

ΟΙ ΧΙΛΙΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ

ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ «ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ»

Καλά ρε, έχει κάνει κανένας τον κόπο να μετρήσει τις κρίσεις που μας μαστίζουν; Ενεργειακή κρίση, κρίση πληθωρισμού, κρίση της εφοδιαστικής αλυσίδας, πανδημική κρίση, κλιματική κρίση, μεταναστευτική κρίση, κρίση δημόσιου χρέους... Ω μοίρα κακιά / κρίσεις το σύνολον επτά! Άλλη μία κρίση να προστεθεί και θα ξεπεράσουμε τον Φαραώ και τις επτά πληγές του, κι αφού τον Φαραώ τον είχε βάλει στο μάτι ο Θεός ο ίδιος, το πράγμα δε θα 'ναι διόλου αστέιο. Ωπ! Ελληνοτουρκική κρίση, κρίση έμφυλης βίας, κρίση νεανικής εγκληματικότητας και φτάσαμε τις δέκα έτσι για πλάκα, δίχως καν να λάβουμε υπ' όψη τους παιδεραστές!

Για φαντάσου να μπορούσε κανείς να αποδείξει ότι στην πραγματικότητα πρόκειται για μία και μοναδική κρίση, την καπιταλιστική κρίση. Αλλά πού! Οι σελίδες είναι δύο, κι εμείς προλαβαίνουμε να πιάσουμε μοναχά ένα παράδειγμα.

Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΗΝΤΙΑ

Η πλέον διαφωτιστική από τις χίλιες κρίσεις που μαστίζουν τον καπιταλιστικό κόσμο είναι η «κρίση της εφοδιαστικής αλυσίδας». Ετούτη εδώ μαίνεται από τον Φλεβάρη του '20 και μετά. Συνίσταται σε αδυναμία μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι συνέπειές της είναι συντριπτικές. Τα ράφια αδειάζουν στη Μεγάλη Βρετανία. Τα αυτοκίνητα που παραγγέλλονται σήμερα «θα χρειαστούν ένα έτος για να φτάσουν στην Ελλάδα» (αυτό πώς το ξέρουν; αφού ακόμη δεν έχει περάσει το έτος!). Τα υπάρχοντα τάνκερ δεν επαρκούν για να καλύψουν τη ζήτηση κι έτσι αυξάνονται οι τιμές του πετρελαίου. Γενικά: τα εμπορεύματα που κορυφαλιούνται μια χαρά μέχρι πρότερις, σήμερα είναι αδύνατον να κουβαληθούν. Τι συμφορά!

Αυτός ο κακός χαμός αιτιολογείται μετά μανίας και καθημερινά από όλα τα ελληνικά μέσα ενημέρωσης. Από εκεί μαθαίνουμε, για παράδειγμα, ότι το κράτος της Μεγάλης Βρετανίας ξηγήθηκε Brexit, αλλά ξέχασε να ανανεώσει τα χαρτιά των ξένων φορτηγατζήδων. Ή ότι «φταίει η αύξηση της τιμής των κοντέινερ», η μεταφορά των οποίων παλιά κόστιζε «1.200 έως 1.500 δολάρια, τώρα όμως έχει ανέλθει σε 15.500 δολάρια». ¹ Ή ότι «οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεν παρήγγειλαν τα αναγκαία μικροτσιπ» για να φτιάξουν τα αναγκαία αυτοκίνητα, γιατί «στην κυριολεξία την πάτησαν με τον πανικό τους εν μέσω πανδημίας». ² Ή ότι υπάρχει «έλλειψη πλοίων», ενώ πριν δύο χρόνια είχαμε όσα πλοία χρειαζόμασταν. ³

Όπως βλέπετε, ο σεβασμός στις αρχές του ορθολογισμού που πρώτος διατύπωσε ο Ρενέ Ντεκάρτ, δεν είναι στα καλύτερά του. Καλούμαστε να πιστέψουμε ότι ένα κράτος που κάποτε μπορούσε να υποστηρίξει γκοτζάμ αυτοκρατορία, τώρα «ξέχασε» το ζητημάκι με τα χαρτιά των φορτηγατζήδων. Ότι ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος εξαφανίστηκε, πιθανόν στο τρίγωνο των Βερμούδων. Ότι οι αυτοκινητοβιομηχανίες, δηλαδή βιομηχανικοί και εμπορικοί καπιταλιστικοί κολοσσοί με ιστορία ενός αιώνα, «την πάτησαν με τον πανικό τους», και απέτυχαν να επιδείξουν τη διαύγεια και ψυχραιμία που απαιτούνται, ας πούμε, για να γράφεις μαλακίες στο σάιτ newsauto (προσέξτε μην το μπερδέψετε με το autonews – η φάση είναι σαν το μ-λ ΚΚΕ). Τέλος, αν θέλετε κάτι πιο εξεζητημένο, ορίστε: ένα 40άρι κοντέινερ χωράει «19 με 20 χιλιάδες παντελόνια ή μπουφάν». ⁴ Οπότε η αύξηση της τιμής μεταφοράς του κατά 14.000 ευρώ, θα έπρεπε να επιβαρύνει το κάθε παντελόνι με λιγότερο από ένα ευρώ – όχι να ψάχνεις παντελόνι και να βρίσκεις τα προπέρσινα!

Ευτυχώς όμως, στον πλανήτη υπάρχουν ακόμη κάποιοι που ξέρουν να ξεχωρίσουν την αιτία από το αποτέλεσμα. Είναι «οι παγκόσμιοι ηγέτες των μεταφορών», δηλαδή ένα κάρο καπιταλιστές που πριν τον ιό ασχολούνταν με τις διεθνείς μεταφορές και είχαν φτιάξει και «επιμελητήρια». Αυτοί, επειδή ο καπιταλιστικός τους κωλαράκος έχει πάρει φωτιά, αναλύουν την «κρίση των εφοδιαστικών αλυσίδων» κάθε λίγους μήνες. Και είναι πιο ρεαλιστές.

Οπότε απευθύνονται στα κράτη.



ΣΟΡΥ ΝΤΙΑΡ ΤΣΑΠ, ΞΕΧΑΣΑΜΕ ΤΑ ΠΑΠΙΡΕΝ

Ράντομ ράφι σουπερ μάρκετ στη Μεγάλη Βρετανία. Υπό κανονικές συνθήκες, ετούτο το θέαμα θα σήμαινε επερχόμενο πόλεμο. Σήμερα δικαιολογείται με τη φράση «ήμασταν απασχολημένοι με το Brexit και ξεχάσαμε να ανανεώσουμε τα χαρτιά των φορτηγατζήδων».

Η ΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΩΝ ΑΛΥΣΙΔΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΑΦΕΝΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Που λέτε, υπάρχουν κάτι «οργανισμοί» των αφεντικών, με ονόματα όπως Διεθνής Οργανισμός Οδικών Μεταφορών (IRU), Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), καθώς και το πέτσινο εργατικό σωματείο τους που λέγεται Διεθνής Ομοσπονδία των Εργατών στις Μεταφορές (ITF). Αν πιστέψουμε τα λεγόμενά τους, οι καπιταλιστικές εταιρείες που εκπροσωπούνται κατ' αυτόν τον τρόπο, «αντιστοιχούν συνολικά σε 20 τρισεκατομμύρια δολάρια παγκόσμιων εμπορικών συναλλαγών ετησίως, αντιπροσωπεύουν 65 εκατομμύρια εργάτες των μεταφορών παγκοσμίως, περιλαμβάνουν πάνω από 3,5 εκατομμύρια οδικές, ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρείες και περίπου 80% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου».

Όλοι μαζί ετούτοι οι καλοί άνθρωποι, δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι από τον τρόπο με τον οποίο τα καπιταλιστικά κράτη διαχειρίζονται την «κρίση COVID». Και δεν κουράζονται να το επαναλαμβάνουν. Για παράδειγμα, στις 29 του Σεπτεμβρίου που μας πέρασε, έγραψαν μια σύντομη «ανοιχτή επιστολή» και την απηύθυναν στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ, δηλαδή σε ούλα τα κράτη παρέα. Εκεί τα πράγματα λέγονταν όσο έξω από τα δόντια μπορεί να ειπωθούν, ειδικά όταν έχεις τόσο μεγάλα δόντια:

Από το ξέσπασμα της πανδημίας COVID-19, η ναυτιλιακή, αεροπορική και οδική μεταφορική βιομηχανία έχουν απευθύνει ξεκάθαρα και ισχυρά καλέσματα προς τις κυβερνήσεις, ζητώντας να εξασφαλιστεί η ελεύθερη μετακίνηση των εργατών των μεταφορών (...)

Κι όμως, οι ηγέτες των κυβερνήσεων (...) δεν προχώρησαν στην αποφασιστική και συντονισμένη δράση που απαιτείται ώστε να εξέλθουμε της κρίσης. (...)

Καλούμε επείγοντως τους ηγέτες των κυβερνήσεων να αναλάβουν τις πρωτοβουλίες που απαιτούνται ώστε να λάβει τέλος ο κατακερματισμός των ταξιδιωτικών κανόνων και περιορισμών που έχει επηρεάσει σοβαρά την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα (...)

Ζητάμε επίσης οι ηγέτες των κυβερνήσεων να εργαστούν συλλογικά για τη δημιουργία εναρμονισμένων, ψηφιακών, αμοιβαία αναγνωρισμένων πιστοποιητικών εμβολιασμού και διαδικασιών επίδειξης υγειονομικής κατάστασης (...). Η ύπαρξη τέτοιων διαδικασιών είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της διασφάλισης της δυνατότητας των εργατών των μεταφορών να διασχίζουν τα διεθνή σύνορα (...).

Βρισκόμαστε ενώπιον καθυστερήσεων, διαταραχών και ελλείψεων άνευ προηγουμένου, οι οποίες αφορούν βασικά αγαθά, όπως ηλεκτρονικά εξαρτήματα, τρόφιμα, καύσιμα και ιατρικές προμήθειες. Η καταναλωτική ζήτηση ανεβαίνει και οι καθυστερήσεις δείχνουν πως θα χειροτερέψουν πριν τα Χριστούγεννα και θα συνεχιστούν κατά το 2022.

Συνεχίσαμε να διατηρούμε τη ροή του παγκόσμιου εμπορίου κατά τη διάρκεια της πανδημίας, όμως αυτό είχε ανθρώπινο κόστος. Κατά τη κορύφωση της κρίσης αλλαγής των πληρωμάτων, 400.000 ναυτικοί βρέθηκαν αποκλεισμένοι στα πλοία τους (...). Οι πτήσεις περιορίστηκαν και οι εργάτες των αερομεταφορών βρέθηκαν αντιμέτωποι με συννοριακές και ταξιδιωτικές διευθετήσεις, εμβολιαστικές απαιτήσεις και περιορισμούς που χαρακτηρίζονται από αντιφατικότητα. Οι επιπλέον και συστημικές απαγορεύσεις στα οδικά σύνορα, σήμαιναν ότι οι οδηγοί φορτηγών έπρεπε να περιμένουν, πολλές φορές επί εβδομάδες, προτού να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους και να επιστρέψουν σπίτι. ⁵

Πιο ξεκάθαρα δεν γίνεται. Από την αρχή της πανδημίας, τα αφεντικά των μεταφορών μυρίστηκαν για ποιον χτυπάει η καμπάνα και ξεκίνησαν να «παρέχουν συμβουλές». ⁶ Σήμερα βρίσκονται ένα βήμα προτού πουν ευθέως ότι «οι εφοδιαστικές αλυσίδες καταρρέουν λόγω του συνδυασμού κρατικών απαγο-



ΣΟΡΥ ΝΤΙΑΡ ΤΣΑΠ, ΔΕΝ ΞΕΡΑΜΕ ΠΟΣΗ ΩΡΑ ΠΑΙΡΝΕΙ Ο ΕΛΕΓΧΟΣ

Ουρά φορτηγατζήδων στο Ντόβερ. Εντός των φορτηγών βρίσκονται τα εμπορεύματα που απουσιάζουν από τα ράφια των βρετανικών σουπερ μάρκετ. Την άνοιξη που μας πέρασε, οι ουρές όπως αυτή εδώ εξηγούνταν ως... λάθος. Με τα λόγια της *Ναυτεμπορικής*:

Οι τεράστιες ουρές και η ανθρωπιστική κρίση γύρω από το Ντόβερ λίγο πριν από τα Χριστούγεννα [του 2020] έδειξαν το μέγεθος της διακοπής που προέκυψε από μια «απλή» απαίτηση για ένα «γρήγορο» τεστ αντιγόνου COVID-19.¹³

Οπότε φέτος δεν θα το ξανακάνουν, ε;



ΣΟΡΥ ΝΤΙΑΡ ΤΣΑΠ, ΧΙΟΝΙΖΕΙ ΣΤΗΝ ΟΥΚΡΑΝΙΑ

27 Μαρτίου 2020. Ο Έλληνας φορτηγατζής Δημήτρης Μπομπότης, βγάζει σέλφι στην Ουκρανία ενώ αντιμετωπίζει «ουρά σαράντα χιλιομέτρων».¹⁴ Ευτυχώς, έχουμε κι εμείς σύνορα, οπότε μπορούμε να κάνουμε τα ίδια στους φορτηγατζήδες των άλλων.

χρησιμοποιούν τη γλώσσα των χιλίων κρίσεων για να περιορίσουν τη δραστηριότητα των ανταγωνιστών τους. Οι εξαγωγές μειώνονται κατακόρυφα μαζί με τις εισαγωγές, δηλαδή το διεθνές εμπόριο καταρρέει, την ίδια ώρα που οι συμφωνίες που το κρατούσαν στη θέση του παραμένουν εν ισχύ στα χαρτιά. Οι καπιταλιστές, που αναμφίβολα γνωρίζουν τι ακριβώς παίζει, αναμένουν. Παράγουν λιγότερο. Απολούν και το παρουσιάζουν ως «έλλειψη εργατών».¹¹ Χρησιμοποιούν με τη σειρά τους τη γλώσσα των χιλίων κρίσεων για να ζητήσουν τη στήριξη του κράτους τους και κλαίνε γοερά που «κανείς δεν ακούει τις λογικές τους συμβουλές».

Αλλά στον κόσμο της όξυνσης του διακρατικού ανταγωνισμού οι «λογικές συμβουλές» όλο και περισσότερο σπανίζουν. Η «λογική» του ενός έρχεται σε κάθετη αντίθεση με τη «λογική» του άλλου. Γιατί είναι η λογική του εθνικού συμφέροντος. Και το εθνικό συμφέρον αναγνωρίζει μοναχά τον εαυτό του.

Στις 17 Δεκεμβρίου, το ελληνικό κράτος αποφάσισε ότι «λόγω της μετάλλαξης όμικρον (...)» απαραίτητη προϋπόθεση για την είσοδο στη χώρα είναι η διενέργεια PCR (μοριακού) τεστ 72 ωρών ή rapid test 24 ωρών.¹² Η απαγόρευση θα διαρκέσει μέχρι τις 10 Ιανουαρίου, δηλαδή για όλη την περίοδο των εορτών.

Όσοι διάβασαν τα όσα προηγήθηκαν, καταλαβαίνουν ότι αυτή η απαγόρευση δεν αφορά τους τουρίστες, αλλά τους αλλοεθνείς φορτηγατζήδες. Που σε καλύτερους καιρούς, θα κουβαλούσαν τα εισαγόμενα εμπορεύματα που θα τροφοδοτούσαν την καταναλωτική πανδαισία των Χριστουγέννων. Είναι κι αυτό ένα μικρό κομματάκι της κατά τα άλλα ανεξιχνίαστης «κρίσης των εφοδιαστικών αλυσίδων».

Όσο για το πώς επηρεάζουν όλα τούτα την καθημερινότητα, φέτος στολίστε караβάκι.

Κρεμάστε του ένα τσαρούχι και μια ελληνική σημαία.

Και κάντε το σταυρό σας.

ρεύσεων που επιβάλλονται στις διεθνείς μεταφορές».

Δεν πειράζει που δεν το λένε όμως: μπορούμε να το πούμε εμείς. Τα κράτη χρησιμοποιούν τους περιορισμούς «λόγω ιού» για να προστατεύσουν τις επικράτειές τους από τα εισαγόμενα εμπορεύματα και να παραβιάσουν εμπορικές συμφωνίες που στα χαρτιά παραμένουν εν ισχύ. Τα «πλοία που λείπουν», οι «φορτηγατζήδες που ξεχάσαμε να τους δώσουμε χαρτιά» και «τα κοντέινερ που ακριβαίνουν» είναι όλα τους αποτέλεσμα της όξυνσης του παγκόσμιου διακρατικού ανταγωνισμού και του εμπορικού πολέμου.

Και όλα συνδέονται με τις υπόλοιπες «κρίσεις» που ξάφνου άρχισαν να μαστιίζουν την ανθρωπότητα.

ΟΙ ΧΙΛΙΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ

Στις 19 Οκτωβρίου 2021, λίγες μέρες προτού το παγκόσμιο επιμελητήριο μεταφορών δημοσιεύσει την ανοιχτή του επιστολή προς τον ΟΗΕ, ένα σημαντικό τμήμα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου έκανε τους δικούς του λογαριασμούς. Ο Έλληνας πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, απηύθυνε μια επιστολή στην Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η επιστολή είχε συνταχθεί «με τη στενή ανάμιξη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας» και σημείωνε ότι «η πράσινη μετάβαση βρίσκεται στην καρδιά των σχεδίων της ελληνικής κυβέρνησης», στην περίπτωση της ναυτιλίας όμως, είναι ιδιαίτερως δύσκολη γιατί «οι απαιτούμενες τεχνολογίες δεν υπάρχουν ακόμη».

Συνεπώς, έλεγε ο πρωθυπουργός, καλά θα έκανε η Επιτροπή να συστήσει ένα Ευρωπαϊκό Ερευνητικό Κέντρο για Εναλλακτικά Ναυτιλιακά Καύσιμα και Τεχνολογίες. Αυτό το κέντρο θα συντονίζει όλους τους ενδιαφερόμενους, θα παράγει νέες τεχνολογίες και θα δέχεται χρηματοδότηση από την Ε.Ε.. Εκτός από λίγα λεφτολάκια και ένα θεσμό που θα κανονίζει την τεχνολογική του θαλάσσιου καπιταλισμού με ελληνική συμμετοχή, ο πρωθυπουργός μας αναφερόταν και στις προετοιμασίες επέκτασης των κανόνων του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Ρύπων στη ναυτιλία.

Ούτε αυτό του άρεσε πολύ. Κατά τη γνώμη του, «δεν πρέπει να αλλοιώνονται οι κανόνες του ανταγωνισμού», συνεπώς πρέπει να ακολουθείται η γραμμή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Και στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών, ο «ρυπαίνων» δεν είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου, αλλά ο ιδιοκτήτης του φορτίου. Δεν είναι οι Έλληνες εφοπλιστές που ρυπαίνουν, αλλά η Αντίντας και η Βολκσβάγκεν. Οπότε αυτοί να πληρώσουν!⁷

Κι έτσι, η ανεξιχνίαστη «κρίση των εφοδιαστικών αλυσίδων» εξηγείται. Τα λιμάνια αργούν εξαιρετικά να ξεφορτώσουν τα εμπορεύματα και τα πλοία σχηματίζουν ουρές. Αλλά αυτό συμβαίνει γιατί «οι αποκλεισμοί σε εμπορικά λιμάνια με μεγάλη κίνηση και κάθε είδους μέτρο ασφαλείας κατά της πανδημίας [...] λειτουργεί ως τροχοπέδη για τις μεταφορές».⁸ Οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεν έχουν τσιπάκια για τα αυτοκίνητά τους, αλλά αυτό συμβαίνει γιατί οι προμηθευτές τους βρίσκονται στην Κίνα και αναστέλουν τη λειτουργία τους αναλόγως των διαθέσεων του κινεζικού κράτους,⁹ ή γιατί ορθώς προέβλεψαν δυσκολίες πώλησης αυτοκινήτων για το προβλέψιμο μέλλον. Τα πλοία «σπανίζουν» γιατί ο κλάδος των ναυτιλιακών «βρίσκεται στο στάδιο προσαρμογής στους νέους κανόνες κατά της κλιματικής αλλαγής»,¹⁰ δηλαδή γιατί τα κράτη χρησιμοποιούν τους «περιβαλλοντικούς κανόνες» ως μαστίγιο εναντίον αλλοεθνών καπιταλιστών.

Η διαδικασία συγκαλύπτεται επιμελώς μέσω περίτεχνων αντιστροφών της σχέσης αιτίου – αιτιατού. Εν τω μεταξύ όμως, διεξάγεται αδυσώπητα: Τα κράτη

1. Ρουμπίνα Σπάθη, «Η τέλεια καταιγίδα στην παγκόσμια οικονομία», *Καθημερινή*, 1/10/2021.
2. Τάκης Τρακουσέλλης, «Καινούριο αυτοκίνητο, τώρα ή αργότερα;», *newsauto*, 8/9/2021.
3. «Έλλειψη πλοίων κοντέινερ ενώ εκτινάχθηκε η ζήτηση για μεταφορές», *Καθημερινή*, 24/8/2021.
4. «Shipping Jeans by full container load or LCL?», <https://www.jeansinfo.org/shipping.html>, πρόσβαση 18/11/2021.
5. «Joint Open Letter – Transport Heads Call on World Leaders to Secure Global Supply Chains», εδώ <https://www.ics-shipping.org/press-release/joint-open-letter-transport-heads-call-on-world-leaders-to-secure-global-supply-chains/>, 29/9/2021, πρόσβαση 18/11/2021.
6. Για μια εμφάνιση των ιδίων ακριβώς συμβουλών ένα εξάμηνο πριν, δες «Ζωτικής σημασίας η διατήρηση σε λειτουργία των 'πράσινων λωρίδων'», *Ναυτεμπορική*, 26/3/2021.
7. Αυτά στην «επιστολή του Κυριάκου Μητσοτάκη προς την Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν», 19/10/2021, που βρίσκεται αναρτημένη στο σάιτ της *Καθημερινής*. Για μια μετάφραση αυτής της επιστολής στα σανσκριτικά και λινκ που σε πάει στο ορίτζιναλ άρθρο, δες Ηλίας Μπέλλος, «Κέντρο Ερευνών για Εναλλακτικά Θαλάσσια Καύσιμα Προτείνει η Ελλάδα», *Καθημερινή*, 20/10/2021.
8. Ρουμπίνα Σπάθη, «Η τέλεια καταιγίδα στην παγκόσμια οικονομία», *Καθημερινή*, 1/10/2021.
9. Για παράδειγμα, «προμηθευτές της Apple και της Tesla, κατόπιν εντολής των κινεζικών αρχών ανέστειλαν τη λειτουργία τους για τέσσερις ημέρες από την Κυριακή μέχρι χθες». Ρουμπίνα Σπάθη, «Η τέλεια καταιγίδα στην παγκόσμια οικονομία», *Καθημερινή*, 1/10/2021.
10. Ρουμπίνα Σπάθη, «Η τέλεια καταιγίδα στην παγκόσμια οικονομία», *Καθημερινή*, 1/10/2021.
11. «Covid-19: Απολυμένοι φορτηγατζήδες επιστρέφουν στην ανατολική Ευρώπη», *euro-news.gr*, 26/3/2020.
12. «Νέα Μέτρα: Τι ισχύει για την είσοδο στην Ελλάδα – αναλυτικά η ΚΥΑ», *Καθημερινή*, 17/12/2021.
13. «Ζωτικής σημασίας η διατήρηση σε λειτουργία των 'πράσινων λωρίδων'», *Ναυτεμπορική*, 26/3/2021.
14. «Οδύσσεια' φορτηγατζήδων στο εξωτερικό, λόγω κορονοϊού», *eleftheria.gr*, 27/3/2020.