Υ--Κααααααααααλημέρα κυριες και κυριοι και καλως ήρθατε σε άλλη μια εκπομπή Ελληνικού Ραδιοφώνου αυτό το όμορφο πρωινό. Τη περασμενη φορα που βρεθήκαμε, μιλήσαμε με τον κυρ. Μοσχονα και τον Κυρ Τζοσεφ για το θεμα της διγλωσσιας. Αυτη την φορα, εχουμε κι άλλο συναρπαστικό θεμα να σας προσφέρουμε και χαιρόμαστε πολύ που ειστε ξανα μαζι μας.

Ε--Εγώ, η Έμιλυ είμαι εδώ με τον Γιάννη να σας μιλησουμε για την σχεση των Ελλήνων με την θάλασσα. Παρα το γεγονός οτι η σημερινη εικονα της Ελλαδας εχει σχεση με την παραλια, τα νησιά, και τον τουρισμο, για αιωνες η ελληνες χρειαζοταν και χρησιμοποιουσαν την θαλασσα απο αναγκη να βγαλουν το ψωμί τους. Εδω με τους δυο καλεσμένους μας, τον Κυρ. Φυλακτοπουλο και εναν εφοπλιστή που μας εχει ζητησει να παραμείνει ανωνυμος, θα βουτήξουμε στα βαθια νερα της ιστοριας της ελληνικης ναυτιλιας, και τους αντιστοιχους γεωπολιτικούς δεσμούς.

Y - Θα ξεκινήσουμε μια συζήτηση η οποία για πολλούς ανθρώπους είναι ένα θέμα περιορισμένης γνώσης - η ναυτιλία. Δεν πρόκειται για περιορισμένη γνώση εξαιτίας της άγνοιας ή της υπαιτιότητας του λαού, αλλά ότι η ίδια η βιομηχανία επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό γύρω από τη γεωγραφική της θέση. Εμείς, εδώ στο Οχάιο, δεν έχουμε πρόσβαση σε λιμένες θαλάσσιων υδάτων που μας επιτρέπουν να συνδεθούμε με τον κόσμο. Ως αποτέλεσμα, με την έλλειψη υποδομών και θέσεων εργασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλία, οι πολίτες εκτός αυτού του πλαισίου δεν έχουν κατανόηση του τομέα. Ένας άγνωστος του θέματος μπορεί να ξεκινήσει να σκέφτεται τη ναυτιλία ως φορτηγό της θάλασσας.

Ε - πριν μπουμε στα βαθια, ας ακουσουμε μια εισαγωγη απο τον πρωτο κυριο που θα μας συνοδέψει στην ιστορία μας σήμερα.

***Audio Clip 1***

Ε- Ο δεύτερος καλεσμένος μας είναι ένας κύριος ο οποίος βρίσκεται στα πλαίσια της ναυτιλίας εδώ και εξήντα χρόνια. είναι μεγάλη του ευχαρίστηση που είναι εδώ μαζί μας.  Για τον σκοπό της εκπομπής, θα τον ονομάσουμε κ. Κώστα.

Υ - Ο κ. Κώστας μας βοηθάει να συμπληρώσουμε τα κενά στην (ir-mi-ni-ah) ερμηνεία της ναυτιλίας.

***Audio Clip 10***

Ε- Ο κ. Φυλακτόπουλος μας προσφέρει κάποια σχόλια για το πλεονέκτημα που έχει η Ελλάδα βάση της γεωγραφίας της

***Audio Clip 8***

Ε--Αυτό που για εμάς αισθάνεται σαν μια ξένη βιομηχανία, για τους Έλληνες είναι ριζωμένο στην κουλτούρα και τις κοινωνικές τους εξορμήσεις. Από νεαρή ηλικία, οι Έλληνες αναγνωρίζουν τη σημασία μιας σημερινής εξέχουσας βιομηχανίας, όχι μόνο στη σύγχρονη οικονομία τους αλλά και ως προς την ιστορία τους. Ενώ οι Ρωμαίοι χρησιμοποίησαν τη θάλασσα για να κατακτήσουν άλλους, οι Έλληνες τη χρησιμοποίησαν κυρίως για να εξασφαλίσουν έναν τρόπο ζωής. Η πλοήγηση ήρθε φυσικά λόγω του τοπίου, του περιβάλλοντος και του κλίματος. Η γεωργική έκταση στην Ελλάδα ήταν περίπου το ένα πέμπτο της συνολικής γης, ενώ οι ακτές καλύπτουν ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό της Ελλάδας. Επιπλέον, η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας την έθεσε στην καρδιά των περισσότερων αρχαίων οδών ναυτιλίας. Δεν αποτελεί, λοιπόν, έκπληξη το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα ένα από τα παλαιότερα επαγγέλματα των Ελλήνων. Είναι προφανές λοιπόν ότι οι έλληνες αγαπούν τη θάλασσα και αυτά που μπορεί να προσφέρει. Τι έχετε να πείτε γι’ αυτό κ. Κώστα; Κάπως έτσι αρχίσατε να ασχολείστε με αυτό το επάγγελμα;

***Audio Clip 15***

Y - H ναυτιλία, με πολλούς τρόπους, διευκόλυνε τη μαζική εξάπλωση των ιδεών του πολιτισμού, του νομίσματος και της δημοκρατίας στην Ελλάδα. Ενώ ο Αριστοτέλης και ο Σωκράτης οραματιζόταναυτά που συνέβαλαν στη σημερινή ισχυρή βάση για τη φιλοσοφία, τα μαθηματικά και την αστρονομία, αυτές οι ιδέες είχαν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν μέσω πλοίων σε άλλα μέρη της Ελλάδας, των Βαλκανίων και της Ευρώπης, αυξάνοντας έτσι τον αντίκτυπό τους.

E  - Σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, φάνηκε ότι τα κυρίαρχα κράτη πόλεων κυριαρχούσαν πολλές φορές ως κέντρο εμπορίου και ως εκ τούτου επικεντρώνονταν σε μεγάλους λιμένες όπου οι βιομηχανίες μπορούσαν να εξάγουν αποτελεσματικά τις ιδέες και τα προϊόντα που παράγονται στις περιοχές τους σε ακόρεστες αγορές αλλού.

Y - Οι πρώτοι πολιτισμοί ιδρύθηκαν στη Σουμερία, στη Μεσοποταμία και στη Βαβυλωνία οι οποίες είναι γεωργικές κοινωνίες οπότε αυτοί αφοσιώθηκαν περισσότερο στην καλλιέργεια.

Οι Φοίνικες και Έλληνες αναπτύσσουν ως επί το πλείστον τη ναυτιλία σε μεγάλη κλίμακα όσο και οι Κρητικοί και Μινωικοί πολιτισμοί, και οι κάτοικοι της Σαντορίνης. είχαν ναυτική δύναμη.

Ε--Η ναυτιλία στην σημερινή Ελλάδα χρονολογείται γύρω στο 1500 π.Χ., με πλούσια ιστορία μέχρι και σήμερα. Πρώτα ήρθαν οι Κρητικοί, οι οποίοι αντιμετώπισαν την καταστροφή του νησιού και της ναυτικής τους εξουσίας λόγω έντονων πυρκαγιών. Ιστορικά πρόσωπα όπως τον Ηρακλή και υπέροχoi ναυτικοί εμφανίστηκαν αυτήν την περίοδο. Έπειτα είχαμε τους Έλληνες στις Μυκήνες, με αρχηγό τον Αγαμέμνονα. Στη μάχη της Τροίας, οι Μυκήνες συνέβαλαν 300 σκάφη από τα συνολικά 1186 πλοία. Αυτά τα πλοία λειτουργούσαν με κουπιά, που απαιτούσαν τεράστιο ανθρώπινο δυναμικό και αφοσίωση.

Y---Οι κατακτητές της περιοχής της Ελλάδας όλο και έβρισκαν νέους τρόπους να αναπτύξουν τον πλούτο τους. Η εμφάνιση των νομισμάτων στον 6ο και 7ο αιώνα π.Χ. βοήθησε πολύ με αυτήν την εξάπλωση. Μπόρεσαν να πάρουν τον πλούτο τους, να τον βάλουν σ’ ένα πλοίο και να τον πάρουν κάπου αλλού και έτσι να καθορίζουν το οικονομικό τους πλούτο σε διεθνές επίπεδο. Τα κέρματα, πλέον, ήταν εγγενώς συνδεδεμένα με το εμπόριο και τη θάλασσα—ο νέος φορητός πλούτος.

Ε - Μερικές από τις πιο διάσημες πόλεις για τους επιτυχείς εμπορικούς στόλους της Κλασσικης περιόδου είναι η Κόρινθος, η Χίος, η Σάμος, η Μίλητος, και φυσικά η Αθήνα, όπου ο ίδιος ο Θεμιστοκλής, ήταν υπεύθυνος για την προώθηση του λιμανιού του Πειραιά.

***Audio Clip 11***

Ε--Κατά τη περίοδο του Μεγάλου Αλεξάνδρου, η κατάκτηση του στην Ασία απαιτούσε πλοία για συνεχής προμήθεια. Κατά την κατάκτηση των περιοχών, ο Αλέξανδρος διέταξε να κτιστούν και να εγκατασταθούν λιμάνια που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για νέες γραμμές εμπορίου, μειώνοντας το κόστος των ινδικών προϊόντων και ενισχύοντας περαιτέρω το εμπόριο σε περιοχές της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η Αλεξάνδρεια σύντομα πέρασε την Αθηνά ως το κέντρο της ναυτιλίας.

Y - Η αθηναϊκή ηγεμονία ήταν επικεντρωμένη στη Δήλο στη μέση του Αιγαίου, και είχαν γρήγορα πλοία που λεγόταν τριήρης. Έτσι ναι, οι Αθηναίοι είχαν το ναυτικό και για προστασία, αλλά επίσης τη ναυτιλία ως επάγγελμα.

Ε--Γιατί όμως να είναι τόσο η κυριαρχία των Αθηνών εναντίον της Σπάρτης;

Y - Γιατί ήταν το ναυτικό στρατιωτικό κράτος εναντίον του πεζικού. Κοίτα το χάρτη. Η Αθήνα ελέγχει τη θάλασσα στο Αιγαίο, οι Σπαρτιάτες στην Πελοπόννησο ελέγχουν τη γη.

Ε--Άρα η σύμμαχος της Αθήνας είναι η θάλασσα.

Y - Οι Ρωμαίοι χρησιμοποίησαν τη θάλασσα ως μέσο κυριαρχίας. Αν και σύμφωνα με το ρωμαϊκό δίκαιο, οι πολίτες δεν επιτρέπεται να γίνουν έμποροι ή πλοιοκτήτες. Ως εκ τούτου, αναθέτουν σε Έλληνες τις δουλειές και διασφάλιζαν την ελευθερία των θαλασσών και του θαλάσσιου εμπορίου, την κατασκευή νέων λιμανιών, την αναβάθμιση των υφιστάμενων, την έναρξη των καναλιών, την εγκατάσταση φάρων και την προστασία των εμπορικών πλοίων από τους πειρατές.

Ε--Παραδείγματα αυτού είναι εμφανή σε πρώιμους Βυζαντινούς χρόνους, με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τον 12ο και 13ο αιώνα, οι Βενετοί και οι Βυζαντινοί αναγκάστηκαν σε εμπορικές συμφωνίες στις οποίες οι Βυζαντινοί έκαναν εμπορικές παραχωρήσεις μετά από ναυτική δράση. Μπορεί κανείς να δει τη σημασία της ναυτιλίας - οι αυτοκρατορίες ήταν έτοιμες να πάνε στον πόλεμο μετά τη διακοπή των εμπορικών οδών.

Y - Κατά την περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας, οι Έλληνες τόσο στη δυτική ακτή της Μικράς Ασίας όσο και στην Ελλάδα, έπαιξαν σημαντικό ρόλο στις εμπορικές συναλλαγές, ιδιαίτερα στη ναυτιλία (της οποίας οι Οθωμανοί είχαν λίγη εμπειρία). Τα εμπορικά κέντρα περιλάμβαναν την Κωνσταντινούπολη (λιμάνι του Ελευθερίου), τη Θεσσαλονίκη καθώς και τη Σμύρνη. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία διατηρούσε εμπορικές οδούς με την Ανατολή μέσω του παλαιού Δρόμου Μεταξιού καθώς και σε όλη τη Μεσόγειο. Είναι ενδιαφέρον ότι οι Έλληνες ήταν σε θέση να ξεφύγουν από την οθωμανική κυριαρχία, καταγράφοντας τη ρωσική σημαία. Η συνθήκη προκάλεσε τη δημιουργία πολλών ελληνικών εμπορικών κατοικιών σε ολόκληρη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και μετά την ανεξαρτησία, η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ελλάδας ήταν ένα από τα λίγα φωτεινά σημεία της σύγχρονης ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα. Στις αρχές του 20ου αιώνα, ανηκε στους  Έλληνες το 45% του κεφαλαίου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, παρά το γεγονός ότι ήταν η μειοψηφία.

Ε--Οι Βενετοί παραμένουν στα Δυτικά Νησιά της Ελλάδας μέχρι το 1801, όταν οι Βρετανοί αναλαμβάνουν τα Επτάνησα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν πάντα συνδεδεμένοι με τη Βρετανία και αποδεχόταν μεγάλη επιρροή. Η Βρετανία, από το Λονδίνο εμπορεύεται τη ναυτιλία της. Το 1833, μετά τη Σύμβαση του Λονδίνου, οι Έλληνες ανέκτησαν τον έλεγχο μιας γης, που πλέον ήταν  καταστραμμένο από τον πόλεμο, η οποία δεν ήταν έφορη και με μη ικανό πληθυσμό ώστε να μπορούν να καλλιεργήσουν ότι είχε απομείνει. Οι επικοινωνίες δεν ήταν εύκολα προσβάσιμες και παρουσίαζαν εμπόδια για οποιοδήποτε ευρύτερο ξένο εμπόριο. *"Η γεωργία βρίσκεται εδώ στην πιο ανεπαρκώς αναπτυγμένη κατάσταση. Η Ελλάδα έχει ελιές και σταφύλια σε αφθονία και ποιότητα που ξεχωρίζει, αλλά το ελληνικό ελαιόλαδο και το ελληνικό κρασί δεν θα μεταφερθουν"*.

Υ--Η Ελλάδα εξαρτάται από τις εισαγωγές τροφίμων - το ναυτιλιακό εμπόριο έγινε με πολλούς τρόπους αναγκαιότητα. Κατά τη διάρκεια του Α’ παγκοσμίου πολέμου, η Ελλάδα έχασε το 57 τοις εκατό των ατμόπλοιών της. Κατά τον Β 'Παγκόσμιο Πόλεμο, ένας βρετανικός ναυτικός αποκλεισμός σε συνδυασμό με μεταφορές γεωργικών προϊόντων στη Γερμανία οδήγησαν σε πείνα. Υπολογίζεται ότι ο ελληνικός πληθυσμός μειώθηκε κατά 7%. Μετά το τέλος του Β 'Παγκοσμίου Πολέμου, οι ελληνικοί στόλοι μπόρεσαν να αποκατασταθούν (apo-kat-ast-ath-oun) με την εθνική τους σημαία. Κ. Κώστα, αν τα λάβουμε αυτά υπόψη μας, τι νομίζετε ότι θα προκύψει στο μέλλον;

***Audio Clip 14***

Ε--Η ναυτιλιακή οικονομία της Ελλάδας υποχώρησε έντονα μετά από τους δύο παγκόσμιους πολέμους. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία χτυπήθηκε σκληρά από την πτώση του παγκόσμιου εμπορίου. Η κυβέρνηση βοήθησε την αναβίωση της βιομηχανίας με ασφαλιστικές υποσχέσεις μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο. Μεγιστάνες όπως ο Αριστοτέλης Ωνάσης βοήθησαν επίσης στην ενίσχυση του ελληνικού εμπορικού στόλου και η ναυτιλία παρέμεινε ένας από τους λίγους τομείς στους οποίους η Ελλάδα εξακολουθεί να υπερέχει. Σήμερα, το ελληνικό ναυτικό εμπόριο κατέχει την τρίτη θέση παγκοσμίως τόσο στον αριθμό των πλοίων που ανήκουν όσο και σε εμπορεύματα που μετακινούνται. Η Ελλάδα είναι πέμπτη όσον αφορά την εγγραφή, η Κύπρος έχει τον τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό στόλο και η πλειοψηφία αυτών των πλοίων ανήκουν στην πραγματικότητα σε Έλληνες, αλλά ταξιδεύουν υπό κυπριακή σημαία για φορολογικούς λόγους.

Y - Σήμερα η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της Ελλάδας με μέτρο συμβολής στο ΑΕΠ (ακαθάριστο εγχώριο προϊόν), σχεδόν στο 4%. Μόλις προστεθούν σχετικές βιομηχανίες, ο αριθμός αυτός αυξάνεται στο 7,5%, καταλαμβάνοντας το 4% του εργατικού δυναμικού. Ωστόσο, ο αριθμός αυτός έχει δείξει κάποια μείωση. Κατά την περίοδο 2010-2011, όσον αφορά τις κατηγορίες πλοίων, οι ελληνικές εταιρείες είχαν το 32,5% των δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως και το 23,8% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (dwt). Ένα επιπλέον ισοδύναμο 20,05% του παγκοσμίου δεξαμενόπλοιου ήταν σε τάξη. 14,1% των φορτηγών φορτίου χύδην επίσης κατόπιν παραγγελίας. Το 2010-2011 αντιστοιχούσε στο 8% του ΑΕΠ, απασχολούσε περίπου 290.000 άτομα (8% του εργατικού δυναμικού) και αντιπροσώπευε το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Τα έσοδα από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 35,4 δισ. Ευρώ το 2014, ενώ μεταξύ του 2000 και του 2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε συνολικά 280 δισ. Ευρώ (σχεδόν το δημόσιο χρέος της χώρας το 2014 και 4,5 φορές τα έσοδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο 2000-2013).

Σύμφωνα με έκθεση της Ένωσης κοινοτικών εφοπλιστών για την περίοδο 2013-2014, η ελληνική σημαία είναι η πρώτη που χρησιμοποιείται παγκοσμίως για ναυτιλία, ενώ κατατάσσεται στην πρώτη θέση στην ΕΕ. η ίδια έκθεση της ECSA έδειξε ότι υπάρχουν περίπου 950 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν.

Υ--Από άποψη χρηματικής αξίας Ναυτιλιακων εξαγωγών, η Ελλάδα βρήκε την 4η θέση παγκοσμίως το 2011, έχοντας "εξάγει" ναυτιλιακές υπηρεσίες ύψους $ 37.7dis. Μόνο η Δανία, η Γερμανία και η Νότια Κορέα κατέγραψαν υψηλότερα κατά τη διάρκεια αυτού του έτους.

Ε - Κ. Κώστα, μπορείτε να μας πείτε την άποψη σας για τους παράγοντες που συνεισέφεραν στην επιτυχία της Ελλάδας ως ναυτιλιακή χώρα;

***Audio Clip 12***

Ε- Η βιομηχανία συνεχώς εξελίσσεται και αλλαγές γίνονται ώστε να συνεχίσουν να λειτουργούν άπταιστα. Κ. Κώστα, βρίσκεστε στην βιομηχανία εδώ και εξήντα χρόνια. Πώς έχει αλλάξει η ναυτιλία τα τελευταία χρόνια; Ποιες είναι οι επιπτώσεις της κυβερνητικής και γεωπολιτικής επιρροής;

***Audio Clip 13***

Ε--Ετσι, έχουμε περάσει από την ιστορία της Ελληνικης Ναυτιλιας, έχουμε ακούσει για τους λόγους της ανάπτυξής της, αλλά υπάρχει πραγματικα μια πτυχή του ξεχωριζει την ελληνικη ναυτικη ιδιαιτερώς. Οι Έλληνες, οι οποίοι περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον λαό στον κόσμο, παρέμειναν ναυτικοί χωρίς διακοπή σε όλη την ιστορία τους- έχουν αγαπήσει τη θάλασσα, την έχουν σκεφτεί ως ένα όμορφο αλλά και επικίνδυνο στοιχείο - μια επέκταση του εαυτού τους. Απολάμβαναν το αίσθημα της ανεξαρτησίας και τις αισιόδοξες προοπτικές που τους έδινε. Απολάμβαναν την ελευθερία της κίνησης, των εμπορίων, και την ελευθερία του πνεύματος. Έτσι, δεν έχουμε μιλήσει μόνο περί της ιστορίας, αλλά και για μια ερωτική σχέση μεταξύ των Ελλήνων και της θάλασσας, ένα αχώριστο ζευγάρι, δύο αδιάσπαστα στοιχεία της ελληνικής ζωής.

***SONG***

Εμιλυ--Σε έναν κόσμο με συνεχώς αυξανόμενες διασυνδέσεις, τα σύνορα μεταξύ των κρατών γίνονται όλο και πιο διαπερατά στα πλαίσια νέων μορφών επικοινωνίας και διεθνούς συνεργασίας. Οι τρόποι επικοινωνίας, εμπορίου, και πολιτικής έχουν αλλάξει δραματικά σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν όπως με την ίδρυση της Ευρωπαϊκή Ένωσης  με περιόδους όμως σχετικής αδράνειας, όπως αποδεικνύεται από την ιδεολογία της θεωρίας της ηγεμονικής σταθερότητας και με περιόδους αναταραχής όπως παρουσιάστηκαν τόσο στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο όσο και στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η διεθνής ανάπτυξη εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από τη συνεργασία μεταξύ των χωρών, και παρόλο που η έννοια της ανάπτυξης υπήρξε και εφαρμόστηκε εδώ και αιώνες, η θεωρία της εμφανίστηκε πρόσφατα ως τεχνοκρατική ιδεολογία. Στα χρόνια μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τρεις κύριοι παράγοντες που συνέβαλαν στην «εποχή ανάπτυξης» συμπεριλαμβάνουν: α) την ανάγκη παγκόσμιας ανασυγκρότησης , β) την εξάπλωση της παγκοσμιοποίησης, προκειμένου να θεσπιστούν πολιτικές ελεύθερου εμπορίου μεταξύ του οικονομικά «ανεπτυγμένου» και «υποβαθμισμένου» κόσμου αλλά επισης και μεταξύ οικονομικά αναπτυγμένων κρατών όπως βλέπουμε με το ΝΑΦΤΑ και στις σχέσεις μεταξύ Ευρώπης – ΗΠΑ π.χ., O Βασιλιάς Εντγουαρντ και μετα ο Γεώργιος ο 5ος  της Βρετανίας έπρεπε να αντιμετωπίσει το ζήτημα της οικονομικής εξέλιξης των Γερμανών. Οπότε τι γίνεται σ ‘αυτήν την περίπτωση; Δημιουργείται ένα σύστημα συμμαχιών όπου οι Ρώσοι θα γίνουν σύμμαχοι μαζί μας Αγγλία/Γαλλία. Ιστορικά η Βρετανία ήταν ενάντια της Ρωσίας. Αλλά η ιδέα ενός συμμάχου, μαζί με τη γαλλική συμμαχία, σήμαινε ότι η Γερμανία θα περιβαλλόταν από δυνατούς εχθρούς. Και το μόνο που χρειάζονταν για μια ήττα ήταν μια σπίθα.

Γιαννης- Αρχίζει ο Α’ Παγκόσμιος, και τα 1917 οι ΗΠΑ έρχονται για να διασώσουν τη Βρετανία. Μετά από δυο Παγκoσμίους Πολέμους, η Γερμανία καταστρέφεται. Τσάκα τσάκα, (ani-kodo-mithike) ανοικοδομήθηκε η Ευρώπη με Αμερικάνικα (idri-mata) ιδρύματα και σχέδια όπως το Marshall Plan το 1948 και αργότερα το 1993 η Ευρωπαϊκή Ένωση, σχέδια τα οποία έχουν θεσπιστεί για να θέσουν υπό έλεγχο τον γερμανικό οικονομικό δυναμικό. Αυτή είναι η πραγματική λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν το εξετάσουμε ιστορικά. Ωστόσο, η συνεργασία μεταξύ των κρατών, η οποία υποστηρίζεται από (ani-pti-xia-kous) αναπτυξιακούς στόχους, προωθείται με βάση το συμφέρον και την υπόθεση ότι εάν ή σύμμαχός σας επιτύχει, το έθνος θα έχει θετικά αποτελέσματα σε αντάλλαγμα. Η αποδοχή άλλων κρατών ως ισότιμων ομολόγων για συνεργασία, αναγνωρίζει την ανεξαρτησία τους παρά το (ana-pof-ef-kto) αναπόφευκτο της παγκόσμιας ιεραρχίας. Η διακρατική συνεργασία στον ίδιο χώρο είναι το κλειδί της εσωτερικής προόδου.

E---Ωστόσο, πρέπει να εξετάσουμε σε ποιο σημείο αυτή η συνεργασία μεταξύ ισχυρότερου και ασθενέστερου κράτους γίνεται εκμετάλλευση και αν οι συνέπειες αξίζουν αυτό που το ασθενέστερο κράτος πρόκειται να κερδίσει στη διαδικασία. Ένα παράδειγμα μιας χώρας που εμπλέκεται στα σκαλοπάτια μιας ταραχώδους σχέσης με τις χώρες στις οποίες είναι χρεωμένη και στην αυτοσυντήρησή της και οικονομική ανεξαρτησία της είναι η Ελλάδα, ένα γεγονός που την αφήνει ευάλωτη σε αυτήν τη μορφή εκμετάλλευσης. Για παράδειγμα, ας σκεφτούμε την σχέση της Ελλάδας της οικονομικής κρίσης με παγκόσμιους οργανισμούς όπως το ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο), την Ευρωπαϊκή τράπεζα, και τις ισχυρές χώρες της δυτικής Ευρώπης.

***Audio Clip 5***

E---Μήπως οι ισχυρές χώρες επωφελούνται τελικά από την Ελλάδα στα πλαίσια της κρίσης; Η θεωρία εξάρτησης μας βοηθάει να απαντήσουμε αυτό το ερώτημα. Η θεωρία υποστηρίζει ότι οι πόροι που ρέουν από τα ευάλωτα κράτη της οικονομικής περιφέρειας προς τα ισχυρά κράτη του κέντρου γίνεται σε βάρος των πρώτων. Από οικονομική άποψη, εξαρτάται από εξωτερικές εξουσίες όπως το ΔΝΤ, την ΕΚΤ (Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα) και την ΕΕ (Τρόικα) για να επιβάλλουν τη ροή μέτρων ελάφρυνσης του χρέους και τα αυστηρά μέτρα λιτότητας. Από γεωπολιτική άποψη, όμως, η Ελλάδα αποδεικνύεται πολύτιμη σε ό,τι έχει να προσφέρει και άμεσα ως λιμάνι αλλά επίσης και σε μεγαλύτερους στόχους για διακίνηση εμπορευμάτων.

Y - Τα πρωτοσέλιδα των διεθνών μέσων ενημέρωσης γενικά κριτικάρουν την Ελλάδα σχετικά με την οικονομική κρίση. Αλλά η πραγματικότητα είναι πιο πολύπλοκη. Η Ελλάδα, για παράδειγμα, διαδραματίζει βασικό ρόλο στην Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI) και έχει ενθαρρύνει πολύπλευρες οικονομικές σχέσεις με την Κίνα (τουρισμό και εμπόριο). Η BRI είναι ένα μακροπρόθεσμο, φιλόδοξο σχέδιο που είχε αρχικά προταθεί με στόχο τη βελτίωση της περιφερειακής και διεθνούς συνεργασίας καθώς και μια δια-ηπειρωτική σύνδεση. Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπεί στη βελτίωση των οικονομικών και (xrima-topisto-tikon) χρηματοπιστωτικών τομέων καθώς και των υποδομών μεταξύ της Κίνας και σχεδόν εξήντα πέντε άλλων χωρών.

Συλλογικά, οι συμμετέχουσες χώρες αντιπροσωπεύουν το τριάντα τοις εκατό του παγκόσμιου ΑΕΠ και το εξήντα δύο τοις εκατό του πληθυσμού, καθιστώντας πραγματικά μια παγκόσμια πρωτοβουλία και ένα τεράστιο επίτευγμα. Η BRI είναι σημαντική για τρεις κύριους λόγους: α) είναι ένα μακροπρόθεσμο έργο που θα συνεχίσει να εξελίσσεται και να μεταμορφώνει τις παγκόσμιες πολιτικές· β) το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της συνεχώς διευρύνεται· και γ) δεν περιορίζεται στην επίτευξη μόνο οικονομικών στόχων, αλλά και πολιτικών.

E - Ο ρόλος της Ελλάδας σε αυτή την πολυεθνική πρωτοβουλία είναι διττός. Διαθέτει στρατηγικά πλεονεκτικά λιμάνια που συνδέουν την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική, μέσω των οποίων η Κίνα θα μπορούσε φυσικά να συνδεθεί περαιτέρω με αυτές τις περιοχές μέσω αγωγών, οδικώς, σιδηροδρομικώς και μέσω της θάλασσας. Δεύτερον, η Ελλάδα αποκτά ακαθάριστο οικονομικό όφελος εκτός από την ελάφρυνση του χρέους που έχει συνηθίσει στη μορφή δανείων. Η Ελλάδα έχει πολλά να κερδίσει στον οικονομικό τομέα από ό,τι έχει να προσφέρει μέσω των λιμανιών της, επομένως *φαίνεται* ότι είναι μια αρκετά ισότιμη συναλλαγή και για τα δύο εμπλεκόμενα μέρη (Κίνα / Ελλάδα). Η σημερινή παγκόσμια ναυτιλία είναι απαραίτητη για το εμπόριο και για τους Έλληνες, οι κινεζικές επενδύσεις είναι αυτό το ίχνος ελπίδας.

Y - Ιστορικά, η Κίνα ήταν η πλουσιότερη χώρα στον κόσμο και το κέντρο της παγκόσμιας οικονομίας μέχρι το 1800. Η Ελλάδα και η Κίνα λοιπόν είναι δύο μεγάλοι πολιτισμοί που επιστρέφουν στο πλαίσιο της ναυτιλίας και οι δύο αρχαίες γλώσσες που μιλιούνται ακόμα.

E - Ποιες είναι οι συνέπειες αυτής της νέας σχέσης μεταξύ Ελλάδας και Κίνας;

Y - Η Πρωτοβουλία Μπέλτ αντ Ρόουντ που μπορεί να μεταφραστεί ως Ζώνη και Δρόμος, οπού η ζώνη είναι οι λωρίδες ναυτιλίας που θα επιτρέψουν την πρόσβαση των κινεζικών αγαθών στις ευρωπαϊκές αγορές μέσω θαλάσσης, και ο δρόμος προφανώς μέσω εδάφους.

E - Αλλά το συμφέρον της Κίνας προηγείται τελικά αυτό της Ελλάδας, στα πλαίσια της αδύναμης κατάστασης των τελευταίων ετών. Κινέζικες κρατικές επιχειρήσεις που κάποτε συντηρητικά βασιλεύσαν στην εγχώρια αγορά έχουν τώρα σημαντικό έλεγχο της ευρωπαϊκής λιμενικής δύναμης;. Η Ελλάδα δεν αποτελεί εξαίρεση σε ό,τι ελέγχουν. Την τελευταία δεκαετία, οι κινέζικες εταιρείες έχουν αποκτήσει τον έλεγχο δεκατριών λιμένων σε ολόκληρη την Ευρώπη, μεταξύ άλλων, στην Ελλάδα, την Ισπανία και το Βέλγιο, σύμφωνα με μελέτη του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης. Πριν από λίγα χρόνια, όταν η COSCO εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα, η ευρωπαϊκή θέση ήταν θετική, επειδή η Ελλάδα αντιμετώπιζε πολλές οικονομικές δυσκολίες και τουλάχιστον κάποιος ήθελε να επενδύσει εκεί. Ο Πειραιάς δεν ήταν ένα κορυφαίο λιμάνι. Οι άνθρωποι στις Βρυξέλλες σκέφτηκαν ότι δεν θα είχε πολύ μεγάλη σημασία. Από τότε που έχει αναλάβει η COSCO, έχει καταστεί ένα από τα κορυφαία λιμάνια στον κόσμο όσον αφορά την ανάπτυξη. Ο κύριος Fu Cheng Qiu, Διευθύνων Σύμβουλος της COSCO στον Πειραιά, υπογραμμίζει ότι ένας μεγάλος μακροπρόθεσμος στόχος είναι να καταστεί ο Πειραιάς το κορυφαίο λιμάνι στην Ευρώπη. Από τον Οκτώβριο του 2018, η COSCO έχει αντλήσει 700 εκατομμύρια δολάρια στον Πειραιά με ένα πενταετές σχέδιο να επενδύσει άλλα 350 εκατομμύρια δολάρια. Αυτά τα χρήματα θα χρηματοδοτούν τη λιμενική υποδομή και την ανάπτυξη στη γύρω περιοχή, όπως π.χ. ξενοδοχεία, επιχειρήσεις κ.λπ.

Y - Αν και αυτή η συνεργασία μπορεί να είναι επωφελής σε κρατικό επίπεδο, οι εργοδότες των τερματικών σταθμών (em-borev-mato-ki-vot-Ion) εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά πληρώνουν μια μεγάλη τιμή προς όφελος της COSCO. Οι υπεργολάβοι Έλληνες και Κινέζοι, όπως η Diakinisis Logistics Services, προσέλαβαν χίλιους επτακοσιους υπαλλήλους στην COSCO, πολλοί από τους οποίους όμως εργάζονται χωρίς παροχές ή ασφάλεια σε ένα ασταθές περιβάλλον εργασίας. Η COSCO είναι πλέον ο μεγαλύτερος εργοδότης στον Πειραιά και ενώ οι Έλληνες αξιωματούχοι προσπάθησαν να διατηρήσουν την επιτήρηση των (dim-osio-ikon-omi-kon) δημοσιοοικονομικών, η λιμενική αρχή διέθεσε πλειοψηφικό ποσοστό σε σχέση με την ελληνική κυβέρνηση σε ύψος 456 (τετρακοσιων πενηντα εξι) εκατομμυρίων

δολαρίων.

E---Εκτός από την ύπαρξη μιας αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρείας που έχει τον έλεγχο, έχει απαιτήσει προσαρμογές από το δημόσιο όσο αφορά τον ιδιωτικό τομέα. Η ελληνική κυβέρνηση, παρά τις ανησυχίες των εργαζομένων, εξακολουθεί να προωθεί τη συνεργασία μεταξύ Ελλάδας και Κίνας με την ελπίδα ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες θα ενδιαφερθούν και εκείνοι και θα προκύψουν αμερικάνοι επενδυτές.

***Audio Clip 4***

E--Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας, αποδίδει την ανοδική πορεία της Ελληνικής οικονομίας σε αυτήν την κινεζική συνεργασία. Τέτοια ανάπτυξη η Ελλάδα δεν έχει δει από την τεράστια κρίση της το 2010 και συνδράμει στην ανάκτηση του ενεργού ρόλου της στην παγκόσμια αγορά.

Y - Αυτή η νέα ενσωμάτωση της Κίνας στην Ελλάδα δραμάτισε επίσης μεγάλο ρόλο στην ελληνική στάση στις υποθέσεις της ΕΕ όσον αφορά την αποθάρρυνση των Κινέζων. Η σημαντική αυτή κινεζική επένδυση στον Πειραιά δημιούργησε ανησυχίες για το γεγονός ότι η Ελλάδα γίνεται ένα ακόμη σημείο στήριξης της ώθησης της οικονομικής διπλωματίας της Κίνας σε βάρος ευρωπαϊκών συμφερόντων. Οι επικριτές λένε ότι η Ελλάδα, έχει γίνει ηγετική φωνή για μια πιο ήπια γραμμή εναντίον του Πεκίνου μέσα στα συμβούλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρά αυτού, η ΕΕ συνεχίζει να επικρίνει τις πολιτικές της Κίνας για τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις εδαφικές διαμάχες στη θάλασσα της Νότιας Κίνας. Ως χώρα [η Ελλάδα] που αντιμετωπίζει ήδη αντιδράσεις της ΕΕ για διάφορους οικονομικούς λόγους, αυτή η νέα σχέση με την Κίνα μπορεί να εμποδίσει την Ελλάδα στην πρόοδο που προσπαθεί να κάνει στις σχέσεις της με την ΕΕ. Επιπλέον, ενώ θα υπάρχουν πολλά λιμάνια σε άλλες περιοχές της Ευρώπης, η Ελλάδα είναι ουσιαστικά ο δεσμός μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, με τη δυνατότητα να διευκολύνει και να γίνει ο κύριος εμπορικός κόμβος μεταξύ ηπείρων.

E - Υπάρχει ακόμη μια σημαντική εξέλιξη στο θέμα αυτό. Η Ελλάδα, η Ιταλία και η Κύπρος έχουν υπογράψει συμφωνία με το Ισραήλ για να ξεκινήσουν την κατασκευή υποθαλάσσιου σωλήνα για τη μεταφορά φυσικού αερίου. Αυτό θα επιτρέψει στο ισραηλινό φυσικό αέριο, που προέρχεται από το κοίτασμα του Λεβιάθαν που η Παλαιστίνη αξιώνει ως δικό του, να μεταφερθεί στην Ευρώπη. Ο σωλήνας θα είναι έτοιμος σε πέντε χρόνια και θα κοστίσει πάνω από οκτώ δισεκατομμύρια δολάρια. Ο αγωγός, EastMed, θα ξεκινήσει σε ένα σημείο περίπου 170 χιλιόμετρα βόρεια της κυπριακής ακτής και θα εκτείνεται 2,200 χιλιόμετρα στο Otranto της Ιταλίας μέσω της Κρήτης και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Ενώ αυτό είναι σαφώς μια γεωστρατηγικά σημαντική περιοχή για την κατασκευή του αγωγού, διαφαίνεται ένα πρόβλημα.

Υ--Αυτό πώς λειτουργεί, από άποψη του δικαίου της θαλάσσης;

***Audio Clip 3***

Ε--Η συμφωνία είναι μεταξύ του Ισραήλ και της Ελλάδας σε μια περιοχή που η Παλαιστίνη ισχυρίζεται ως δική της. Η συμφωνία αυτή, λοιπόν, υπονομεύει την παλαιστινιακή επικράτεια και μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ή εντάσεις στο μέλλον. Από την άλλη πλευρά, η συμφωνία αυτή αφήνει περιθώρια για νέες συμμαχίες και την ενίσχυση παλαιών συμμαχιών ασφαλείας. Δεδομένης της στενής σχέσης μεταξύ Ελλάδας και Ηνωμένων Πολιτειών και της σχέσης των Ηνωμένων Πολιτειών με το Ισραήλ, μια τριμερής συμφωνία σίγουρα είναι αναμενόμενη.

Y - Η Ελλάδα ήταν σε στενή δέσμευση κατά τη διάρκεια των συμφωνιών με το Πεκίνο και η BRI ήταν μια ευκαιρία να φέρει ξένο χρήμα που δεν είχε τη μορφή δανείου.

Ε -  Και ενώ το έργο αυτό έχει παράγει σχεδόν 10,000 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα και θα συνεχίσουν να αυξάνονται ακόμα και τα επόμενα χρόνια, τίθεται το ερώτημα εάν θέσεις όπως αυτές προάγουν την ευημερία των ατόμων και την ικανότητα να είναι αυτάρκεις εντός των περιορισμών της ελληνικής οικονομίας. Ενώ η ανεργία έχει διακυμάνσεις τα τελευταία πέντε χρόνια, η γενική τάση είναι πτωτική.

Υ - Προς το παρόν, τουλάχιστον η Πρωτοβουλία Belt and Road φαίνεται να ενισχύει την ελληνική οικονομία με τρόπους που η χώρα δεν έχει δει από την ύφεση του 2010. H ατζέντα της Κίνας, προς το παρόν, είναι τελικά επωφελής για τη μακροπρόθεσμη οικονομική σωτηρία της Ελλάδας.