

# Το ζήτημα της Συμφωνίας των Πρεσπών και ο Αξων Αξιού – Βαρδάρη – Μοράβα – Δούναβη

on Δευτέρα, 08 Οκτωβρίου 2018. Posted in [Μελέτες](#)



Το Βερολίνο, επιθυμεί πάση θυσία την επέκταση της οικονομικής και πολιτικής της



κυριαρχίας του, στην ζώνη: Σερβίας (μελλοντικού μέλους της ΕΕ), σκοπιανής «Μακεδονίας» (επίσης πιθανού μελλοντικού μέλους της ΕΕ) και ελληνικής Μακεδονίας, εκβιαζομένης από τον υποκινούμενο σκοπιανό «μακεδονισμό»

Σε παλαιότερα κείμενά μου του Φεβρουαρίου 2018 είχα αναφέρει ότι μία σειρά γεωπολιτικών Δεικτών (στους Πυλώνες της Άμυνας/Ασφάλειας και Οικονομίας) κατά την γεωπολιτική ανάλυση ανακατανομής ισχύος στο ad hoc Σύμπλοκο το εμπεριέχον τα Υποσυστήματα: i) των Κεντροδυτικών Βαλκανίων (Σκόπια, Κόσοβο και Μετόχια, Βοσνία και Αλβανία) ii) στο Δίπολο Θράκης-Αιγαίου και iii) στο Δίπολο Δωδεκάνησσα-Κύπρος με Γεωπολιτικό Παράγοντα το Κουρδικό Ζήτημα, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Τουρκία, τελεματωθείσα στην βορειοδυτική Συρία (Αφρίν) εξακτινώνει τις προσπάθειες προβολής ισχύος της σε όλα τα προαναφερθέντα υποσυστήματα, εκβιάζοντας το ΝΑΤΟ και την Ουάσιγκτων, με κίνδυνο θερμές εκρήξεις στη Νοτιοανατολική Πτέρυγα.



Πρώτον: Το δρών Υπερσύστημα επί του Γεωπολιτικού αυτού Παράγοντος εμπεριέχει τους ανταγωνιζομένους Διεθνείς Πόλους Ισχύος, αφενός της Ουάσιγκτων και της ΕΕ (Παρίσι-Βερολίνο) και αφετέρου της Μόσχας. Μεταξύ, όμως, των Δυτικών Πόλων Ισχύος υπάρχει επίσης εσωτερικός ανταγωνισμός: Στο Υποσύστημα των Κεντροδυτικών Βαλκανίων είναι σαφής ο ανταγωνισμός μεταξύ ΗΠΑ-Βερολίνου, αλλά και Παρισίων-Βερολίνου. Οι ΗΠΑ επιθυμούν τη ΝΑΤΟϊκή ολοκλήρωση στην βαλκανική περίμετρο σε συνεργασία με την Γαλλία του Μακρόν, πράγμα που επισημοποιεί σήμερα η γαλλική στρατιωτική/ναυτική παρουσία στην Λάρνακα, ώστε να ελέγξουν την ρωσική επιρροή προς την Μεσόγειο. Οι ΗΠΑ, αδιαφορούν επί του τύπου επιλύσεως του «ονοματολογικού» των Σκοπίων. Απλώς, στηρίζουν μια ανέλπιστη αποδοχή από πλευράς

Ελλάδος η οποία επιλύει το γεωστρατηγικό πρόβλημα για την αμερικανική προβολή ισχύος, και παράλληλως εγγράφουν μετοχές στην επίλυση του σκοπιανού ζητήματος, ώστε να ανατρέψουν πλήρως το γερμανικό «μονοπώλιο». Αντιθέτως, η Γερμανία επιμένει να θωπεύει τον σκοπιανό «ταυτοτικό μακεδονισμό» και τον εξ αυτού εκπορευόμενο υπονομευτικό, εις βάρος της Ελλάδος, δήθεν «αλυτρωτισμό» εξυπηρετούσα –διακριτικώς– τον άξονα Βερολίνου-Μόσχας-Αγκύρας. Αμφιβάλλει κανείς ότι εάν τα Σκόπια εδέχοντο την ονομασία, π.χ. «Βασίλης», οι ΗΠΑ και το ΝΑΤΟ δεν θα είχαν ουδέν πρόβλημα να εντάξουν τον Ιούλιο τον «Βασίλη» εις το ΝΑΤΟ; Οχι βέβαια.

Το εξ αυτού του γεγονότος, όμως, προσποριζόμενο όφελος των αγγλοσαξωνικών θαλασσιών δυνάμεων ανταγωνίζεται ενδο-Δυτικώς την αναδυόμενη χερσαία γερμανική δύναμη και λαμπρή συνεργάτιδα της Μόσχας εις τα ενεργειακά, την Γερμανία! Και η Γερμανία αποβλέπει στην, και επιθυμεί διακαώς, την δημιουργία ενός (ανεξαρτήτου από τους αγγλοσαξωνικούς περιορισμούς και ελέγχους) γερμανικού ενεργειακού άξονος. Του άξονος Αξιού – Βαρδάρη – Μοράβα – Δούναβη με του οποίου την γεωπολιτική παρουσίαση θα ασχοληθούμε κατωτέρω. Άλλωστε, οι προθέσεις ενεργειακού ελέγχου του Βερολίνου στο συνολικό ζήτημα της ενεργειακής ασφαλείας της Ε.Ε. εουν καταστεί κραυγαλέως εμφανείς από την δημιουργία και λειτουργία του συστήματος των αγωγών Ρωσίας-Γερμανίας Nord Stream I και II οι οποίοι έχουν ετήσια ικανότητα μεταφοράς 55 δισ m<sup>3</sup> (1,9 τρις ft<sup>3</sup>), η οποία προβλέπεται να διπλασιασθεί το 2019 σε 110 δισ m<sup>3</sup> (3.9 τρις ft<sup>3</sup>). Προς το παρόν μεταφέρουν 22 δισ m<sup>3</sup> λόγω των περιορισμών που έχει επιβάλει η ΕΕ στην Gazprom.

Το Βερολίνο, επιθυμεί πάση θυσία την επέκταση της οικονομικής και πολιτικής της κυριαρχίας του, στην ζώνη: Σερβίας (μελλοντικού μέλους της ΕΕ), σκοπιανής «Μακεδονίας» (επίσης πιθανού μελλοντικού μέλους της ΕΕ) και ελληνικής Μακεδονίας, εκβιαζομένης από τον υποκινούμενο σκοπιανό «μακεδονισμό». Εάν αυτό επιτευχθεί,

η Γερμανία ως οικονομικός και πολιτικός ηγεμών της ΕΕ (κάτι βέβαια που τίθεται όλο και περισσότερο εν αμφιβόλω στην παρούσα πολιτική ευρωπαϊκή συγκυρία), σε συνεργασία με την άλλη διεθνή χερσαία δύναμη την Ρωσική Ομοσπονδία (κάτι που ενοχλεί αφάνταστα την Ουάσιγκτον), επιθυμεί να προχωρήσει στην υλοποίηση ενός Ρωσο-ιρανο-γερμανικού ενεργειακού διαδρόμου τύπου South Stream μέσω Ελλάδος (ΕΕ), Σκοπίων (ΕΕ τότε), Σερβίας (ΕΕ τότε) και Κροατίας (ΕΕ) ή/και μέσω Μοράβα-Δουνάβευς. Και, βεβαίως σε αυτό θα βοηθήσουν οι πρόσφατες σχέσεις συνεργασίας Μόσχας – Αγκύρας.

Άλλωστε, ο γερμανικός τεχνικοοικονομικός έλεγχος μιας μελλοντικής εμπορευματικής συνδέσεως της spot αγοράς υδρογονανθράκων του λιμένος του Ρότερνταμ με το Αιγαίο, μέσω του γερμανικού ελέγχου επί της προαναφερθείσης και σχεδιαζομένης ζεύξεως Αξιού-Μοράβα-Δούναβη, είναι ακόμη ένα πολύ σημαντικό διακύβευμα για μια αναδυόμενη ευρωκυρίαρχο Γερμανία. Έτσι φυσικά το Βερολίνο ελπίζει να έχει επιτύχει το, από Αυστροουγγρικής περιόδου, όνειρό της να κατέλθει στο Αιγαίο. Όταν θα εκδηλωθούν εις στο μέλλον οι δήθεν «αλυτρωτικές» τάσεις της εργαλειοποιηθείσης από το Βερολίνο «Βόρειας Μακεδονίας», το Βερολίνο με μεγίστη σπουδή και «ανθρωπιστικό-δικαιωματιστικό ενδιαφέρον», θα αναμειχθεί για την «επίλυση» των εντάσεων με σκοπό την, κατ' αρχήν, ουδετεροποίηση της ζώνης Αξιού-Μοράβα και κατόπιν τον πλήρη έλεγχό της. Θα επιθυμούσε δε τα μάλα να λειτουργεί, ως «εγγυήτρια δύναμις» των «ανθρωπίνων δικαιωμάτων και πολιτικών ελευθεριών των «εθνικών μειονοτήτων» της περιοχής, με πρώτη φυσικά, την (θού Κύριε...) «μακεδονική εθνική μειονότητα» η οποία ομιλεί και την «μακεδονική γλώσσα» και διαθέτει «μακεδονικό πολιτισμό» και η οποία θα εντοπίζεται μέχρι τον πολύτιμο λιμένα της Θεσσαλονίκης επί ελληνικών εδαφών.

Πως προκύπτουν όλα τούτα; μα δια του άρθρου 7 της ατυχούς και παραώρου Συμφωνίας των Τρεσπών, παραδίδομε ως Ελληνική Πολιτεία και Ελληνικό έθνος εις ένα αλβανο-ρωμα-σλαβο-ελληνικό

πολυεθνικό μωσαϊκό το δικαίωμα χαλκεύσεως ενός ψευδο-εθνικού κοινωνικού σχηματισμού, ο οποίος έχοντας την «μακεδονική εθνικότητα» κατά τον κύριο Ζάεφ, (και όχι «ιθαγένεια» όπως μόνον οι εν Ελλάδι «αρμόδιοι παράγοντες» αντιλαμβάνονται), δια τους πολίτες του (7, §4), σε συνδυασμό όμως με την «μακεδονική γλώσσα» (7, §4) στηρίζει απολύτως την σουρεαλιστική εκδοχή της «δημιουργίας έθνους» με ευλόγως...«μακεδονικό πολιτισμό», «μακεδονική ιστορία», «μακεδονική κουλτούρα και κληρονομιά»!

Νομίζω και δικαίως, ότι ανθρωπολογικώς (θού Κύριε!), κοινωνιολογικώς, πολιτικώς και διεθνολογικώς σκεπτόμενοι δεν μπορούμε παρά να του ευχηθούμε νάναι ευτυχισμένο το νεογέννητο «μακεδονικό έθνος» και να του προσφέρομε και τα νενομισμένα παρά τω αναδόχω δωσίματα. Ένα «κλασικό»: 1) την στήριξή μας για την έναρξη της ενταξιακής του διαδικασίας στην Ε.Ε. ένα πολύ ακριβό: 2) την αμέριστη στήριξή μας για την πρόσκλησή του για ένταξη εις στο ΝΑΤΟ, και μερικά στρατηγικού και οικονομικού ενδιαφέροντος για τα Σκόπια και την Γερμανία όπως αυτά που προοιονίζονται τα άρθρα 13, 14, §4 όπου είναι εμφανής η δημιουργία υποδομών αγωγών φυσικού αερίου και πετρελαίου, στο ίδιο άρθρο §6 όπου τα...περίκλειστα και άνευ θαλασσιών ακτων Σκόπια «θα αξιοποιηθούν» μαζί με την Ελλάδα «τις καλύτερες διαθέσιμες τεχνολογίες και πρακτικές» (δηλ. τις...γερμανικές, στον άξονα Αξιού, Μοράβα, Δούναβη λέγω εγώ), και λοιπά ωραία. Με όλα τα ανωτέρω ως εργαλεία το Βερολίνο απεργάζεται την κατάργηση κάθε, αγγλοσαξωνικής επιρροής, ΝΑΤΟ-δυτικού τύπου πρόνοια «ενεργειακής ασφαλείας» της ΕΕ, εφόσον οι ενεργειακοί στρατηγικοί εταίροι του Βερολίνου επί του άξονος αυτού και του λιμένος της Θεσσαλονίκης θα είναι η ρωσική και η ιρανική ενεργειακή βιομηχανία, μέσω τουρκικών εδαφών. Βεβαίως από την γερμανική αυτήν στόχευση, μέχρι την υλοποίησή της, υπάρχει το ερώτημα των αναμενομένων αμερικανικών αντιδράσεων! Εάν αυτές δεν υπάρξουν, θα αποδειχθεί ότι η Ουάσιγκτων έχει απωλέσει το γεωπολιτικό

παίγνιο στο Βόρειο Αιγαίο προς όφελος του γερμανο-ρωσο-τουρκο-ιρανικού μλόκ. όπου συντομότατα θα εμπλακεί και η Κίνα δια της χρήσεώς του ως μέρος του «Νέου Δρόμου του Μεταξιού» (OBOR)!

Ας δούμε όμως τώρα την γεωπολιτική εικόνα του φιλόδοξου αυτού σχεδίου πλευσίμου ποταμίου εμπορευματικής οδού.

### Ιστορική Αναδρομή

Η σημασία του ποταμού Μοράβα ως πλωτή δίοδος εμπορευματικών μεταφορών και κυρίως υδρογονανθράκων υψηλής στρατηγικής σημασίας προκύπτει από την δυνατότητά του να διασυνδέσει την Βόρεια, Δυτική και Κεντρική Ευρώπη με την Μεσόγειο Θάλασσα δια του Λιμένος της Θεσσαλονίκης, αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά το 1841, όταν σερβικές εφημερίδες δημοσίευσαν ότι τέσσερα πλοία που μετέφεραν αλληλογραφία, κατέπλευσαν για την πόλη Čuprija διαμέσου του ποταμού Μοράβα. Στη συνέχεια, σχηματίστηκε η «French – Serbian Society of navigation», η οποία λειτούργησε από το 1844, έως το 1864, οργανώνοντας τη ναυσιπλοΐα στους ποταμούς Δούναβη, Σάβα και Μοράβα, ενώ ταυτόχρονα εντάχθηκε υπό την σκέπη της γαλλικής «Major company for navigation», η οποία ιδρύθηκε με διάταγμα του Ναπολέοντα στις 14 Σεπτεμβρίου 1850.

Τον Ιούλιο του 1859 μια εταιρεία γαλλικών συμφερόντων με επωνυμία «Principal Compagnie de Bateux à Vapeur» απευθύνθηκε στον πρίγκιπα Miloš Obrenović με αίτημα την αποκλειστική εμπορική χρήση για τριάντα χρόνια του ποταμού Μοράβα. Παρόλο που οι Ρώσοι ασκούσαν πιέσεις για την ίδια εκμετάλλευση από μεριάς τους, η σύμβαση μεταξύ Σέρβων και Γάλλων υπογράφηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 1860.

Το 1879, το «Bulletin of the Serbian Learned Society» δημοσίευσε το σύγγραμμα του Σέρβου Μηχανικού Ante Aleksić «Morava – Its present state and possibilities of navigation», το οποίο περιγράφει τις τεχνικές δυνατότητες και την οικονομική σκοπιμότητα της ναυσιπλοΐας στον ποταμό Μοράβα.

Το 1904, προτάθηκε η κατασκευή μιας πλωτής οδού που θα συνέδεε τον Δούναβη με το Αιγαίο και έγιναν προσπάθειες για την προσέλκυση κεφαλαίων από την Αγγλία και τη Γερμανία. Η πλωτή όδευση από τον ποταμό Δούναβη μέσω του ποταμού Μοράβα, προς το Αιγαίο ονομαζόταν «line of European economic gravity in relation to Suez». Η σύνδεση αυτή εμφανίζεται από τις σχετικές εκπονηθείσες μελέτες ως «θεμελιώδους σημασίας για την εμπορευματική διασύνδεση μεταξύ Κίνας, Ινδίας, Μέσης Ανατολής και Ευρώπης.». Φυσικά, η διασύνδεση αυτή όταν ολοκληρωθεί δύναται να μεταφέρει υδροποιημένο φυσικό αέριο από τις ΗΠΑ προς τον Κεντροευρωπαϊκό, Δυτικοευρωπαϊκό και Βορειοευρωπαϊκό χώρο ενισχύοντας την ευρωπαϊκή ενεργειακή ασφάλεια, όπως αυτή νοείται από την Δύση. Δηλαδή απεξαρτημένη από την ρωσική επιρροή.

Είναι γεγονός ότι στο προσεχές μέλλον, οι οικονομίες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα διαμέσου της OBOR, μια εναλλακτική όμως θαλάσσια όδευση, η οποία θα επωφεληθείτε από τις δυναμικές οικονομικές εξελίξεις που βρίσκονται σε εξέλιξη στην Ανατολική Αφρική και τη Νότια Ασία είναι κρίσιμης σημασίας τόσο για την Ευρώπη, όσο και για την Κίνα. Από γεωοικονομική άποψη, δεν υπάρχει καλύτερη θαλάσσια όδευση από αυτή που περιλαμβάνει την Ελλάδα, με τα λιμάνια της να είναι οι πλησιέστεροι ευρωπαϊκοί ηπειρωτικοί λιμένες προς τη διώρυγα του Σουέζ.(6)

Επιπρόσθετα το 1907 στο New Jersey (ΗΠΑ) ιδρύθηκε η «American Engineering Company», η οποία προσέλαβε τον καθηγητή Nicholas Stamenkovic από την Τεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου του Βελιγραδίου για να πραγματοποιήσει προκαταρκτικές μελέτες επί του σχεδιασμού της πλωτής όδευσης Μοράβα-Βαρντάρ/Αξιού.

Το 1973, μια ομάδα εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών συνέταξε μια έκθεση σχετικά με τη διαδρομή Μοράβα-Βαρντάρ/Αξιού αναδεικνύοντας την σημασία του έργου, ενώ στις αρχές του 2013, ο

καθηγητής Milan Bačenić έθεσε και πάλι το ζήτημα της ολοκληρωμένης διαχειρίσεως του ποταμού Μοράβα και της κατασκευής της πλωτής οδεύσεως από τον ποταμό Δούναβη προς το Αιγαίο. Επιπρόσθετα υπογράφηκε το «πρωτόκολλο κατανοήσεως» για την εκπόνηση της μελέτης βιωσιμότητας για την υλοποίηση του σχεδίου υποδομών στον ποταμό Μοράβα, με την εταιρεία «China Gezhouba Group Corporation».

Το 2013 η ίδια εταιρεία μετά από ενδελεχή έρευνα υπέβαλε ολοκληρωμένη έκθεση σχεδιασμού, προτείνοντας την αναβίωση του έργου, καθορίζοντας τα επόμενα βήματα που θα πρέπει να γίνουν.(7) Το Πεκίνο αξιολογεί την διασύνδεση αυτή ως συνέχεια του One Belt One Road (OBOR), και την πλέον συμφέρουσα για την τροφοδοσία των Ευρωπαϊκών αγορών με κινεζικά προϊόντα αλλά και της κινεζικής αγοράς με ευρωπαϊκά προϊόντα. Κινέζοι αξιωματούχοι εκτιμούν ότι η χώρα έχει επενδύσει πάνω από 8 δισεκατομμύρια δολάρια (6,7 δισεκατομμύρια ευρώ) στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη στο πλαίσιο της δημιουργίας υποδομών για το OBOR. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το διμερές εμπόριο μεταξύ Κίνας και χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης το έτος 2016, αυξήθηκε κατά 11% σε σχέση με το 2011. Η Κίνα σημείωσε ιδιαίτερη επιτυχία στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων (Σερβία, Μαυροβούνιο και Βοσνία-Ερζεγοβίνη), όπου δεν διατίθενται κονδύλια της ΕΕ και δεν ισχύουν οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όταν ο κινέζος Πρόεδρος επισκέφθηκε το Βελιγράδι το 2016 συζήτησε διεξοδικά την κατασκευή του καναλιού, που αποτελεί τα τελευταία χρόνια προτεραιότητα της σερβικής ηγεσίας.

Ήδη η κινεζική εταιρεία China Gezhouba Group Corporation (CGGC), που έχει υπογράψει πρωτόκολλο κατανόησης με τη σερβική κυβέρνηση, παρέδωσε στο Βελιγράδι ολοκληρωμένη έκθεση σχεδιασμού του έργου καθορίζοντας τα επόμενα βήματα, για τα οποία όμως αναγκαία είναι η συναίνεση και συγκατάθεση Αθηνών και Σκοπίων. Σύμφωνα με τους Κινέζους εμπειρογνώμονες, το έργο



θεωρείται εφικτό και βιώσιμο. Στις ενστάσεις που ακούγονται ότι είναι «φαραωνικό» και δεν θα μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στην υλοποίησή του οι οικονομίες των βαλκανικών χωρών που θα εμπλακούν, ήδη η Κίνα απαντά με την επίδειξη ενδιαφέροντος για την ανάληψη από μέρους της, της χρηματοδότησεως, ενώ υπάρχει και η λύση να παραχωρηθούν δικαιώματα εκμεταλλεύσεως, όπως συμβαίνει και σε άλλες παρόμοιες περιπτώσεις. Παράλληλα, και εφόσον το έργο κριθεί εφικτό και βιώσιμο, θεωρείται βέβαιη και η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει ως προτεραιότητα τις ποτάμιες μεταφορές, οι οποίες εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ήδη από την δεκαετία του 70' η Κίνα προσπαθούσε συστηματικά να συνάψει σχέσεις εμπορικής συνεργασίας με τις υπόλοιπες κομμουνιστικές χώρες της Βαλκανικής, με τους κόπους να αποδίδουν συνεχώς καρπούς τα τελευταία χρόνια. Ειδικότερα, στην παρούσα χρονική συγκυρία, η Κίνα βρίσκεται στο TOP10 εμπορικών εταίρων, σε όλες ανεξαιρέτως χώρες της Βαλκανικής με τα μερίδια αγοράς να παρουσιάζονται τόσο ποσοστιαία, όσο και σε απόλυτα νούμερα, στον Πίνακα 1, που ακολουθεί.

Πίνακας 1: Κατάταξη συναλλαγών βαλκανικών χωρών με την Κίνα (σε \$)

Ποσοστό		Όγκος Συναλλαγών			
1	Κόσοβο	8,7%	1	Ρουμανία	4.500.784.081
2	Μαυροβούνιο	8,6%	2	Ελλάδα	3.557.780.237
3	Αλβανία	7,1%	3	Σλοβενία	1.972.108.809
4	Σερβία	4,8%	4	Σερβία	1.628.309.783
5	Ελλάδα	4,7%	5	Βουλγαρία	1.628.186.172
6	Βοζνία-Ερζεγοβίνη	4,4%	6	Κροατία	729.325.135
7	FYROM	4,1%	7	Βοζνία-Ερζεγοβίνη	632.406.442
8	Ρουμανία	3,3%	8	Αλβανία	469.658.066
9	Σλοβενία	3,1%	9	FYROM	469.037.273
10	Βουλγαρία	3,0%	10	Κόσοβο	297.958.255
11	Κροατία	2,1%	11	Μαυροβούνιο	224.485.933

Πηγή: Eurostat 2016

Συμπληρωματική ένδειξη του ενδιαφέροντος της Κίνας για την περιοχή της Βαλκανικής, αποτελούν τα κεφάλαια που έχουν επενδυθεί από το 2005 έως και το 2017 από την κινεζικές εταιρείες σε έργα υποδομής, τα οποία και παρουσιάζονται πολύ παραστατικά στον παρακάτω χάρτη.

Εικόνα 1: Επενδύσεις κινεζικών εταιρειών σε έργα υποδομής (σε δις \$), 2005-2017



Πηγή: China Global Investment Tracker, 2017

Βασικά χαρακτηριστικά του έργου

Οι υποστηρικτές του καναλιού Δούναβη-Μοράβα-Αξιού επισημαίνουν ότι με το συγκεκριμένο έργο ενισχύεται η μεταφορά προϊόντων στις αγορές της Κεντρικής και της Βόρειας Ευρώπης αλλά και του Καυκάσου και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ υποβαθμίζεται αισθητά ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών και ο στρατηγικός χαρακτήρας των Στενών του Βοσπόρου. Αυτό, υποβαθμίζει σαφώς την γεωπολιτική σημασία της Τουρκίας και αναβαθμίζει σαφώς την αντίστοιχη της Ελλάδος και της FYROM. Βεβαίως χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στα ζητήματα νεο-βάλκανικού αλυτρωτισμού μεταξύ των δύο χωρών, η οποία δεν επεδείχθη σε καμμία περίπτωση από την περιβόητη «Συμφωνία των Πρεσπών», ώστε να αποφευχθούν εις το μέλλον διεκδικήσεις οι οποίες θα υποστηρίζονται, όπως άλλωστε συμβαίνει και σήμερα από το σύμπλοκο Γερμανίας-Αυστρίας. Το ότι η εν λόγω Συμφωνία δεν καλύπτει αυτές τις προϋποθέσεις ασφαλείας, καθίσταται διαρκώς εμφανές από την χρήση την οποία της κάνει ο κος Ζάεφ, ομιλών για «μία και μόνη Μακεδονία, μία και μόνη Μακεδονική εθνότητα και μία και μόνη μακεδονική γλώσσα» έχοντας ήδη λησμονήσει το όνομα «Βόρεια Μακεδονία», αλλά βασιζόμενος στα κατοχυρωμένα από την Συμφωνία με την ελληνική υπογραφή, «μακεδονική εθνότητα/nationality και όχι citizenship/υπηκοότητα», «μακεδονική γλώσσα» και «μακεδονικό πολιτισμό». Είναι επίσης σαφές ότι ενισχύεται η «ηπειρωτική γερμανοσαξωνική» επιρροή στις εμπορευματικές ευρωπαϊκές μεταφορές αλλά και ελέγχονται οι διασυνδέσεις Σουέζ-Ευρώπη όπως και Κίνα-Ευρώπη από το Δίπολο Βερολίνου-Βιέννης. Και αυτό, τεκμηριούται σαφώς από το γεγονός ότι η πλωτή οδευση θα προσφέρει μια πολύ ταχύτερη και χαμηλότερου κόστους διαδρομή για τα φορτία που προορίζονται για την Ευρώπη από την Άπω Ανατολή. Μελέτες υποστηρίζουν ότι μια τέτοια διαδρομή θα συντομεύσει κατά τέσσερις ημέρες, σε σύγκριση με την υπάρχουσα κατάσταση.(8) Από πλευράς δε ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ η σύνδεση αυτή υποστηρίζεται από την σερβική και γερμανική πλευρά, ότι θα

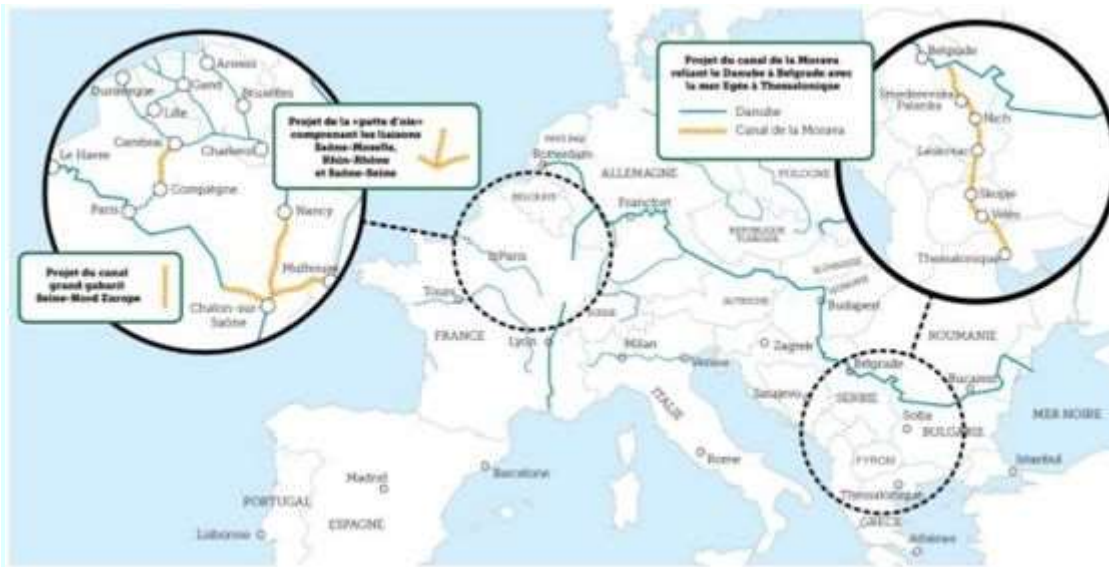
αποτελέσει εναλλακτική οδευση για την προμήθεια πετρελαιοειδών από την Μέση Ανατολή, αυξάνοντας την ευρωπαϊκή ενεργειακή ασφάλεια και οδηγώντας την Σερβία ακόμα πιο κοντά στην ένταξη της στους κόλπους της Ένωση. Ο γράφων, ήδη από το 2004/2005 είχε επισημάνει την σημασία του άξονος Πόρτ Σάιντ-Ρότερνταμ και την είχε απεικονίσει χαρτογραφικά. Ο άξων αυτός και η διαδρομή του, θα ολοκληρωθεί απολύτως με την υλοποίηση της πλωτής οδού Αξιού/Βαρδάρη-Μοράβα-Δούναβη.

Εικόνα 3: Οι Γεωπολιτικοί Άξονες της Μεσογείου



Πηγή: Ι. Θ. Μάξης, Γεωπολιτική προσέγγιση για ένα νέο Ελληνικό Αμυντικό Δόγμα, Παπαζήσης, Αθήνα 2006, (Χάρτης 7, σ. 48)

Συμπληρωματικά, κατά μήκος της συγκεκριμένης οδεύσεως είναι δυνατόν να αναπτυχθούν υποδομές καλωδίων οπτικών ινών για μεταφορά δεδομένων υψηλής ταχύτητας, κατά τη διάρκεια της κατασκευής της. (βλ. εικόνα 4)



Εικόνα 4: Ποτάμιες διασυνδέσεις στην Ευρώπη και ο OBOR

Τα βασικά χαρακτηριστικά της πλωτής όδευσης Μοράβα-Βάρνταρ-Αξιού σύμφωνα με τους Milena Nikolic, του Ινστιτούτου Εφαρμοσμένων Σπουδών του Βελιγραδίου και Dragan Duncic, του Γραφείου Περιφερειακής Αναπτύξεως της Σερβίας, 2015 είναι τα ακόλουθα:

Συνολικό μήκος του άξονα	651km
Συνολικό μήκος στον ποταμό Μοράβα	345,74km
Συνολικό μήκος στον ποταμό Βάρνταρ-Αξιός	274,68km
Συνολικό μήκος του καναλιού κατά μήκος λεκανών απορροής	29,68km
Συνολικό μήκος πλευρικών καναλιών	166,50km
Φράγματα με υδροηλεκτρικές εγκαταστάσεις για πλοία	58
Σημεία Ανύψωσης	5
Σχεδιαζόμενες κατασκευές σιράγγων	5
Βάθος του ποταμού στο μέσο του	4m
Βάθος του ποταμού στις εκβολές του	3,75m
Μέγιστο πλάτος του ποταμού σε επίπεδη επιφάνεια	28m
Κατά μήκος κλίση μέχρι το ύψος του 1 μέτρου πάνω από τον πυθμένα	1:4
Κατά μήκος κλίση πάνω από το ύψος του 1 μέτρου πάνω από τον πυθμένα	1:3
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλών	800m

Πιο συγκεκριμένα, για τεχνικούς λόγους το έργο χωρίστηκε σε πέντε επιμέρους τμήματα:

«Το πρώτο τμήμα θα ξεκινά από τον Δούναβη και θα φτάνει στο Σταλάκ, με μήκος περίπου 150km και θα έχει συνολική υψομετρική διαφορά περίπου 58m. Σε αυτό το τμήμα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του έργου, θα υπάρχουν συνολικά 7 σημεία ανύψωσης (locks), ώστε να επιτευχθεί η πλοήγηση μέσω των καναλιών.

Το δεύτερο τμήμα θα ξεκινά από το Σταλάκ και θα καταλήγει στην λεκάνη απορροής του Presevo, με μήκος περίπου 196km και συνολική υψομετρική διαφορά 266m. Σε αυτό το τμήμα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του έργου, θα υπάρχουν συνολικά 30 σημεία ανύψωσης (locks).

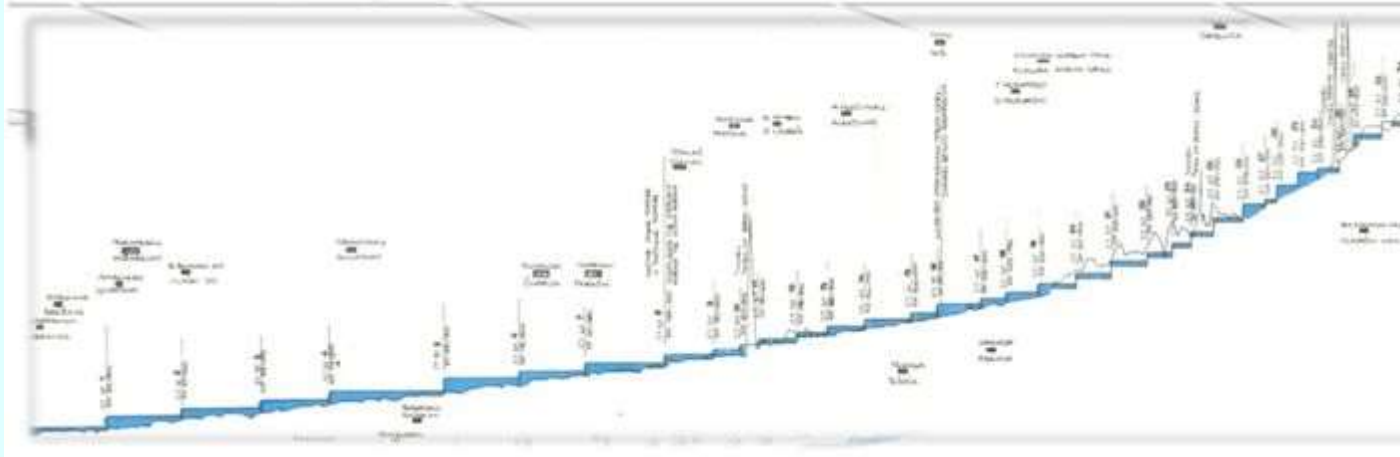
Το τρίτο τμήμα θα ξεκινά από την λεκάνη απορροής του Presevo και θα καταλήγει σε οριζόντιο κανάλι, ανάμεσα στην λεκάνη απορροής του Δούναβη και στην λεκάνη απορροής του Vardar/Αξιού. Το μήκος αυτού του τμήματος θα είναι περίπου 30km, με συνολική υψομετρική διαφορά περίπου 36m. Αντιλαμβάνεται κανείς εύκολα, ότι εάν εν τω μεταξύ, συμβεί η συζητούμενη ανταλλαγή Πρέσεβου έναντι Μητρόβιτσας μεταξύ Σερβίας και Κοσόβου, τότε το αλβανικό στοιχείο της περιοχής αποκτά μεγαλύτερη στρατηγική επιρροή επί του κρίσιμου αυτού γεωστρατηγικού άξονος και αυτό σημαίνει ότι δι αυτού αποκτά ακόμη μεγαλύτερη επιρροή η Τουρκία στον ίδιο άξονα.

Το τέταρτο τμήμα θα ξεκινά από το οριζόντιο κανάλι μεταξύ της λεκάνης απορροής του Δούναβη και του Vardar/Αξιού και θα καταλήγει στα σύνορα της πΓΔΜ και της Ελλάδας, με μήκος περίπου 202km και συνολική υψομετρική διαφορά 386m. Σε αυτό το τμήμα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του έργου, θα υπάρχουν συνολικά 22 σημεία ανύψωσης (locks).

Το πέμπτο τμήμα θα ξεκινά από τα σύνορα της πΓΔΜ με την Ελλάδα και θα καταλήγει στο Αιγαίο, με μήκος περίπου 73km και συνολική υψομετρική διαφορά 44m. Σε αυτό το τμήμα, σύμφωνα με το σχεδιασμό του έργου, θα υπάρχουν συνολικά 3 σημεία ανύψωσης (locks)»(11).

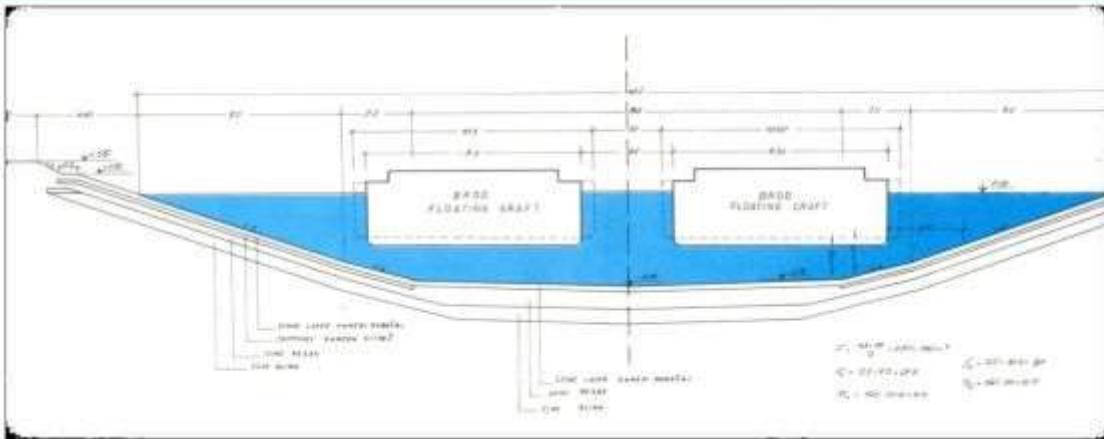
Ένα ενδεικτικό σκαρίφημα της όψης που θα έχει από τεχνικής πλευράς η πλωτή όδευση, παρουσιάζεται στις εικόνες που ακολουθούν.

Εικόνα 5: Σκαρίφημα της τομής της πλωτής όδευσης Δούναβη-Μοράβα-Αξιού (Εγκάρσια τομή)

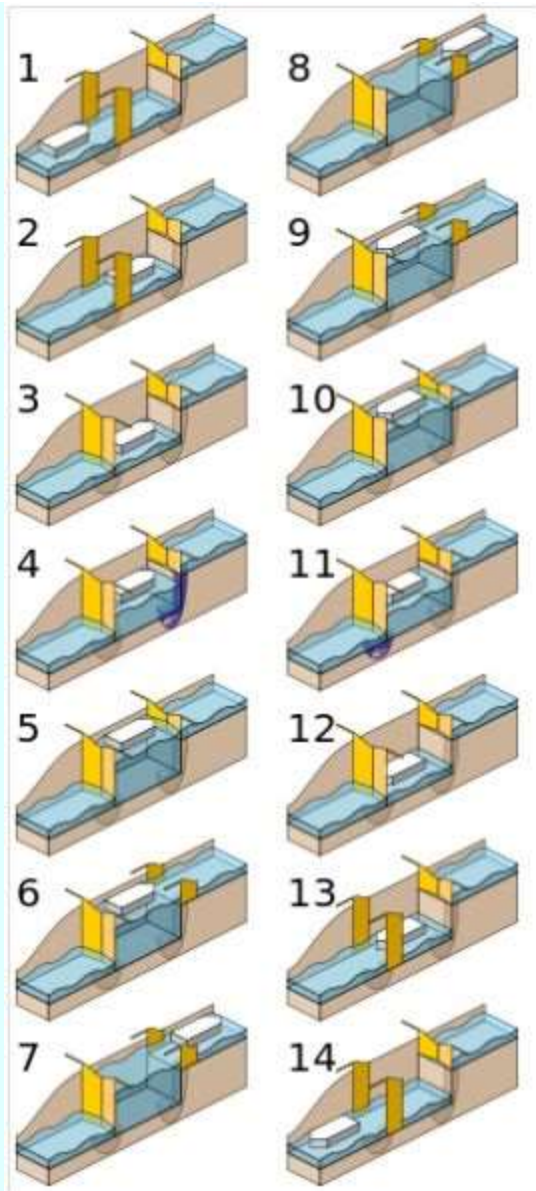


(Prof. Nikolic M., Duncic D., "Danube-Morava-Vardar/Axios-Aegean Sea waterway and Silk Road Economic Belt", Belgrade, p.11)

Εικόνα 6: Σκαρίφημα οριζόντιας τομής σημείου ανύψωσης της πλωτής όδευσης Δούναβη-Μοράβα-Αξιού



Εικόνα 7: Τρόπος λειτουργίας σημείου ανύψωσης (Lock)(14)



(Prof. Nikolic M., Duncic D., "Danube-Morava-Vardar/Axios-Aegean Sea waterway and Silk Road Economic Belt", Belgrade, p.11)

### Δυναμικότητα Έργου

Η εκτίμηση της πιθανής δυναμικότητας του έργου βασίζεται πάνω στην μέγιστη δυνατότητα που έχουν τα σημεία ανύψωσης που θα υπάρχουν κατά μήκος της πλωτής όδευσης, να εξυπηρετήσουν τα διερχόμενα πλοία. Σε ένα σημείο ανύψωσης είναι δυνατή η ταυτόχρονη εξυπηρέτηση δύο πλοίων συνολικής χωρητικότητας 2.500 τόνων. Ο χρόνος που χρειάζεται για να γίνει η είσοδος και η έξοδος των πλοίων στο σημείο ανύψωσης είναι 30min. Η μέγιστη



υποθετική ποσότητα εμπορευμάτων που μπορεί να διακινηήσει κάθε σημείο ανύψωσης είναι 120.000 τόνοι ημερησίως ή 43,8 εκατομμύρια τόνοι ετησίως, ενώ η μέση υποθετική ποσότητα εμπορευμάτων που μπορεί να διακινηήσει κάθε σημείο ανύψωσης είναι:  $5000 \text{ t/ώρα} \times 18 \text{ ώρες} \times 250 \text{ ημέρες} = 22,5 \text{ εκατομμύρια τόνοι ετησίως.}(15)$

### Κόστος Έργου

Μια γενική εικόνα της κατανομής του κόστους του έργου, με ονομαστικές αξίες έτους 2006, δίνεται παρακάτω:

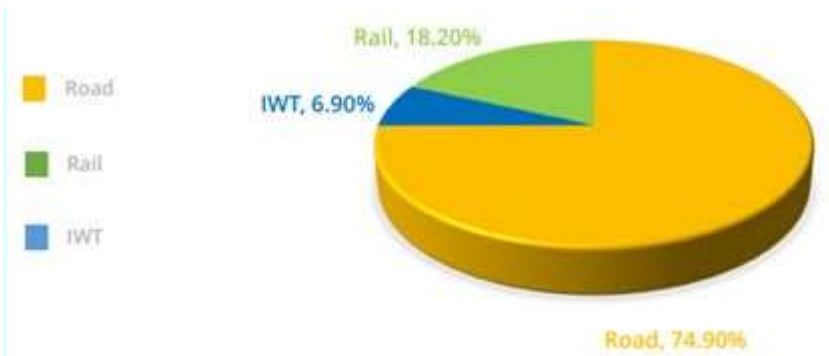
**Πίνακας 3: Κατανομή κόστους Έργου Σύνδεσης Δούναβη-Μοράβα-Αξιού**

Σύνδεση Δούναβη-Μοράβα-Αξιού	Ποσοστό Επένδυσης (%)	Κόστος (σε εκατ. ευρώ)
Μεγάλος Μοράβας	9%	450
Νότιος Μοράβας	30%	1.500
Βαρντάρ (Αξιός) - Λιμάνι Θεσσαλονίκης	48%	2.400
Ρύθμιση του Δυτικού Μοράβα 73.2 km	5%	300
Ρύθμιση του ποταμού Νισαβα 15 km	2%	100
Ρύθμιση του ποταμού Βαρντάρ 35 km (έως τα Σκόπια)	5%	250
ΣΥΝΟΛΟ	100%	5.000

### Οι ευρωπαϊκές πλωτές οδεύσεις

Η εσωτερική ναυσιπλοΐα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καταλαμβάνει μερίδιο 6.9% στον συνολικό όγκο των εμπορευματικών μεταφορών και περιλαμβάνει περίπου 40.000 χιλιόμετρα πλωτών οδών, αλλά το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά υψηλότερο στις χώρες με καλή υποδομή πλωτών οδών, όπως η Ολλανδία της οποίας το ποσοστό ανέρχεται σε 46,6% και της Ρουμανία σε 29%.

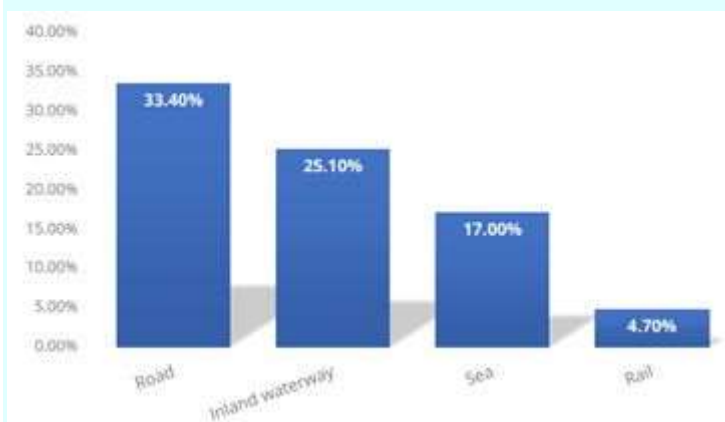
Εικόνα 8 : Μερίδιο αγοράς μέσω μεταφοράς στην ΕΕ



Πηγή: Eurostat, 2014

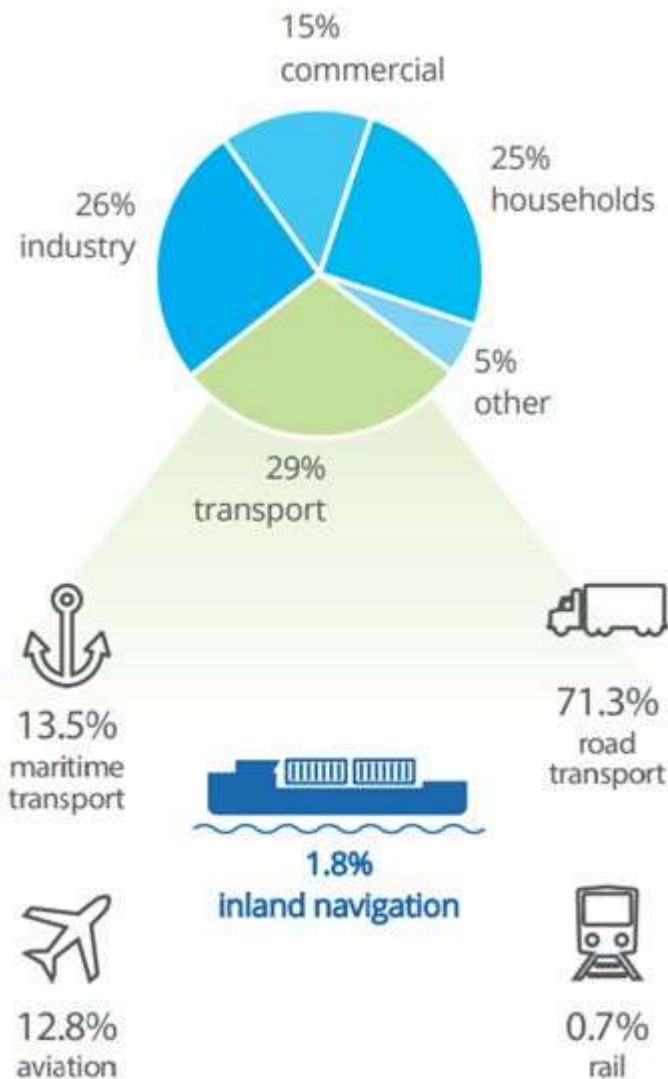
Παράλληλα, οι μεταφορές μέσω πλωτών οδεύσεων παρουσιάζουν την δεύτερη καλύτερη επίδοση ρυθμού αύξησης ανάμεσα στα διάφορα είδη εμπορευματικών μεταφορών την περίοδο 1995-2013, αμέσως μετά από τις οδικές (βλ. Εικόνα 9), με τις τελευταίες όμως να αποτελούν εξαιρετικά επιβαρυντικές για το περιβάλλον, όπως βλέπουμε και στην Εικόνα 10.

**Εικόνα 9 : Ποσοστό αύξησης εμπορευματικών μεταφορών ανά είδος 1995-2013**



Πηγή: Eurostat, 2014

**Εικόνα 10: Εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά κλάδο**

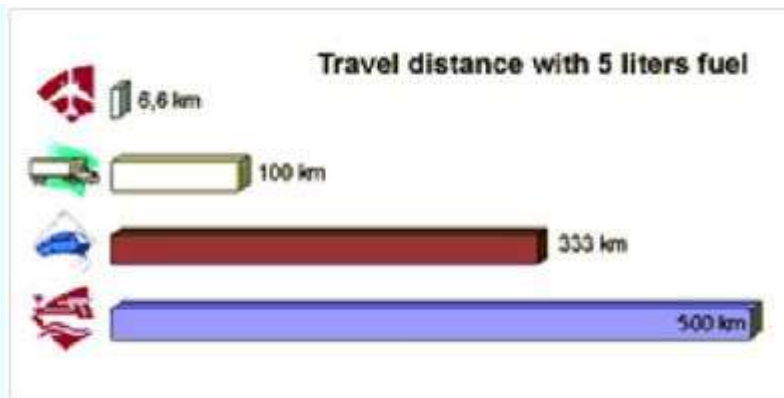


Πηγή: Inland Navigation Europe, 2017

### Σύγκριση κόστους μεταφοράς στις πλωτές οδεύσεις

Μια φορτηγίδα 1.350 τόνων καταναλώνει τέσσερις έως επτά φορές λιγότερο καύσιμο από ό, τι ένα οδικό όχημα. Με μόνο 5 λίτρα καυσίμου, μια φορτηγίδα μπορεί να μεταφέρει ένα τόνο φορτίου σε απόσταση 500 km. Με το ίδιο ποσό καυσίμων, ένα τραίνο θα μπορούσε να μεταφέρει ένα τόνο φορτίου 333 km, ένα φορτηγό μόλις 100 km, ενώ ένα αεροπλάνο μόλις 6,6 km.(18) (Βλ. Εικόνα 11).

Εικόνα 11: Απόσταση που μπορεί να διανυθεί με 5 λίτρα καυσίμου ανά κατηγορία



Στα παραπάνω δεν συμπεριλαμβάνεται το έμμεσο κόστος που προκύπτει για τις τοπικές κοινωνίες και μπορεί να οφείλεται σε ατυχήματα, θόρυβο, ρύπανση, αλλαγή του κλίματος, κ.α. Η ναυσιπλοΐα σε πλωτές οδεύσεις απολαμβάνει το χαμηλότερο κόστος σε αυτή την κατηγορία, με τις οδικές μεταφορές να ανέρχονται 24,12 ευρώ ανά 1000 ton-kilometres. Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το ίδιο έμμεσο κόστος είναι 12,34 ευρώ, ενώ για την ναυσιπλοΐα σε πλωτές οδεύσεις εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 5 ευρώ κατ'ανώτατο όριο.

Πίνακας 4: Έμμεσα Κόστη Μεταφορών

Είδος Κόστους	Οδικές Μεταφορές	Σιδηροδρομικές Μεταφορές	Ναυσιπλοΐα σε Πλωτές Οδεύσεις
Ατυχήματα	5.44	1.46	0
Θόρυβος	2.14	3.45	0
Ρύπανση	7.85	3.80	3.00
Αλλαγή Κλίματος	0.79	0.50	Αμελητέο
Υποδομές	2.45	2.90	1.00
Κυκλοφοριακή Συμφόρηση	5.45	0.23	Αμελητέο
Σύνολο	24.12	12.34	5.00 (MAX)

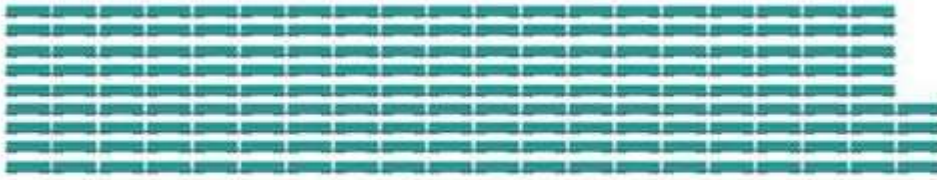
Επιπρόσθετα, ως προς την μεταφορική δυνατότητα των φορτηγίδων που χρησιμοποιούνται στις πλωτές οδεύσεις αρκεί να παραθέσουμε την παρακάτω εικόνα, για να κατανοήσουμε την σημαντικότητα τους.

**Εικόνα 12: Συγκριτική αναπαράστασή μεταφορικής ικανότητας μεταφορικών μέσων**

1 νηοπομπή με τέσσερις ωθούμενες φορτηγίδες: 7 000 καθαροί τόνοι



175 σιδηροδρομικά βαγόνια 40 καθαρών τόνων έκαστο



280 φορτηγά οχήματα 25 καθαρών τόνων έκαστο



Πηγή: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Ειδική Έκθεση: «Εσωτερικές πλωτές μεταφορές στην Ευρώπη, 2015

Θα πρέπει να τονιστεί όμως, ότι οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές είναι βραδύτερες από τις αντίστοιχες οδικές και χρησιμοποιούνται για μη ευπαθή προϊόντα και εμπορεύματα που δεν προϋποθέτουν άμεση παράδοση, όπως μεταλλεύματα, προϊόντα διύλισης πετρελαίου, άνθρακος και αργού πετρελαίου.

## Δυνητικοί Επενδυτές

### Α. Η ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ένας από τους πιο πιθανούς επενδυτές και σίγουρα από τους πιο βασικούς υποστηρικτές για το συγκεκριμένο έργο θα μπορούσε να είναι η Γερμανία. Η κατασκευή της πλωτής οδεύσης μεταξύ Μοράβα, Βαρντάρ και Αιγαίου θα μπορούσε να αναβαθμίσει σημαντικά την αξία της πλωτής οδεύσης Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, δημιουργώντας στρατηγική σύνδεση μεταξύ Βόρειας Θάλασσας και Αιγαίου και κατ' επέκταση του Ατλαντικού Ωκεανού με την Μεσόγειο Θάλασσα.

Δεν αποτελεί μυστικό άλλωστε ότι η Γερμανία αποτελεί τον μεγαλύτερο χρήστη των ποτάμιων οδεύσεων με την γερμανική βιομηχανία παραγωγής χάλυβος και άνθρακα να επωφελείται τα

μέγιστα από αυτό, με τις χώρες Ολλανδία, Βέλγιο, Ουκρανία και Σερβία να ακολουθούν, όπως φαίνεται και στον παρακάτω Πίνακα. Εν ολίγοις, με τις χώρες που η Γερμανία επιθυμεί να εντάξει στην ιδιαίτερη γεωστρατηγική σφαίρα επιρροής της.

Πίνακας 5: Top 10 διεθνών ροών μεταφοράς μεταλλευμάτων και άλλων προϊόντων εξόρυξης και λατομείων

Α/Α	Χώρα Φόρτωσης	Χώρα Εκφόρτωσης	Όγκος (σε 1.000 tonnes)
1	Ολλανδία	Γερμανία	6.271
2	Γερμανία	Ολλανδία	2.728
3	Ολλανδία	Βέλγιο	2.356
4	Ουκρανία	Σερβία	2.074
5	Ουκρανία	Αυστρία	1.516
6	Βέλγιο	Ολλανδία	1.385
7	Γερμανία	Βέλγιο	1.166
8	Γαλλία	Γερμανία	632
9	Βέλγιο	Γερμανία	538
10	Ολλανδία	Αυστρία	464
-	Λοιπά	3.211	

Πηγή: Eurostat, 2016

## Β. ΕΕ και ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι σέρβοι ακαδημαϊκοί Sarcevic J., Karanovic S., υποστηρίζουν ότι: «Εκτός από τη Γερμανία, δυνητικοί επενδυτές θα μπορούσαν να είναι η Ε.Ε. ή η Ιαπωνία ως μία από τις προηγμένες τεχνολογικά και οικονομικά χώρες παγκοσμίως. Με αυτόν τον τρόπο, η Ιαπωνία θα συμμετάσχει σε ένα από τα σημαντικά έργα στην Ευρώπη, ενώ η Σερβία, η ΠΓΔΜ και η Ελλάδα θα εξασφαλίσουν μακροπρόθεσμα έναν επενδυτή και σταθερό εταίρο».(22) Βεβαίως, οι Sarcevic J., Karanovic S., δεν φαίνεται να προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στις αμερικανικές βουλήσεις ελέγχου του δρομολογίου.

## Γ. ΚΙΝΑ

Τέλος και η κινεζική πλευρά είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα εκφράσει επενδυτικό ενδιαφέρον, καθώς το 2013 η θαλάσσια σύνδεση μεταξύ Δούναβη και Θεσσαλονίκης επανήλθε στην επικαιρότητα με την επίσκεψη του Σέρβου Υπουργού φυσικών πόρων και Μίλαν Μπάτσεβιτς, στην Κίνα. Το Πεκίνο θεωρεί την σύνδεση αυτή ως την πλέον συμφέρουσα εναλλακτική δίοδο εισαγωγής των προϊόντων τους στην Ευρώπη μετά το λιμάνι του Πειραιά. Έτσι λοιπόν υπογράφηκε ένα ΜΟΥ μεταξύ της Σερβικής κυβέρνησης και της κινεζικής εταιρίας China Gezhoubou Group Corporation. Άλλωστε το Πεκίνο θεωρεί την Σερβία ως σημαντικό στρατηγικό μεταφορικό έρεισμα διελεύσεως για την προβολή οικονομικής ισχύος προς την ΕΕ, εφόσον έχει ήδη εντάξει στον συνολικό επενδυτικό του σχεδιασμό την Ελλάδα. Το γεγονός ότι η Σερβία δεν είναι εισέτι μέλος της Ε.Ε. και δεν ισχύουν οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί και οι αντίστοιχες κοινοτικές δεσμεύσεις, αποτελεί κίνητρο για το Πεκίνο να εντάξουν την σερβική ποτάμια λεκάνη στην διέλευση Αξιού/Βαρδάρη, Μοράβα και Δούναβη προς την Κεντρική, Δυτική και Βόρεια Ευρώπη.

Μία από τις προτεραιότητες από την άποψη αυτή, είναι η σιδηροδρομική γραμμή κόστους 2 δισεκατομμυρίων ευρώ μεταξύ Βελιγραδίου και Βουδαπέστης (HSR) για την οποία υπογράφηκε συμφωνία τον Δεκέμβριο του 2014. Ο σιδηρόδρομος αποτελεί μέρος ενός μεγαλύτερου έργου που στοχεύει στη σύνδεση του Πειραιά και της Βουδαπέστης μέσω ενός σιδηροδρομικού σταθμού υψηλών ταχυτήτων (διαβαλκανικό), το οποίο εξετάζεται από το 2014. Έχουν υπογραφεί συμφωνίες μεταξύ του κινέζου πρωθυπουργού και των ομολόγων του από τη Σερβία, την Ουγγαρία και τα Σκόπια.

Μέχρι στιγμής, η Κίνα χρηματοδότησε στη Σερβία έναν θερμοηλεκτρικό σταθμό στο Στάνιρι (1,7 δισεκατομμύρια δολάρια) και μια γέφυρα 1500 μέτρων πάνω από τον ποταμό Δούναβη στο Βελιγράδι (170 εκατομμύρια ευρώ), ενώ έχουν εξεταστεί και άλλα έργα υποδομής. Ορισμένα εξ αυτών είναι η κατασκευή της περιφερειακής οδού του Βελιγραδίου από την κινεζική κρατική

Sinohydro, έργο το οποίο υπολογίζεται σε 608 εκατομμύρια δολάρια, ενώ συζητείται και η δημιουργία μιας βιομηχανικής ζώνης, ειδικά για τις κινεζικές εταιρείες.(23)

### Επιχειρηματολογία κατά του Έργου

Τα πιο σημαντικά επιχειρήματα κατά της επένδυσης είναι τα ακόλουθα:

– «Υπέρογκο κόστος: Σχετικά με το κόστος, υπάρχουν ποικίλες εκτιμήσεις για το πόσο μπορεί να στοιχήσει το έργο στο σύνολο του, καθώς εκτός από το κανάλι, θα πρέπει να κατασκευαστούν και άλλες εγκαταστάσεις. Επιπρόσθετα οι σκεπτικιστές υποστηρίζουν ότι η συγκεκριμένη πλωτή οδεύση θα «κόψει» ουσιαστικά τη Σερβία στην μέση. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να κατασκευαστεί ένας μεγάλος αριθμός από γέφυρες

– Περίοδος κατασκευής: σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις θα χρειαστούν τουλάχιστον 13 χρόνια για την ολοκλήρωση του έργου, με τους πιο πεσιμιστές να μιλάνε για περισσότερα από τριάντα χρόνια. Βασικό τους επιχειρήμα είναι ότι οι Γερμανοί χρειάστηκαν σχεδόν έναν αιώνα να ολοκληρώσουν το κανάλι Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, από την ημέρα σύλληψης της ιδέας

– Επιπτώσεις στο περιβάλλον: Υπάρχουν φόβοι ότι η κατασκευή της πλωτής οδεύσης και άλλων πλευρικών οδεύσεων θα καταστρέψουν το περιβάλλον στις χώρες ενδιαφέροντος.

– Κερδοφορία του έργου: Αν και οι θαλάσσιες μεταφορές είναι σίγουρα οι πιο κερδοφόρες, είναι όμως και οι πιο αργές. Επιπρόσθετα, τίθεται το ερώτημα ποια τάση στη μεταφορά αγαθών θα είναι επικρατέστερη την περίοδο ολοκλήρωσης του έργου. Γεγονός που



αυξάνει την πολυπλοκότητα στην πρόβλεψη των αποσβέσεων του έργου»

### **Επιχειρηματολογία υπέρ του Έργου**

Τα πιο σημαντικά επιχειρήματα υπέρ της επένδυσης είναι τα ακόλουθα:

- «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας: Η οικοδόμηση τέτοιων σταθμών, παράλληλα με το έργο, θα καλύψει πλήρως τις ανάγκες ηλεκτρικής ενέργειας της Σερβίας και σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό των υπολοίπων χωρών. Ειδικά για την Σερβία, ενδέχεται να υπάρξει πλεονασματική παραγωγή ενέργειας σε τέτοιο βαθμό που θα την καταστήσει εξαγωγό ηλεκτρικής ενέργειας.
- Θέσεις Εργασίας: Τουλάχιστον είκοσι χιλιάδες εργάτες θα απασχοληθούν στην κατασκευή της πλωτής όδευσης, ενώ οι θετικές επιπτώσεις στην οικονομία θα παρατηρηθούν και από την ανάπτυξη του παραποτάμιου τουρισμού.
- Συντόμευση διαδρομών: Η θαλάσσια διαδρομή από το Βελιγράδι στη Θεσσαλονίκη θα συντομεύσει κατά 1.260 km, δεδομένου ότι τα πλοία δεν θα πρέπει να διασχίζουν τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο, γεγονός που εξασφαλίζει αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη σύνδεση μεταξύ της Μεσογείου και της Βόρειας και της Κεντρικής Ευρώπης».

### **Έργα Υποδομών στις Ευρωπαϊκές Πλωτές Οδεύσεις**

Μία από τις βασικότερες στοχεύσεις της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. είναι η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, τα οποία παρεμποδίζουν την ομαλή ροή διακίνησης ανθρώπων και αγαθών, ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ένωσης.

Η μονάδα “CEF – Connecting Europe Facility” της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συγχρηματοδοτεί έργα υποδομών συνολικού ύψους 24,05 δισ. ευρώ για τα έτη 2014-2020, με το 6% αυτού του προϋπολογισμού να απευθύνεται σε έργα υποδομών πλωτών

οδεύσεων, ενώ τον Ιούνιο του 2016, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισήμανε για ακόμα μια φορά, ότι επιθυμεί η εσωτερική ναυσιπλοΐα να διαδραματίσει πολύ πιο σημαντικό ρόλο, από ό,τι σήμερα. Πιο συγκεκριμένα, με κοινή δήλωσή τους στο Ρότερνταμ, οι υπουργοί μεταφορών των χωρών που πρόσκεινται στον Δούναβη τόνισαν τη σημασία της ανάπτυξης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και συμφώνησαν να εντείνουν τις προσπάθειες αποκατάστασης και συντήρησης των πλωτών οδεύσεων.(26)

Είναι χαρακτηριστικό ότι σε όλη την Ευρώπη υπάρχουν 5 έργα σε φάση εξέλιξης για την αναβάθμιση των πλωτών οδεύσεων, 2 έργα σε φάση μελέτης και 1 έργο σε φάση προγραμματισμού, ενώ μόνο στην ευρύτερη περιοχή που καλύπτει ο Δούναβης, υπάρχουν 5 έργα σε φάση εξέλιξης, 2 έργα σε φάση μελέτης και 1 έργο σε φάση προγραμματισμού. Πιο αναλυτικά, όλα τα έργα παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη, ενώ τα έργα που αφορούν τον Δούναβη, παρουσιάζονται στην Εικόνα 13 και στον Πίνακα 6, οι οποίοι ακολουθούν.

Εικόνα 13: Έργα υποδομών πλωτών οδεύσεων στην Ευρώπη



Πηγή: Inland Navigation Europe, 2016

## Πίνακας 6: Έργα υποδομών πλωτών οδεύσεων στην περιοχή του Δούναβη

A/A	Έργο Υποδομής	Φάση Έργου
1	Upper Main	Σε εξέλιξη
2	Straubing-Vilshofen	Σε εξέλιξη
3	FAIRway Danube	Σε μελέτη
4	Danube East of Vienna	Σε εξέλιξη
5	Gabcikovo lock upgrade	Σε εξέλιξη
6	Serbian Danube	Σε προγραμματισμό
7	Capital dredging Romania	Σε μελέτη
8	Lock upgrade in Romania	Σε εξέλιξη

Πηγή: *Inland Navigation Europe, 2016*

Ο προβληματισμός για την σπουδή που επιδεικνύει το άρθρο 13 της συμφωνίας των Τρεσπών για την έγγραφη και εντός συμφωνίας παραχώρηση δικαιωμάτων περικλείστου Κράτους στην FYROM, την στιγμή που αυτά προβλέπονται στο πλαίσιο του Δικαίου της Θάλασσας, (Άρθα 58 και 69) κατόπιν σχετικού αιτήματος από το ενδιαφερόμενο μέρος (FYROM), εξέφρασε από το βήμα της Βουλής ο βουλευτής της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης, Γιάννης Μανιάτης. «Να σημειωθεί ότι με τον νόμο «Μανιάτη» 4001/2011, στο άρθρο 156, εντάχθηκε την πρώτη ρύθμιση για την ελληνική ΑΟΖ. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο αναφέρει: «... Ως υποθαλάσσιες περιοχές νοούνται ο βυθός και το υπέδαφος των εσωτερικών υδάτων της αιγιαλίτιδας ζώνης, της υφαλοκρηπίδας και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (αφ' ης κηρυχθεί) μέχρι την απόσταση των 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης.».

Σημαντικό είναι να υπογραμμίσουμε ότι «Στη Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας έλαβαν μέρος 29, από τα 30 κράτη άνευ ακτών που υπήρχαν τότε. Μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης τα κράτη αυτά έγιναν 42, ανάμεσα τους και τα Σκόπια. Η Γιουγκοσλαβία ήταν ένα από τα πιο ενεργά κράτη στην Διάσκεψη

του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, υπήρξε θερμός υποστηρικτής της Ελλάδας και της Κύπρου και υπέγραψε το UNCLOS. Όταν όμως διαλύθηκε σαν κράτος, οι επαρχίες της Σερβία, Μαυροβούνιο, Κροατία, Σλοβενία, Βοσνία και Μακεδονία έπρεπε να προσχωρήσουν ξανά στο UNCLOS με το νέο τους όνομα. Έτσι τα Σκόπια προσχώρησαν στο UNCLOS στις 19 Αυγούστου 1989 με το όνομα Μακεδονία».

### **Μελέτες σχετικά με την Σύνδεση Δούναβη-Μοράβα-Αξιού**

- Aleksic, A., *Velika Morava, its present state and possibilities for navigation*, Glasnik Srpskog ucenog drustva, Belgrade, 1879
- Stamenkovic, N., *Project of the Danube – Thessaloniki waterway*, American Engineering Company, Belgrade, 1909
- Project Bureau for River Transport, *Preliminary project of Danube – Thessaloniki waterway*, Belgrade, 1961
- Institute for Water Engineering of SR Macedonia, *Economic Study of Vardar River Catchment Area*, Skoplje, 1961
- Project Bureau “Ivan Milutinovic” PIM – Engineering and Contracting Company for Waterways, *Study of Navigation on Velika, Juzna and Zapadna Morava rivers*, Belgrade, 1964
- Institute for Water Engineering “Jaroslav Cerni”, *Study and problems of traffic in connection with arrangement of Morava Catchment Area*, Belgrade, 1964
- United General Water Engineering Enterprise “Morava”, *Economic base of the Morava river catchment area*, Belgrade, 1971

**\*Ο Ιωάννης Θ. Μάζης είναι Καθηγητής Οικονομικής Γεωγραφίας και Γεωπολιτικής Θεωρίας, Εθνικών και Καποδιστριακών Πανεπιστημίων Αθηνών**

Source: <https://www.tanea.gr/2018/09/29/politics/to-zitima-tis-symfonias-ton-prespon-kai-o-akson-aksiou-vardari-morava-dounavi/>