκαετία του 1990 ως εργαλείο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής ώστε να είναι σε θέση να κατανοήσουν και να μετρήσουν καλύτερα τους παράγοντες και τη δυναμική των συγκρούσεων σε πολύπλοκα περιβάλλοντα. Με βάση μία ολιστική προσέγγιση των κοινωνικών επιστημών, η μεθοδολογία CAST τροφοδοτούμενη από ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα και από αναλύσεις περιεχομένου από πληθώρα αρχειακού υλικού, όπως άρθρα, πολιτικές δηλώσεις και θέσεις, κα , αναλύει, συσχετίζει, ερμηνεύει και αναθεωρεί καταστάσεις με βάση τις οποίες αξιολογεί και κατατάσσει τις χώρες σύμφωνα με την δυναμική αστάθειας η οποία τις χαρακτηρίζει.

1. **Ανάλυση περιεχομένου:** Κάθε ένας από τους δώδεκα δείκτες της μεθοδολογίας CAST αναλύεται σε επιμέρους υποδείκτες και για κάθε έναν από αυτούς διεξάγεται, μέσω κατάλληλων υπολογιστικών εργαλείων ανάλυσης κειμένων, αναζήτηση σε πληθώρα δεδομένων των μέσων ενημέρωσης, για να καθοριστεί το επίπεδο της σημασίας των θεμάτων για κάθε έναν από αυτούς τους επιμέρους δείκτες σε κάθε χώρα. Τα ανεπεξέργαστα δεδομένα που παρέχονται από τα γλωσσολογικά εργαλεία περιλαμβάνουν άρθρα μέσων ενημέρωσης, ερευνητικές εκθέσεις και άλλα ποιοτικά δεδομένα που συλλέγονται από άνω των 10.000 διαφορετικών αγγλόφωνων πηγών από όλο τον κόσμο. Κάθε χρόνο, ο αριθμός των άρθρων και των εκθέσεων που αναλύονται είναι

μεταξύ 45-50 εκατομμύρια. Με βάση την αξιολογούμενη σημασία για καθέναν από τους επιμέρους δείκτες, συντάσσονται οι προσωρινοί δείκτες αστάθειας για κάθε χώρα.

2. **Συγκέντρωση και Ανάλυση Ποσοτικών δεδομένων:** Τα σύνολα ποσοτικών δεδομένων, προερχόμενα από διεθνείς και πολυμερείς στατιστικές υπηρεσίες (όπως τα Ηνωμένα Έθνη, η Παγκόσμια Τράπεζα, η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, κα) προσδιορίζονται για την ικανότητά τους να αντιπροσωπεύουν στατιστικά βασικές πτυχές των δεικτών. Τα ανεπεξέργαστα σύνολα δεδομένων κανονικοποιούνται και κλιμακώνονται για συγκριτική ανάλυση. Οι τάσεις που προσδιορίζονται στην ποσοτική ανάλυση για κάθε χώρα συγκρίνονται στη συνέχεια με τις προσωρινές βαθμολογίες από τη φάση ανάλυσης περιεχομένου. Ανάλογα με το βαθμό στον οποίο συμφωνούν η Ανάλυση Περιεχομένου και τα Ποσοτικά Δεδομένα, οι προσωρινές βαθμολογίες επιβεβαιώνονται, ή όπου υπάρχει απόκλιση επανεξετάζονται και συνθέτονται με βάση ένα συγκεκριμένο σύνολο κανόνων.

3. **Ποιοτική Ανασκόπηση Αποτελεσμάτων Ανάλυσης:** Μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης μια ομάδα ερευνητών (κοινωνικών επιστημών) εξετάζει ανεξάρτητα κάθε μία από τις 178 χώρες, παρέχοντας αξιολογήσεις με βάση σημαντικά γεγονότα του τρέχοντος έτους, σε σύγκριση με αυτές του προηγούμενου. Η ανωτέρω διαδικασία συμβάλλει στη διασφάλιση του σωστού υπολογισμού της μεταβολής των δυναμικών τάσεων (θετικών ή αρνητικών) από έτος σε έτος σε διάφορους δείκτες.

Αφού ολοκληρωθούν οι ανωτέρω διαδικασίες επεξεργασίας δεδομένων, τα τελικά αποτελέσματα συγκρίνονται μεταξύ τους, εφαρμόζοντας ένα σύνολο κανόνων που εξασφαλίζει ότι τα επεξεργασμένα σύνολα δεδομένων ενσωματώνονται με τρόπο που αξιοποιεί τα πλεονεκτήματα των διαφορετικών προσεγγίσεων. Αυτή η προσέγγιση βοηθά επίσης να εξασφαλιστεί ότι εγγενείς αδυναμίες, κενά, ή στατιστικά σφάλματα σε μία πηγή δεδομένων μπορούν να διορθωθούν ή να απαλειφθούν μέσω σύγκρισής τους με τις άλλες πηγές δεδομένων. Με βάση αυτή τη διαδικασία παράγονται στη συνέχεια οι τελικές τιμές των δεικτών για κάθε χώρα, οι οποίες ελέγχονται από κατάλληλη ερευνητική ομάδα ώστε να διασφαλιστεί ότι όλες οι τιμές του δείκτη είναι αναλογικές και αντιπροσωπευτικές των εξεταζόμενων χωρών.

Το τελικό προϊόν του Δείκτη FSI χρησιμοποιείται για μία βαθύτερη ερμηνευτική ανάλυση, σύμφωνα με την προσέγγιση της μεθοδολογίας CAST, των τάσεων των διαφόρων πιέσεων που υφίσταται κάθε επιμέρους κράτος. Ο εντοπισμός των πιο σημαντικών πιέσεων εντός μιας χώρας,

δίνει την δυνατότητα στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής για βαθύτερη ανάλυση και σχεδιασμό των αναγκαίων πολιτικών προκειμένου να ενισχυθεί η «ανθεκτικότητα» του εκάστοτε κράτους.

Βιβλιογραφία

- “China's Maritime Choke Points.” Geopolitical Futures, April 19, 2019.
<https://geopoliticalfutures.com/chinas-maritime-choke-points/>.
- “Και Επισήμως Οι Η.Π.Α Εναντίον Ρωσίας Και Κίνας.” slpress.gr, January 23, 2018.
<https://slpress.gr/diethni/kai-episimos-oi-hpa-enantion-rosias-kai-kinas/>.
- Baker, Rodger. “Revisiting the Geopolitics of China.” Stratfor, March 15, 2016.
<https://worldview.stratfor.com/article/revisiting-geopolitics-china>.
- Caceres, Sigfrido Burgos. *China's Strategic Interests in the South China Sea: Power and Resources*. London: Routledge/Taylor & Francis Group, 2015.
- Cheng, Dean. “China's Message to Asia (And America): We Own the Air and Seas Off Our Shores.” The National Interest. The Center for the National Interest, June 11, 2016.
<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/chinas-message-asia-america-we-own-the-air-seas-our-shores-16556?page=2>.
- “China's Anti-Access Area Denial.” Missile Defense Advocacy Alliance, August 24, 2018.
[China’s Anti-Access Area Denial – Missile Defense Advocacy Alliance](#)
- “China–Indonesia Relations.” Wikipedia. Wikimedia Foundation, December 18, 2020.
[China–Indonesia relations - Wikipedia](#)
- “China–Malaysia Relations.” Wikipedia. Wikimedia Foundation, December 3, 2020.
https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Malaysia_relations.
- “China–Philippines Relations,” December 16, 2020.
https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Philippines_relations.
- “China–Thailand Relations.” Wikipedia. Wikimedia Foundation, December 16, 2020.
https://en.wikipedia.org/wiki/China%E2%80%93Thailand_relations.
- Cooperative Mechanism Portal. Accessed December 22, 2020. <http://www.cm-soms.com/>.
- “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower.” Accessed December 22, 2020.
<https://www.uscg.mil/Portals/0/Strategy/MaritimeStrategy.pdf>.

- Daly, John. "Naval Choke Points and Command of the Sea." *World Politics Review*, March 2, 2009. <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/3378/naval-choke-points-and-command-of-the-sea>.
- Diplomat, Andrew Latham for The. "Mahan, Corbett, and China's Maritime Grand Strategy." – *The Diplomat*. for *The Diplomat*, August 24, 2020. <https://thediplomat.com/2020/08/mahan-corbett-and-chinas-maritime-grand-strategy/>.
- "Eastern Siberia–Pacific Ocean Oil Pipeline." *Global Energy Monitor*. *Global Energy Monitor*, October 30, 2020. [Eastern Siberia–Pacific Ocean Oil Pipeline - Global Energy Monitor \(gem.wiki\)](https://gem.wiki)
- Germond, Basil. "The Geopolitical Dimension of Maritime Security." *Marine Policy*. Pergamon, February 6, 2015. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003509?via=ihub>.
- Goh, Evelyn, and Sheldon W. Simon. *China, the United States, and Southeast Asia: Contending Perspectives on Politics, Security, and Economics*. London: Routledge, 2009.
- Griffiths, Rudyard, and Patrick Luciani. *Does the 21st Century Belong to China?: Kissinger and Zakaria vs. Ferguson and Li: The Munk Debate on China*. Toronto: Anansi, 2011.
- Hart, Michael. "Mahathir Positions Malaysia as a Check on China's Ambitions in Southeast Asia." *World Politics Review*. Accessed December 22, 2020. [Mahathir Positions Malaysia as a Check on China's Ambitions in Southeast Asia \(worldpoliticsreview.com\)](https://www.worldpoliticsreview.com/articles/3378/mahathir-positions-malaysia-as-a-check-on-china-s-ambitions-in-southeast-asia)
- "Has China's Belt and Road Initiative Shifted the Geo-Political Regional Debate from APAC to the Indo-Pacific?" *Silk Road Briefing*, November 4, 2020. [Has China's Belt and Road Initiative Shifted the Geo-Political Regional Debate from APAC to the Indo-Pacific? - Silk Road Briefing](https://www.silkroadbriefing.com/has-china-s-belt-and-road-initiative-shifted-the-geo-political-regional-debate-from-apac-to-the-indo-pacific/)
- Jayasekera, Deepal. "*Using India to Encircle China*." *Defend Democracy Press*, September 6, 2016. <http://www.defenddemocracy.press/using-india-encircle-china/>.
- J. Pehrson, Christopher. 2006. *String Of Pearls: Meeting The Challenge Of China's Rising Power Across The Asian Littoral*. Ebook. Strategic Studies Institute. <https://publications.armywarcollege.edu/pubs/1821.pdf>.

Kaplan, Robert D. *Asia's Cauldron: the South China Sea and the End of a Stable Pacific*. New York: Random House, 2015.

“Kazakhstan-China Pipeline.” Global Energy Monitor, October 30, 2020.

https://www.gem.wiki/Kazakhstan-China_Pipeline.

Kurukulasuriya, Lasanda. “Protecting Sea Lanes – What Is Sri Lanka’s Role?” Defend Democracy Press, August 31, 2017. <http://www.defenddemocracy.press/protecting-sea-lanes-what-is-sri-lankas-role/>.

Lal, Rollie, Karl D. Jackson, and Walter Andersen. *Understanding China and India: Security Implications for the United States and the World*. Westport, CT: Praeger Security International, 2006.

Lamrani, Omar. “What Beijing Is Building in the South China Sea.” Stratfor, April 30, 2018.

<https://worldview.stratfor.com/article/what-beijing-building-south-china-sea>.

Li, Kx, and Colin Ingram. *Maritime Law and Policy in China*. 1st ed. London: Cavendish, 2002.

“Lombok Strait.” Wikipedia, November 3, 2020. https://en.wikipedia.org/wiki/Lombok_Strait.

“The Malacca Dilemma and Chinese Ambitions: Two Sides of a Coin.” Diplomatist. Accessed December 22, 2020. <https://diplomatist.com/2020/07/07/the-malacca-dilemma-and-chinese-ambitions-two-sides-of-a-coin/>.

“Malacca Strait: China's Strategic Chokepoint.” Blog Inside Fleet Mon Malacca Strait Chinas strategic chokepoint Comments. Accessed December 22, 2020.

<https://blog.fleetmon.com/2020/09/03/malacca-strait-chinas-strategic-chokepoint/>.

“Mare Liberum.” Wikipedia, October 1, 2020. https://en.wikipedia.org/wiki/Mare_Liberum.

“Strait of Malacca Key Chokepoint for Oil Trade.” The Maritime Executive. Accessed December 22, 2020. <https://www.maritime-executive.com/article/strait-of-malacca-key-chokepoint-for-oil-trade>.

McDevitt, Michael. “Becoming a Great Maritime Power: A Chinese Dream.” CNA, 2016.

<https://www.cna.org/news/events/china-and-maritime-power>.

Mendes, Carmen Amado. *CHINA'S NEW SILK ROAD: an Emerging World Order*. China Policy Series. S.I.: ROUTLEDGE, 2019.

Name. “Risk of Great Power Conflict in South China Sea Is Rising, Experts Say.” Radio Free Asia. Accessed December 22, 2020. <https://www.rfa.org/english/news/china/usa-conflict-07102020160337.html>.

Newsroom. “Ο Ντόναλντ Τραμπ Εγκαθίδρυσε Την Στρατιωτική Διοίκηση Διαστήματος,” August 30, 2019. https://www.ethnos.gr/kosmos/57863_o-ntonalt-tramp-egkathidryse-tin-stratitotiki-dioikisi-diastimatos.

“Ουάσιγκτον: Παράνομες Οι Διεκδικήσεις Του Πεκίνου Στη Νότια Σινική Θάλασσα – Κίνα: Οι Η.Π.Α Υπονομεύουν Τη Σταθερότητα.” Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. Accessed December 22, 2020. [Ουάσιγκτον: Παράνομες οι διεκδικήσεις του Πεκίνου στη Νότια Σινική Θάλασσα – Κίνα: Οι ΗΠΑ υπονομεύουν τη σταθερότητα | Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ \(kathimerini.gr\)](https://www.kathimerini.gr/1517127/07102020160337)

Office of the Secretary of Defense. Rep. *Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China 2019*, May 1, 2019. https://media.defense.gov/2019/May/02/2002127082/-1/-1/1/2019_CHINA_MILITARY_POWER_REPORT.pdf.

Orchard, Phillip. “The US Plays the Long Game in the South China Sea.” Geopolitical Futures, April 19, 2019. <https://geopoliticalfutures.com/us-plays-long-game-south-china-sea/>.

Pence, Mike. “The United States Seeks Collaboration, Not Control, in the Indo-Pacific.” The Washington Post. WP Company, November 15, 18AD. - [The Washington Post](https://www.washingtonpost.com/news/energy-environment/wp/2018/11/15/us-seeks-collaboration-not-control-in-the-indo-pacific/)

Pervaiz, Faisal. “India and China's Rapprochement Extends Only Skin Deep.” Stratfor, April 27, 2018. <https://worldview.stratfor.com/article/india-china-rapprochement-only-skin-deep>.

Pervaiz, Faisal. “Why the Belt and Road Fuels India's Fears of Encirclement.” Stratfor, April 19, 2019. <https://worldview.stratfor.com/article/chinas-belt-and-road-fuels-indias-fears-encirclement-cpec-saarc-bri>.

Pesquidous, Sophie. “Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait.” Canadian Naval Review, 2008. https://www.academia.edu/1431534/Piracy_Terrorism_and_the_Balance_of_Power_in_the_Malacca_Strait

- Prabhakar, Lawrence W., Joshua Ho, and W. S. G. Bateman. *The Evolving Maritime Power of Balance in the Asia-Pacific: Maritime Doctrines and Nuclear Weapons at Sea*. Singapore: World Scientific, 2006.
- Press, Defend Democracy. Defend Democracy Press, August 2, 2016. <http://www.defenddemocracy.press/china-next-target/>.
- Rees, Evan. "China, Philippines: Leaders Sign a New Raft of Deals." Stratfor, November 20, 2018. <https://worldview.stratfor.com/article/china-philippines-leaders-sign-new-raft-deals>.
- Rees, Evan. "The Philippines Waits for a Chinese Windfall." Stratfor, January 2, 2019. [The Philippines Waits for a Chinese Windfall \(stratfor.com\)](http://www.stratfor.com/analysis/the-philippines-waits-for-a-chinese-windfall)
- "Remarks by Secretary Carter and Q&A at the Shangri-La Dialogue, Singapore." U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE. Accessed December 22, 2020. [Remarks by Secretary Carter and Q&A at the Shangri-La Dialogue, Singapore > U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE > Transcript](https://www.defense.gov/Newsroom/Record/Remarks-by-Secretary-Carter-and-Q-A-at-the-Shangri-La-Dialogue-Singapore)
- Rep. *The Asia-Pacific Maritime Security Strategy*. US Department of Defense, July 27, 2015. https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF.
- "Report on U.S.-China Competition in East, South China Sea." USNI News, February 4, 2020. <https://news.usni.org/2020/02/04/report-on-u-s-china-competition-in-east-south-china-sea>.
- Reynolds, Clark G. *Command of the Sea: the History and Strategy of Maritime Empires*. Malabar, FL: Krieger, 1983.
- Ricafort, Stephen. "Rimland Heartland Theory." Academia.edu. Accessed December 22, 2020. https://www.academia.edu/33399775/Rimland_heartland_theory.
- "San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea." INTERNATIONAL COMMITTEE OF THE RED CROSS, June 12, 1994. <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560>.
- Shichen, Tian. "Whose 'International Law' Are We Talking About?" China-US Focus, May 27, 2016. <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/whose-international-law-are-we-talking-about/>

Staff, The Week. "China Deploys Missiles in South China Sea." The Week, May 4, 2018. <https://www.theweek.co.uk/93378/spratly-island-dispute-china-deploys-missiles-in-south-china-sea>.

Stanzel, Angela, Jabin T. Jacob, Melanie Hart, and Rolland Nadège. *Grand Designs: Does China Have a 'Grand Strategy'?* London: European Council on Foreign Relations (ECFR), 2017.

Stephens, Hampton. "China's Military Modernization Takes To The Seas." World Politics Review. Accessed December 22, 2020. <https://www.worldpoliticsreview.com/insights/26838/china-s-military-modernization-takes-to-the-seas>.

"Strait of Malacca." Wikipedia, December 15, 2020. https://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Malacca.

Stratfor. "Great Power Politics in the South China Sea." Stratfor, October 26, 2015. <https://worldview.stratfor.com/article/great-power-politics-south-china-sea>.

Stratfor. "India and the U.S. Find Common Ground in the Indo-Pacific." Stratfor, January 29, 2018. <https://worldview.stratfor.com/article/india-and-us-find-common-ground-indo-pacific>.

Sun, Guorui (Tom), and Alex Payette. "CHINA'S TWO OCEAN STRATEGY: Controlling Waterways and the New Silk Road." Academia.edu. Accessed December 22, 2020. [\(99+\) \(PDF\) CHINA'S TWO OCEAN STRATEGY: Controlling waterways and the new silk road | Alex Payette και Guorui \(Tom\) Sun - Academia.edu](#)

"Sunda Strait." Wikipedia, December 12, 2020. https://en.wikipedia.org/wiki/Sunda_Strait.

Till, Geoffrey. *Seapower: a Guide for the Twenty-First Century*. 2nd ed. New York, NY: Routledge, 2009.

Trump, Donald. *The National Security Strategy of the United States of America*. Washington, Washington: Executive Office of the President, 2017.

"UNCLOS and Agreement on Part XI - Preamble and Frame Index." United Nations. Accessed 22/12/20 https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm.

“Why Is the South China Sea Contentious?” BBC News. BBC, July 12, 2016.

<https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13748349>.

Wu, Shicun, and Keyuan Zou. *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. Burlington, VT: Ashgate, 2010.

Αναστασοπούλου, Μαριάννα. “Η Υπόθεση Του Στενού Της Κέρκυρας: Ένα Διπλωματικό Επεισόδιο Που Σημάδεψε Την Πορεία Του Δικαίου Της Θάλασσας.” *Power Politics*, May 8, 2017. [Η Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας: Ένα διπλωματικό επεισόδιο που σημάδεψε την πορεία του Δικαίου της Θάλασσας » Power Politics](#)

Λυκοκάπης, Γιώργος. “Δέκα Μικροί Τραμπ Στην Ουρά.” *slpress.gr*, December 28, 2017.

<https://slpress.gr/diethni/deka-mikroi-trump-stin-oura/>.

Μάζης, Ι. Θ. *Γεωπολιτική η Θεωρία και η πράξη*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, 2002.

Μάζης, Ι. Θ., *Μεταθεωρητική κριτική διεθνών σχέσεων και γεωπολιτικής. Το Νεοθετικιστικό Πλαίσιο*. Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, 2012.

“Πομπέο: Οι Η.Π.Α Θα Υπερασπιστούν Τις Φιλιππίνες Στη Νότια Σινική Θάλασσα.” Ειδήσεις από την Ελλάδα και τον Κόσμο. Βίντεο, multimedia, Χρηματιστήριο, Πρωτοσέλιδα.

Accessed December 22, 2020. [Πομπέο: Οι ΗΠΑ θα υπερασπιστούν τις Φιλιππίνες στη Νότια Σινική Θάλασσα \(naftemporiki.gr\)](#)

“ΧΑΡΤΗΣ Ο.Η.Ε.” Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης του Ο.Η.Ε - Greece, November 18, 2019. [ΧΑΡΤΗΣ ΟΗΕ - Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης του ΟΗΕ - Greece \(unric.org\)](#)

“*The Revenge of Geography: What the Map Tells Us about Coming Conflicts and the Battle against Fate*”. New York: Random House Trade Paperbacks, an imprint of The Random House Publishing Group, a division of Random House, 2013.

“Ο Ντόναλντ Τραμπ Εγκαθίδρυσε Την Στρατιωτική Διοίκηση Διαστήματος.” *Έθνος*, August 30,

2019. https://www.ethnos.gr/kosmos/57863_o-ntonalt-tramp-egkathidryse-tin-stratiotiki-dioikisi-diastimatos.

Komiss, William, and LaVar Huntzinger. 2011. “*The Economic Implications Of Disruptions To Maritime Oil Chokepoints*”, CNA, https://www.cna.org/Cna_files/PDF/D0024669.a1.pdf.

- MANSFIELD, CHARLES. 2008. *MODERN PIRACY: THE IMPACT ON MARITIME SECURITY*, Quantico: United States Marine Corps, Command and Staff College, Marine Corps Combat Development Command, Marine Corps University.
[http://file:///C:/Users/New/Dropbox/My%20PC%20\(DESKTOP-V6MF4MJ\)/Downloads/717434.pdf](http://file:///C:/Users/New/Dropbox/My%20PC%20(DESKTOP-V6MF4MJ)/Downloads/717434.pdf).
- Rocha, Douglas de Quadros, Gabriela Freitas dos Santos, João Paulo Alves, João Estevam dos Santos, and Valeska Ferrazza Monteiro. 2016. *"MILITARIZATION OF INTERNATIONAL STRAITS AND MARITIME CHOKE POINTS"*. *Ufrgs.Br*.
https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2016/assets_b/files/disec.pdf.
- Rodrigue, Jean-Paul. 2004. *"Straits, Passages And Chokepoints A Maritime Geostrategy Of Petroleum Distribution"*. *Researchgate*.
https://www.researchgate.net/publication/241136605_Straits_Passages_and_Chokepoints_A_Maritime_Geostrategy_of_Petroleum_Distribution.
- U.S. Office of the Director of National Intelligence. 2019. *"WORLDWIDE THREAT ASSESSMENT Of The US INTELLIGENCE COMMUNITY."*
- Ηλιόπουλος, Ηλίας. 2020. *"ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΥΠΕΡΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ Β' ΜΕΡΟΣ"*. *Perialos.Blogspot.Com*. https://perialos.blogspot.com/2012/09/blog-post_15.html.
- Newsroom. (2020, July 14). *Ουάσιγκτον: Παράνομες οι διεκδικήσεις του Πεκίνου στη Νότια Σινική Θάλασσα - Κίνα: Οι Η.Π.Α υπονομεύουν τη σταθερότητα*. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.
[Ουάσιγκτον: Παράνομες οι διεκδικήσεις του Πεκίνου στη Νότια Σινική Θάλασσα – Κίνα: Οι ΗΠΑ υπονομεύουν τη σταθερότητα | Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ \(kathimerini.gr\)](https://www.kathimerini.gr/1547242/ouassington-paranomes-oi-diekdikeseis-tou-pekino-sti-notia-siniki-thalassa-kin-a-oi-hpa-uponomeoun-ti-statherotita/)
- The Diplomat. (2018, April 9). *Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait*.
<https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/>
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (2019, November). *Νοτιοανατολική Ασία | Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*.
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/183/kagu-aasia>