

Έδεσσα 1/1/2025 (Έδεσσαϊκός Κόσμος).

Φάκελος Σινική Θάλασσα.

1^ο Μέρος.

Ο Κινεζικός επεκτατισμός στην Περιοχή του Ινδοειρηνικού Ωκεανού.

Ανοίγοντας τον φάκελο Σινική θάλασσα, ήξερα από την αρχή ότι το άρθρο αυτό θα είναι μεγάλο σε έκταση, λόγω του ότι ο όγκος πληροφοριών γύρω από αυτή την περιοχή του πλανήτη μας, είναι τεράστιος και οι δρόμοι που μπορεί να πάρει κάποιος είναι παρά πολλοί, έτσι έκρινα σκόπιμο να σπάσω αυτό άρθρο σε τρεις συνέχειες, με σκοπό την όσο το δυνατόν καλύτερη ενημέρωση του αναγνώστη, χωρίς να τον κουράσω με ένα μακροσκελές κείμενο. Στο πρώτο μέρος του άρθρου, θα προσπαθήσω να φωτίσω τον τρόπο με τον οποίο το Πεκίνο, επιχειρεί να ελέγξει τους εμπορικούς ναυτικούς διάβλους, προς όφελός της, στην Νότια Σινική θάλασσα.

Τα Θαλάσσια **chock points** και η σημασία τους.

Το ρόλο που έχει η θάλασσά τόσο στην παγκόσμια οικονομία, όσο και στην προβολή ισχύος ενός κράτους, τη γνωρίζουμε όλοι και μάλιστα από την αρχαιότητα. Χαρακτηριστική είναι η φράση του Θουκυδίδη, «*Μέγα το της Θαλάσσης κράτος*»!!! Επίσης, αν ανατρέξει κάποιος στην ιστορία θα βρει πάρα πολλές θεωρίες που επιβεβαιώνουν τον Θουκυδίδη και θα διαπιστώσει ότι τα κράτη που έχουν θάλασσα και την αξιοποιούν με τον γεωπολιτικά ενδεδειγμένο τρόπο, μεγαλουργούν και γιγαντώνονται. Αυτό συμβαίνει, γιατί η θάλασσα από τη φύση και την απεραντοσύνη της, επιτρέπει στα σκάφη που κινούνται πάνω σε αυτή, να μην εντοπίζονται εύκολα, μια και δεν αφήνουν ίχνη πίσω τους, ειδικά όταν τα σκάφη κλείσουν τα συστήματα εντοπισμού τους. Βέβαια εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το θαλάσσιο δίκαιο έχει θεσπίσει κανόνες ναυσιπλοΐας, με τους οποίους ρυθμίζεται η όλη κίνηση των σκαφών επιφανείας και έτσι δεν υπάρχει μια άναρχη κατάσταση στον τομέα αυτό. Αυτοί οι κανόνες ναυσιπλοΐας επιβάλλουν στα πλοία την κίνηση, πάνω σε συγκεκριμένα δρομολόγια, τα οποία διαμορφώνονται από τους εξής παράγοντες, 1. Την συντόμευση των δρομολογίων, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται καλύτεροι οικονομικοί όροι εμπορίου και 2. Την Γεωγραφία της περιοχής, με σκοπό την αποφυγή διαφόρων «θερμών περιοχών» του πλανήτη, οι οποίες μπορούν να συμβάλουν αρνητικά στους κανόνες και το κόστος του εμπορίου.

Υπάρχουν όμως και σημεία, όπου αυτές οι γραμμές κίνηση τέμνονται μεταξύ τους, αλλά και επιβάλλουν την κίνηση των εμπορικών και μη πλοίων, να διέλθουν από σημεία τα οποία είναι πάρα πολύ κοντά στην ξηρά. Τα σημεία αυτά ονομάζονται **chock points**, δηλαδή σημεία ελέγχου. Τα σημεία αυτά είναι διώρυγες, φυσικές ή τεχνητές, όπου η διέλευση των πλοίων γίνεται με σκοπό την μείωση του χρόνου μετάβασης από ένα σημείο σε ένα άλλο. Στα σημεία αυτά

όμως, τα σκάφη εντοπίζονται πάρα πολύ εύκολα και έτσι μπορούν να ελεγχθούν με οποιονδήποτε τρόπο. Επίσης στα σημεία αυτά μπορεί εν καιρό πολέμου να στηθούν εύκολα ενέδρες, μια και ευκολά μπορούν να οχυρωθούν, είτε να αποκλειστούν από το πολεμικό ναυτικό των αντιμαχόμενων κρατών. Ένα από αυτά τα σημεία του πλανήτη είναι και το στενό του Μαλάκκα, το οποίο βρίσκεται στη Νότια Σινική Θάλασσα, στο τριεθνές Μαλαισίας, Ινδονησίας και Σιγκαπούρης, η οποία είναι μέλος της Βρετανικής Κοινοπολιτείας.



Ο χάρτης μας δείχνει τα στενά το Μαλάκκα, σημεία ελλιμενισμού και ελέγχου της ναυσιπλοΐας στην περιοχή των στενών. Πηγή χάρτη: Διαδίκτιο.

Το γεωπολιτικό αποτύπωμα των Στενών του Μαλάκκα.

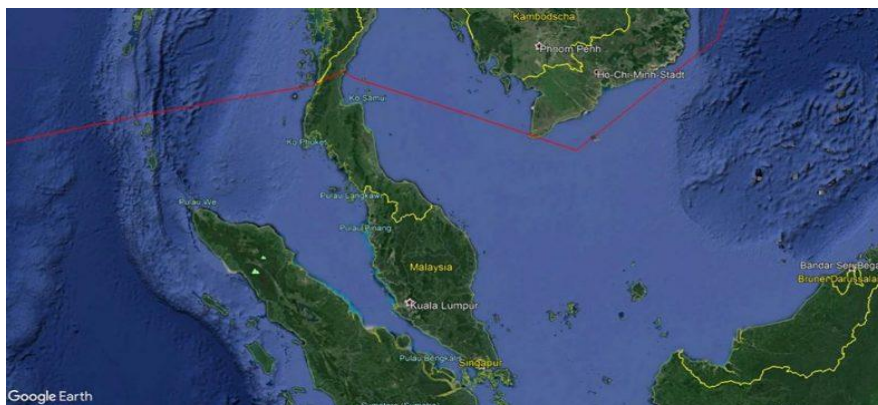
Σύμφωνα με τους παγκόσμιους οργανισμούς, το ένα τρίτο του εμπορίου διακινείται στη Νότια Σινική Θάλασσα. Αυτό το θαλάσσιο δρομολόγιο, είναι που ενώνει τον άξονα, Σουέζ - Περσικός Κόλπος - Ινδικός Ωκεανός και τέλος με τον Ειρηνικό Ωκεανό, πράγμα που καθιστά τα στενά του Μαλάκκα, ένα από τα σημαντικότερα σημεία του παγκόσμιου Εμπορίου. Για να γίνει πιο κατανοητό αυτό, αξίζει να πούμε ότι από εκεί διέρχεται το 21% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου και περίπου το 80% των ενεργειακών κινεζικών αναγκών. Επίσης σε ετήσια βάση διέρχονται των στενών, πάνω από 100.000 εμπορικά πλοία και αυτό με αυξητικές τάσεις, με ότι αυτό συνεπάγεται για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Βέβαια όπως όλα τα νομίσματα έτσι και αυτό, έχει δυο όψεις, αν και στη δική μας έχει και μια τρίτη όψη. Η μια όπως είπαμε είναι αυτή της οικονομικής ανάπτυξης, η δεύτερη όψη είναι του αυξημένου κινδύνου ατυχημάτων, λόγω της συχνότητας και του όγκου διερχομένων πλοίων και η Τρίτη, αυτή της πειρατείας. Με την παρουσία, αλλά και την εξάρτηση της Κίνας από αυτό το πέρασμα, η κατάσταση θα έπρεπε να αλλάξει για την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στην περιοχή. Σήμερα η Κίνα, όντας η δεύτερη Παγκόσμια οικονομία, αντιλαμβανόμενη τη σημασία της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και θέλοντας να επιτύχει καλύτερους όρους γι' αυτήν, αλλά και για να

πλήξει τους εμπορικούς της αντιπάλους, όπως η Ιαπωνία, προχωρά σε ένα έργο με τη συνεργασία της Ταϊλάνδης. Ένα έργο που θα τη βοηθήσει να επιτύχει δυο στόχους: 1. Την ασφαλή και απρόσκοπτη διέλευση των πλοίων που εξυπηρετούν τα δικά της συμφέροντα και ανάγκες και 2. Να πλήξει τον κύριο αντίπαλο της στην περιοχή που όπως είπαμε είναι Ιαπωνία, καθυστερώντας την διέλευση των σκαφών που μεταφέρουν εμπορεύματα της χώρας του Ανατέλλοντος Ηλίου, αυξάνοντας έτσι το κόστος των εμπορευμάτων της, λόγω της καθυστέρησης και έτι καθιστώντας το δυνητικά, ασύμφορο για τους παραλήπτες του.

Ο ρόλος της Ταϊλάνδης.

Σε αυτό το γεωπολιτικό - οικονομικό παιχνίδι, πρωταγωνιστικό ρόλο στην περιοχή θα παίξει η Ταϊλάνδη, όπου υπάρχει ένα στενό κομμάτι γης στα νότια της Χώρας, όπου εκεί και με την οικονομική στήριξη της Κίνας σκοπεύει να κατασκευάσει μια διώρυγα, μήκους, 102 χιλιομέτρων!!! Αυτό το «Φαραωνικό» τύπου έργο από την Ταϊλάνδη συζητείτε πάνω από μια δεκαετία, αλλά λόγω των ποσών που απαιτούνταν για την κατασκευή του, έμενε μόνο στις συζητήσεις, κάτι που άλλαξε με την οικονομική εμπλοκή της Κίνας στο όλο εγχείρημα, τα πράγματα έχουν αλλάξει.

Η κατασκευή του έργου, έχει δυο πλάνα, το πρώτο «μιλάει», για την κατασκευή διώρυγας στην περιοχή του σημερινού ισθμού Κρα, ο οποίος δυτικά οδηγεί στη θάλασσα Άνταμαν και ανήκει στην Μιανμάρ και ανατολικά, ανήκει στην Ταϊλάνδη και οδηγεί στον ομώνυμο κόλπο. Βέβαια ένα έργο σαν και αυτό θα κοστίσει χρόνο και χρήμα για τις εμπλεκόμενες Χώρες. Για να γίνει ποιο κατανοητό στον αναγνώστη τι πρόκειται να κατασκευαστεί στην περιοχή, θα αναφέρω κάποιες από τις λεπτομερείς του έργου. Όπως είπαμε το μήκος του θα είναι 102χιλ. το πλάτος 400 μέτρα και το βάθος 25μέτρα, έτσι ώστε να μπορούν να «φιλοξενηθούν», δύο μεγάλα εμπορικά πλοία, ταυτόχρονα ανά κατεύθυνση, χωρίς να περιμένει το ένα τη διέλευση του άλλου, όπως γίνεται στον Παναμά. Τέλος σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις, οι οποίες έγιναν μέσα στο 2023, το κόστος κατασκευής του έργου, ανερχόταν στο ύψος των 28 δις δολαρίων!!!



Στον χάρτη βλέπουμε το σημείο, όπου Κίνα και Ταϊλάνδη θέλουν την κατασκευή της διώρυγας Κρα. Πηγή χάρτη: Διαδίκτιο.

Το δεύτερο πλάνο που αφορά την ίδια περιοχή, «μιλάει», για την κατασκευή δυο λιμανιών και την ένωση τους με «κλειστή» σιδηροδρομική γραμμή, η οποία θα χρησιμοποιείται για την μετακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και μόνο, έτσι ώστε να καθιστά ταχύτερη την μετακίνηση των τρένων που μεταφέρουν τα εμπορεύματα, από την μια περιοχή στην άλλη, χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Στην περίπτωση που υλοποιηθεί το δεύτερο πλάνο, τότε το κόστος, αλλά και ο χρόνος που θα απαιτηθούν για την κατασκευή τους, άρα και της απόσβεσης, θα είναι κατά πολύ μικρότερο, που ίσως να αγγίζει ή και να ξεπερνά το 50% του αρχικού πλάνου. Στόχος όλου αυτού του εγχειρήματος είναι η κατάργηση της διέλευσης, δια θαλάσσης, παρακάμπτοντας τα στενά της Μαλάκκα, στα οποία εμπλέκονται η Ινδονησία, η Σιγκαπούρη και Μαλαισία, με την τελευταία να έχει σοβαρά πρόβλημα με την Κίνα, λόγω της έντονης οικονομικής και όχι μόνο διείσδυση των Κινέζων στην περιοχή, συν το γεγονός ότι ο δρόμος αυτός είναι κατά 1200 χιλιόμετρα, μακρύτερος και άρα πιο χρονοβόρος και κοστοβόρος, για την μεταφορά των εμπορευμάτων. Μετά την κατασκευή του έργου, ο χρόνος διέλευσης της περιοχής θα μειωθεί από τις πέντε ημέρες που θέλει ένα εμπορικό πλοίο για να διέλθει την περιοχή των στενών του Μαλάκκα, στις δυο και το κόστος που θα εξοικονομηθεί ανά δρομολόγιο ανέρχεται περίπου στις 400.000\$, ποσό διόλου ευκαταφρόνητο.



Ο χάρτης των στενών του Μαλάκκα. Πηγή χάρτη: Διαδίκτιο.

Ο Κινεζικός αδηφάγος επεκτατισμός στη Νότια Σινική θάλασσα και η σύνδεσή της με τα στενά του Μαλάκκα.

Γνωρίζοντας τώρα το πόσο σημαντικά είναι τα στενά του Μαλάκκα για την Κίνα, αλλά και το τι θέλει να αλλάξει προς όφελός της στην περιοχή με τη συνεργασία που προωθεί με την Ταϊλάνδη, θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε το πως σχεδιάζει να υποστηρίξει τα συμφέροντά της στην περιοχή. Αρχικά θα πρέπει να κατανοήσουμε του όρους γεωστρατηγική και γεωπολιτική ή όπως την ονομάζει ο καθηγητής κ. Μάζης οικονομική γεωγραφία, που μάλλον εγγίζει περισσότερο στην πραγματικότητα, σύμφωνα και με όσα είπαμε παραπάνω.

Αρχικά ο όρος «γεωπολιτική», αποτελεί αναλυτική μέθοδο, που μελετά και αναλύει, τους τέσσερις βασικούς άξονες, δηλαδή την άμυνα, την οικονομία, την πολιτική και τον πολιτισμό και τέλος την πληροφορία. Και η γεωστρατηγική, αποτελεί την «θεραπεία» των συμπερασμάτων της πρώτης μεθόδου. Δηλαδή των αναγκαίων μέτρων και πολύτοκων που χρειάζεται να εφαρμοστούν στις κατά τόπους περιστάσεις. Άρα υπό αυτό το πρίσμα, ο τρόπος που κατονομάζει ο κ. Μάζης τα πράγματα, είναι ο ορθός. Διαβάζοντας και εμβαθύνοντας κάποιος στους παραπάνω ορισμούς, εύκολα εξάγει το συμπέρασμα ότι και οι δύο ορισμοί είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την προβολή ισχύος, είτε αυτή θα την πούμε οικονομική, είτε θα την αποκαλέσουμε στρατιωτική.

Η Κίνα είχε καταλάβει πολλές δεκαετίες πριν, ότι το μέλλον της είναι στη θάλασσα και ότι χωρίς την γεωπολιτική ισχύ που παρέχει αυτή, δεν θα μπορούσε να αναπτυχθεί οικονομικά, αλλά και στρατιωτικά. Έτσι έβαλε σε εφαρμογή την ανάπτυξη των ναυτικών της δυνάμεων με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να υποστηρίξει, δια της στρατιωτικής ισχύος, που παρέχουν τα όπλα, να επιτύχει τους σκοπούς της. Πρωτεργάτης όλου αυτού του εγχειρήματος ήταν ο Ναύαρχος Λιου Χουακίνγκ, ο οποίος αντιλήφθηκε πολύ γρήγορα ότι, 1. Η θαλάσσια δίοδος παίζει τεράστιο ρόλο στην οικονομική και στρατιωτική ανάπτυξη μιας Χώρας. 2. Το γεωπολιτικό αποτύπωμα της ευρύτερης περιοχής της Ευρασίας είναι τεράστιο και 3. Όποιος καταφέρει να ελέγξει την ενεργειακή παραγωγή και την διακίνησή της, αποκτά αυτόματα τεράστιο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της Χώρας του και την εξάρτηση τρίτων Χωρών από αυτήν.

Η περίοδος ανάληψης της ηγεσία του Κινεζικού Πολεμικού Ναυτικού, από τον Ναύαρχο Λιου Χουακίνγκ, έγινε το μακρινό 1982. Αμέσως τέθηκε σε εφαρμογή ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο, από την πλευρά των Κινέζων, για την δημιουργία ενός σύγχρονου Πολεμικού Ναυτικού, που στόχο θα είχε να αμφισβητήσει την κυριαρχία των ΗΠΑ και να προάγει τα συμφέροντα του Πεκίνου στην περιοχή. Κεντρικός κινεζικός στόχος ήταν και συνεχίζει να είναι, μέχρι και σήμερα, ο αποκλειστικός έλεγχος του γεωγραφικού κομματιού του Ινδο-ειρηνικού. Ένας στόχος ο οποίος επιβάλλει την παρουσία ενός σύγχρονου και μεγάλο, σε αριθμό Π. Ν., αλλά και τη συνεργασία με τρίτες Χώρες, το έδαφος των οποίων θα φιλοξενεί κινεζικές ναυτικές βάσεις, έτσι ώστε να μπορούν να ελλιμενίζονται εκεί μεγάλες μονάδες επιφανείας, αλλά και υποβρύχια, του κινεζικού Π.Ν., έτσι ώστε να μπορεί το Πεκίνο να αναπτύσσει γρήγορα τις μονάδες του στα σημεία άμεσου ενδιαφέροντος, όταν και αν παραστεί ανάγκη, αλλά και με τη συνεχή της παρουσία στις περιοχές αυτές, να επιτυγχάνει καλύτερα διπλωματικά αποτελέσματα. Παραφράζοντας λίγο αυτό που έχει πει ο μεγάλος θεωρητικός του πολέμου, ο Καρλ Φον Κλαουζέβιτς (Carl von Clausewitz), θα λέγαμε ότι, η παρουσία του στρατού σε μια περιοχή, είναι η συνέχιση των διπλωματικών προσπαθειών με άλλα μέσα.

Η Κίνα λοιπόν μετά το 1982 προχώρησε στη ναυπήγηση πάσης φύσεως μικρών και μεγάλων μονάδων επιφανείας, αλλά και υποβρυχίων, ειδική μνεία για το εξοπλιστικό πρόγραμμα των Κινέζων θα κάνω στο τρίτο μέρος, αυτό που θα αφορά τις στρατιωτικές ισορροπίες της περιοχής. Παράλληλα έτρεξε ένα πρόγραμμα, σε διπλωματικό επίπεδο, με σκοπό να δημιουργήσει συμμαχίες με άλλες χώρες για τη δημιουργία στο έδαφός τους μεγάλων στρατιωτικών βάσεων, το οποίο με βάση τα όσα γνωρίζουμε έχει αποφέρει καρπούς και έτσι το καλοκαίρι του 2017 εγκαινίασε στο Τζιμπουτί, την πρώτη της στρατιωτική βάση, με το Κινεζικό πρακτορείο ειδήσεων «Νέα Κίνα», να αναφέρει χαρακτηριστικά και με θριαμβευτικό τόνο ότι, *«η Κίνα εγκαινίασε την πρώτη της στρατιωτική Βάση στο εξωτερικό, στις πόλες της ερυθράς θάλασσα, στο Τζιμπουτί»*.

Με αυτό τον τρόπο σήμερα το Πεκίνο έχει τη δυνατότητα να έχει ναυτικές δυνάμεις στο «Αφρικανικό Κέρασ» και έτσι, να ελέγχει την από τον Ινδικό Ωκεανό είσοδο των στενών του Μπαμπ ελ Μαντέμπ και φυσικά όλο τον Κόλπο του Άντεν, ένας έλεγχος που έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία με τη σημερινή κρίση που έχει ξεσπάσει στην περιοχή με τους Χούθι στην Υεμένη, η οποία φυσικά ως στενός σύμμαχος και άμεσα ελεγχόμενοι από το Ιράν, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το γεγονός, η Κίνα να αποτελεί και κύρια τροφοδότη πολεμικού υλικού και οτιδήποτε άλλο χρειαστούν οι τρομοκράτες στην Υεμένη.



Με κόκκινο χρώμα το κράτος του Τζιμπουτί, όπου υπάρχει η Κινεζική βάση και δεξιά εκτείνεται ο κόλπος του Άντεν. Πηγή χάρτη: Διαδίκτιο.

Μια ακόμα Χώρα της περιοχής, που έχει προνομιακές σχέσεις με το Πεκίνο και φυσικά μπορεί δυνητικά να εξυπηρετήσει τα σχέδια της για κυριαρχία στον Ινδικό Ωκεανό είναι το Πακιστάν. Το Πακιστάν, με το οποίο η Κίνα είναι σε συζητήσεις για τη δημιουργία ναυτικών βάσεων, διαθέτει πρόσβαση στη θάλασσα και θα μπορούσε να φιλοξενήσει στο έδαφός του δυο ναυτικές βάσεις, τη μία στο Γκουαντάρ και την άλλη στο Καρατσι. Το Γκουαντάρ το οποίο βρίσκεται κοντά στα σύνορα με το Ιράν και απέναντι από το Ομάν, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην Κίνα να επιτύχει πολλαπλούς στόχους. 1. Τον Έλεγχο του πετρελαϊκού διαύλου του Περσικού Κόλπου. 2. Την γρήγορη ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων προς στήριξη του Ιράν, αν αυτό ποτέ χρειαστεί και της ζητηθεί από την Τεχεράνη και 3. Την απρόσκοπτη υλικοτεχνική υποστήριξη της βάσης της, μιας και διαθέτει χερσαία σύνορα με το Πακιστάν και έτσι θα μπορεί να

μεταφέρει υποστηρικτικό, αλλά και έμψυχο υλικό, χωρίς τον κίνδυνο του αεροναυτικού αποκλεισμού. Η δεύτερη δυνητική βάση της Κίνας, στο Πακιστανικό έδαφος, θα μπορούσε να είναι στο Καρατσι, όπου από εκεί και σε συνεργασία τόσο με τη βάση του Γκουαντάρ, όσο και με τη βάση που θέλει να δημιουργήσει στο έδαφος της Ταϊλάνδης στον ισθμό του Κρά, όπως είπαμε, θα της παρέχει το πλεονέκτημα του πλήρους ελέγχου του Ινδικού.



Δορυφορική άποψη του Λιμανιού του Γκουαντάρ, στο Πακιστάν. Πηγή χάρτη: Διαδίκτυο.

Άλλη μια βάση που φημολογείται ότι διαθέτει η Κίνα στο εξωτερικό και είναι πραγματικά υπερπόντια και είναι στην Αργεντινή. Η βάση αυτή βρίσκεται στην Επαρχία Νεουκέν της Αργεντινής, εκτείνεται σε μια περιοχή δυο χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων και μισθώθηκε από το Πεκίνο, όταν στην προεδρία της Αργεντινής, ήταν η Κριστίνα Κίρχνερ. Επίσημα η κινεζική κυβέρνηση, νοίκιασε τη συγκεκριμένη έκταση με σκοπό τη δημιουργία ενός Κέντρου Διαστημικής Έρευνας και Παρατήρησης. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι, δυτικές μυστικές υπηρεσίες ελέγχουν το ενδεχόμενο η βάση αυτή να δημιουργήθηκε για κατασκοπευτική χρήση από τους Κινέζους και το σενάριο αυτό βασίστηκε στο γεγονός ότι κατά την υπογραφή της σύμβασης, μεταξύ Πεκίνου και Μπουένος Άιρες, ΔΕΝ είχε προβλεφθεί όρος, που υποχρέωνε την Κίνα, να περιορίσει τη χρήση της βάσεις για καθαρά επιστημονική χρήση. Το σενάριο αυτό μέχρι σήμερα δεν έχει επιβεβαιωθεί. Λίγο αργότερα, όταν στην προεδρία της Αργεντινής ανήλθε ο Μάκρη, επαναδιαπραγματεύθηκε τη σύμβαση με την Κίνα και ζήτησε την προσθήκη αυτού του όρου, έτσι θεωρητικά έβαλε τέλος σε αυτό το σενάριο, μιας και το Πεκίνο δέχθηκε να μπει ο όρος αυτός.



Η επαρχία Νεουκέν της Αργεντινής, όπου βρίσκεται η Κινεζική βάση.

Βέβαια, η Κίνα θα δεχόταν κάτι τέτοιο μόνο και μόνο για να πάρει την προσοχή των δυτικών από εκεί και έτσι να συνεχίσει αυτό που θέλει, χωρίς τη δαμόκλειο σπάθη της συνεχούς έξωθεν παρατήρησης. Όλα αυτά βέβαια, δεν έχουν ξεφύγει από την προσοχή τόσο των ΗΠΑ, όσο και της Ιαπωνίας, μια Ιαπωνία που εδώ και τέσσερα χρόνια έχει ξεκινήσει τις δικές της προετοιμασίες, τόσο σε διπλωματικό επίπεδο, όσο και σε στρατιωτικό, με σκοπό να αναχαιτίσει την Κινεζική επεκτατική πολιτική, αλλά και αναθεωρητισμό, βλέπε Ταϊβάν, σε Ειρηνικό και Ινδικό Ωκεανό.

Στο δεύτερο μέρος, το οποίο θα ακολουθήσει πολύ σύντομα, θα αναλύσουμε τις σχέσεις της Κίνας με τις γειτονικές τις χώρες.

Αθανάσιος Ι. Δημητριάδης.

Μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών.