

ΤΑ ΤΡΕΝΑ, Η ΚΙΝΑ, ΤΟ ΚΙΝΗΜΑ

ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Ο Χάλφοντ Μάκιντερ, πατέρας της γεωπολιτικής, είχε τα τρένα περί πολλού. Και ήταν λογικό, γιατί η εποχή του –οι αρχές του εικοστού αιώνα– ήταν εποχή μεταφορικής επανάστασης. Το σιδηροδρομικό δίκτυο πύκνωνε σε όλη την Ευρώπη. Η μηχανή εσωτερικής καύσης προσαρμοζόταν σε αυτοκίνητα και αεροπλάνα. Τα λοιπά «δημόσια έργα» πάσης φύσεως, από δρόμους μέχρι γέφυρες και λιμάνια, πολλαπλασιάζονταν, μετατρέποντας τον υλικό χώρο του πλανήτη σε καρτεσιανό χώρο. Η διαδικασία «αφανισμού του χώρου δια μέσω του χρόνου» που διαπίστωνε ο Μαρξ όταν μιλούσε για τις μεταφορικές τεχνολογίες στον καπιταλισμό, ξεδιπλωνόταν παντού με πρωτοφανή ένταση.

Αυτή η μεταφορική επανάσταση διαμόρφωσε και τη θεωρία του Μάκιντερ περί γεωγραφίας και κρατικής ισχύος. Κατά τη γνώμη του, η γεωγραφία δεν ήταν μόνο πέτρες και η κρατική ισχύς δεν ήταν μόνο όπλα. Και οι δυο τους προσδιορίζονταν από τις ιστορικές μεταβολές των τρόπων μετακίνησης. Κάθε μεταβολή των τρόπων μετακίνησης ήταν και μεταβολή της γεωγραφίας του πλανήτη, αλλά και των τρόπων προβολής της κρατικής ισχύος.

Όσο για τις ιστορικές μεταβολές των τρόπων μετακίνησης της εποχής του, ο Μάκιντερ ήταν ιδιαίτερα απαισιόδοξος. Κατά τη γνώμη του, ο υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος που είχε μόλις κατασκευαστεί ενώνοντας τη ρωσική επικράτεια, ήταν μόνο η αρχή ενός ζοφερού μέλλοντος: στα επόμενα χρόνια, «η απέραντη περιοχή της Ευρασίας που είναι απρόσιτη στα πλοία, αλλά στην αρχαιότητα ήταν ανοιχτή στους έφιππους νομάδες, πρόκειται να καλυφθεί από σιδηροδρομικό δίκτυο».¹ Η μετάβαση από τα άλογα στο σιδηροδρομικό δίκτυο θα ενοποιούσε την οικονομία της Ευρασίας, θα πολλαπλασίαζε το μέγεθός της σε απρόσιτα ύψη, θα συνοδευόταν από πολιτική ενοποίηση. Οι δυνάμεις της Ευρασίας θα εκπλήρωναν τα παραγωγικά και πολιτικά προαπαιτούμενα για την κατασκευή αξιόμαχου στόλου. Η αγγλοσαξονική κυριαρχία στους ωκεανούς κινδύνευε.

Οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι του εικοστού αιώνα διεξάχθηκαν με γνώμονα αυτές τις γενικές αρχές. Η «χερσαία μάζα» της Ευρασίας αποκλείστηκε από θαλάσσης μέχρι ασφυξίας. Οι παραγωγικές δυνάμεις των αμερικανικών αλυσίδων συναρμολόγησης μετατράπηκαν σε όπλα και τα όπλα μεταφέρθηκαν επίσης από θαλάσσης. Οι δυνάμεις της Ευρασίας (η Γερμανία, η Γαλλία, η Ρωσία) απέτυχαν να αποφύγουν τη μεταξύ τους σύγκρουση προτού συγκρουστούν με τους αγγλοσάξονες. Ο τελικός νικητής ήταν το κράτος των ΗΠΑ.

Γεωγραφία, μεταφορές, πόλεμος. Η εποχή μας είναι ιδιαίτερος σχετική με όλα τούτα.

Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ «ΜΙΑ ΖΩΝΗ ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ»



Ετούτος ο χάρτης περιγράφει την πρωτοβουλία του κινεζικού κράτους που είναι γνωστή με την ονομασία «μία ζώνη ένας δρόμος». Η πρωτοβουλία ανακοινώθηκε από τον Πρόεδρο Σι Τζινπίνγκ το 2013, κατά τη διάρκεια διαδοχικών επισκέψεων στο (αποκλεισμένο από τη θάλασσα) Καζακιστάν και στην (φρουρό θαλάσσιων περασμάτων) Ινδονησία. Ο «ένας δρόμος» της ονομασίας περιγράφεται με κάθε ευκαιρία. Πρόκειται για μαζική κατασκευή υποδομών- δηλαδή γέφυρες, λιμάνια, δρόμοι, αεροδρόμια, φράγματα, εργοστάσια παραγωγής ενέργειας... και φυσικά σιδηρόδρομοι και αγωγοί υδρογονανθράκων. Τέτοιες υποδομές κατασκευάζονται στα κράτη που συνεργάζονται με την Κίνα για την κατασκευή του «δρόμου». Το χρήμα με το οποίο κατασκευάζονται οι υποδομές είναι κινεζικό και δανείζεται αφειδώς. Τα υλικά (χάλυβας, τσιμέντο, φωτοβολταϊκά και ό,τι αγαπάτε), αλλά και οι εργάτες που χρησιμοποιούνται, είναι επίσης κινεζικής προέλευσης.²

Όπως καταλαβαίνετε, η «πρωτοβουλία» είναι συμπάρος που στοχεύει πολλά τρυγόνια. Κάποιοι από τους στόχους είναι αυτό που θα λέγαμε «οικονομικοί». Το εγχείρημα ξεκίνησε λίγα χρόνια έπειτα από το ξέσπασμα της «παγκόσμιας κρίσης χρέους» του 2009 και ενώ ο εμπορικός πόλεμος μετέτρεπε με όλο και πιο σκληρό τρόπο τις τεράστιες παραγωγικές δυνατότητες του κινεζικού καπιταλισμού σε «πλεονάζουσες». Μέσω του «δρόμου» οι απέραντες κινεζικές παραγωγικές δυνατότητες διοχετεύονται σε εξίσου απέραντα «έργα» που τροφοδοτούνται με δανεικό κινεζικό χρήμα. Οπότε παύουν να είναι «πλεονάζουσες», τουλάχιστον μέχρι τα χρέη να μετατραπούν σε κόκκινα. Η κείνισανή όψη του πράγματος είναι εμφανής, όσο και στο σχέδιο Μάρσαλ.

Όπως και στο σχέδιο Μάρσαλ, δίπλα σε αυτή την οικονομική λειτουργία, βρίσκουμε σημαντικές στρατιωτικές και πολιτικές όψεις. Όπως καταλάβαινε ο Μάκιντερ (και κατάλαβε και ο Λένιν μέσα στο τρένο για τη Μόσχα),³ οι «υποδομές» δεν είναι σκέτη ανά-

λωση τσιμέντου και χάλυβα. Είναι ταυτόχρονα τρόποι μετακίνησης εμπορευμάτων και τρόποι προβολής της κρατικής ισχύος στον χώρο. Η κατασκευή κινεζικών υποδομών φιλοδοξεί να ενοποιήσει την Ευρασία με τεχνικό τρόπο. Να διευκολύνει το πέρασμα των κινεζικών εμπορευμάτων προς την Ευρώπη μειώνοντας την εξάρτηση από τη θάλασσα και τους αμερικανικούς στόλους. Δίπλα σε αυτά τα ευχάριστα, η πολιτική ενοποίηση της Ευρασίας επίσης προωθείται. Μη φανταστείτε τίποτα λουλούδια βέβαια: το κινεζικό κράτος δανείζει όποιον βρίσκεται πρόσφορος. Δεν φιλοδοξεί να πάρει τα λεφτά πίσω με τόκο, αλλά να χρησιμοποιήσει το χρέος ως πολιτική ισχύ, προσανατολίζοντας τα κράτη που συμμετέχουν στον «δρόμο» προς την κινεζική εξωτερική πολιτική. Η «μία ζώνη» που κατοικοεδρεύει δίπλα στον «ένα δρόμο» της ονομασίας, υπονοεί αυτήν την ενοποίηση της Ευρασίας. Γι'αυτό και εξηγείται πολύ πιο σπάνια - έως καθόλου.

Προφανώς όμως οι αγγλοσάξονες δεν χρειάζονται εξηγήσεις - τους τα έχει εξηγήσει επαρκώς ο Μάκιντερ και η κουστωδία γεωπολιτικών αναλυτών που τον ακολούθησε. Στους αγγλοσάξονες καθόλου δεν αρέσει η «ενοποίηση της Ευρασίας» γενικώς, πόσο μάλλον όταν γίνεται με κινεζικό χρήμα και κινεζικό τσιμέντο. Εδώ και ενάμιση αιώνα οι αγγλοσάξονες κάνουν ό,τι μπορούν για να μη γίνουνται τέτοια πράγματα.

Πάλι καλά δηλαδή που δεν αποτελείται όλος ο κόσμος από αγγλοσάξονες, ε;

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΗΣ COSCO, 2013-2023



Δυστυχώς για τους Κινέζους, η απελευθέρωση από τους στόλους των Αμερικανών είναι δύσκολο πράγμα. Οπότε προς το παρόν, ο «ένας δρόμος» παραμένει σχήμα λόγου - διαθέτει θαλάσσια κομμάτια, τα οποία μάλιστα παραμένουν σημαντικότερα από τα χερσαία μέχρι νεοτέρας. Αυτά τα θαλάσσια



κομμάτια κατασκευάζονται με την επέκταση παλιών λιμανιών και την κατασκευή καινούριων. Και όπως φαίνεται από τον χάρτη που μοστράρουμε εδώ, ένα τμήμα τους είναι άμεσα ελληνικού ενδιαφέροντος.

Αμ έπος αμ έργον δηλαδή, και ήδη από το 2008, ο Κώστας Καραμανλής βρισκόταν σε σχετικές διαπραγματεύσεις. Μετά την ανακοίνωση του σχεδίου «δρόμος ζώνη» το 2013, οι διαπραγματεύσεις επιταχύνθηκαν. Το καλοκαίρι του 2013, ο διευθύνων σύμβουλος της κρατικής κινεζικής μεταφορικής εταιρείας Cosco είχε αριβάσει στην Αθήνα και διαπραγματεύεται με τους Έλληνες. Τον διευθύνοντα τον έλεγαν «κάπτεν Γουέι Τζιαφού». Ο κάπτεν μοίραζε παραβολές με άρωμα Κομφούκιου: «δεν έχει νόημα να ζητιανεύεις κρατώντας χρυσό δίσκο», έλεγε εννοώντας τον Πειραιά. «Πρέπει να τον πουλήσεις, να αγοράσεις φαγητό και λεφτά και να τα επενδύσεις». Εν τω μεταξύ οι Έλληνες μοίραζαν παράσημα-συγκεκριμένα, ο κάπτεν έλαβε το παράσημο του μεγαλόσταυρου φοίνικα μετά από προτροπή του υπουργού Εξωτερικών Ευάγγελου Βενιζέλου.⁴

Ετούτη θα ήταν πιθανόν η μοναδική φορά που κάποιος πήρε παράσημο από το ελληνικό κράτος γιατί συνδύασε το μαρξιστικό Χ-Ε-Χ', την ελληνική χρεοκοπία και τον Κομφούκιο-μόνο που ο Κάπταιν Γουέι έκανε κι άλλα. Συγκεκριμένα, «υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας με τον Πειραιά». Για να υπογραμμίσει ότι στην Ελλάδα τα «μνημόνια συνεργασίας» δεν λένε και πολλά πράγματα, ο κάπτεν σημείωνε ότι οι συζητήσεις για την αξιοποίηση του λιμανιού είχαν ξεκινήσει από τον Κώστα Καραμανλή (στα κινεζικά αυτό σημαίνει «ήδη έχουν παρατραβήξει»), και ότι το μέλλον τους «εξαρτάται από την ελληνική κυβέρνηση» (άντε μας πρήξατε). Παρεμπιπτόντως ανέφερε και ότι συζήτησε «το θέμα των σιδηροδρόμων με τους υπουργούς μεταφορών και ανάπτυξης» και επιστρέφοντας στην Κίνα θα οργάνωνε «μία επιτροπή ειδικών» που θα ερχόταν «στη χώρα σας για να το ερευνήσουν».

Με κάποιο παράξενο τρόπο, δέκα χρόνια μετά, η έρευνα περί της σχέσης λιμανιών και σιδηροδρόμων βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Τα προβλήματα σίγουρα δεν ξεκινούν από την κινεζική μεριά. Το κινεζικό κράτος στήνει «έναν δρόμο» που θα ενοποιεί «μία ζώνη», οπότε έχει κατασταλαγμένες απόψεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να ενοποιηθούν με τις χερσαίες μεταφορές, συντονίζοντας τα πλοία με τον σιδηρόδρομο σε ενιαία τεχνολογικά δίκτυα και εταιρείες. «Οι κατασκευαστές θα πρέπει να συνεργάζονται με μία μεταφορική εταιρεία, αντί για μια πληθώρα εφοπλιστικών εταιρειών και λιμανιών».⁵ Φαινομενικά, αυτό το τεχνολογικό όραμα αρέσει και στην ελληνική πλευρά. Κυρίως αρέσει στους Έλληνες εφοπλιστές, που, δημοσίως τουλάχιστον, επιζητούν με ζήλο να ξεμπερδέψουν με «το κενό των υποδομών που περιορίζει το εμπόριο και τη μελλοντική ευημερία».⁶

Κι όμως, παρά τη φαινομενικά ισχυρή στήριξη, το κινεζικό όραμα δεν βρίσκει στην Ελλάδα το πρό-

σφορο έδαφος που θα περίμενε κανείς. Αναμφίβολα, η Cosco δραστηριοποιείται στο λιμάνι του Πειραιά εδώ και χρόνια. Η κινεζοπειραιώτικη φάση παράγει φωτογραφίες που έπειτα χρησιμοποιούνται ακόμη και στη διεθνή εικονογράφηση των κινεζικών σχεδίων. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στην Ευρώπη που εντάχθηκε επισήμως στην πρωτοβουλία «έναν δρόμο μία ζώνη», τον Αύγουστο του 2018 – επί Σύριζα, για όσους ενδιαφέρονται για τον σοσιαλισμό και τη συνέχεια του κράτους.



Αλλά δεν είναι όλα ρόδινα. Ένα χρόνο μετά, το 2019, ο Κυριάκος Μητσοτάκης εμφανιζόταν ιδιαιτέρως συγκρατημένος σχετικά με την επένδυση. Ακόμη και σε ειδική εκδήλωση μπροστά στον νέο CEO της Cosco, λίγο μετά την επίσημη ένταξη της Ελλάδας στο «Δρόμο και Ζώνη», ο νέος πρωθυπουργός της χώρας «ενημέρωνε» ότι «το συμπληρωματικό σχέδιο για την επέκταση του λιμανιού είναι σχήμα υπό συζήτηση και η κυβέρνηση επί της αρχής είναι θετική, υπό την προϋπόθεση να πείσουμε την τοπική κοινωνία ότι η συμφωνία θα είναι προς όφελός της και δεν θα επιβαρύνει το περιβάλλον».⁷

Όπως καταλαβαίνετε από την πρωθυπουργική αμφιθυμία, η «επέκταση του λιμανιού» δεν πάει καλά. Πρώτα δεν πήγε πολύ καλά αυτό με την κοινωνία · τα επόμενα χρόνια, οι εγκαταστάσεις της Cosco στον Πειραιά έγιναν τόπος ζωηρότατης εργατικής οργάνωσης. Το σωματείο λέγεται Ένωση Εργαζομένων Διακινητή Εμπορευματοκιβωτίων (ΕΝΕΔΕΠ) και είναι τόσο ισχυρό που μπορεί να διοργανώνει μεγαλειώδεις απεργίες κλείνοντας τις εγκαταστάσεις της Cosco για επτά ημέρες και βάλει. Για παράδειγμα, η απεργία του 2021 έγινε με αφορμή ένα θανατηφόρο εργατικό ατύχημα, χρειάστηκε τέσσερις ημέρες για να κηρυχθεί παράνομη και άλλες τρεις για να λήξει, πρόκειται δηλαδή για μία από τις μεγαλύτερες στιγμές της εργατικής τάξης από τότε που υπάρχει ελληνικό κράτος.⁸ Το γεγονός ότι έλαβε χώρα εντός καραντίνας πιστοποιεί τη δύναμη του συγκεκριμένου σωματείου, όπως άλλωστε και οι απεργίες του επόμενου χρόνου.⁹

Αλλά και το άλλο με το περιβάλλον πάει μετ'εμποδίων. Το «Θριάσιο II» είναι ένα πρότζεκτ αξιοποίησης μίας έκτασης 1450 στρεμματων για την κατασκευή «μεγάλου διαμετακομιστικού κέντρου». Η έκταση ανήκει στον ΟΣΕ, άρα ήδη περιέχει «σιδηροδρομικές υποδομές, οδούς πρόσβασης, σιδηροδρομικό

σταθμό διαλογής, χώρους εναπόθεσης φορτίων και άλλα κτίρια». Το ελληνικό κράτος έχει κόψει το Θριάσιο στα δύο και αναζητεί αγοραστές εδώ και τουλάχιστον επτά χρόνια, αλλά για λόγους που θα φανούν σε λίγο, η Cosco δεν ενδιαφέρεται για τους σχετικούς διαγωνισμούς.¹⁰ Προς το παρόν ανάδοχος του «Θριάσιου II» έχει κηρυχθεί το σχήμα Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) – Damco (όμιλος Κοπελούζου).¹¹

Αντιθέτως, η Cosco ενδιαφέρεται για μία έκταση στο όρος Αιγάλεω, που ανήκει στην εκκλησία. Τα 3.000 στρέμματα είναι κολλητά στη λεωφόρο Σχιστού, οπότε το εγχείρημα έχει προσωρινά ονομαστεί «The Green Σχιστό», τόσο κριντζό όσο το ακούτε. Ακόμη καλύτερες είναι οι περιγραφές «11όροφου ρομποτικού κτιρίου διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, χωρίς ανάγκη για διαχείριση μεγάλου όγκου οχημάτων όμως, λόγω της χρήσης ρομποτικής».¹² Και πάλι όμως, το πράγμα αντιμετωπίζει προβλήματα. Μέσα στον Φλεβάρη του 2023, όταν ήρθε για έγκριση στη Διαρκή Ιερά Σύνοδο, ο αρχιεπίσκοπος Ιερώνυμος τσίινισε. Όπως τα είπε σε συνέντευξή του,

είναι 3.000 στρέμματα και έρχεται η Cosco και οι άλλοι και λένε “δώστε” και είπαμε “όχι”. Θα καθίσουμε με έναν τρόπο σύγχρονο να τα αξιοποιήσουμε σε συνεργασία εκκλησίας και κράτους. (...) Μόνη της δεν μπορεί να το κάνει η εκκλησία, ούτε με ιδιώτες. Η εκκλησία μπορεί να συνεργαστεί τίμια με το κράτος (...).¹³

Όντως, διάφορες τίμιες όψεις του κράτους χαίρονταν. Για παράδειγμα ο Νίκος Μπελαβίλας, καθηγητής πολεοδομίας και πολυπράγμων συριζαίος, που ανέλυε την κατάσταση ως εξής:

Ο Αρχιεπίσκοπος Ιερώνυμος προχώρησε σε μια γενναία κίνηση (...) η Cosco ασφουκτιά μέσα στα όριά της και επιχειρεί να επεκταθεί προς τον Πειραιά διεκδικώντας εκτάσεις που θα απλώσουν κι άλλο την ιδιωτική κινεζική λιμενοβιομηχανική πόλη (...).

Κατά τη γνώμη του Μπελαβίλα, η Cosco «αντιστέκεται σθεναρά» στην πρόταση να επεκτείνει τις εγκαταστάσεις της στο Θριάσιο, γιατί «το Θριάσιο απέχει είκοσι χιλιόμετρα από τους προβλήτες του Ικονίου, ενώ το Σχιστό μόλις ένα. Δεν συμφέρει όποιον διαχειρίζεται το λιμάνι, και χρειάζεται εκτάσεις για να μεταφορτώνει εμπορευματοκιβώτια από πλοία σε πλοία, μία μεγάλη απόσταση διαμετακόμισης».¹⁴

Το ζήτημα του «Θριάσιου εμπορευματοικού κέντρου» εξηγήθηκε ακόμη καλύτερα τον Νοέμβριο του 2022, όταν «κλιμάκιο της αμερικανικής πρεσβείας» έκανε ένα πέρασμα για να τσεκάρει πώς πάνε τα πράγματα. Κατά τη γνώμη τους,

το Θριάσιο δύναται να αποτελέσει έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά ή και σε κάποια πεδία ανταγωνιστικά με το λιμάνι του Πειραιά.¹⁵

Ας σουμάρουμε αυτή την ανταγωνιστική συμπληρωματική σχέση: Η Cosco «ασφουκτιά στον Πειραιά»,



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΜΑΧΟΜΕΝΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

Ο Κώστας Γενιδούνιας συναντά τον Τσίπρα και καταγγέλει την κυβέρνηση. Ότι ετούτος ο μαχόμενος ειδικός των σιδηροδρόμων, ο εχθρός της κοινωνίας του κέρδους, ο πρακτικός διανοούμενος του «κινήματος για τα Τέμπη», είναι και μέλος της κεντρικής επιτροπής του Σύριζα, πιθανόν να διέφυγε από τους αυθορμήτως διαμαρτυρούμενους.

για να χρησιμοποιήσουμε τη διακριτικά μαρξιστική διατύπωση του κυρίου Μπελαβίλα.¹⁶ Το ελληνικό κράτος θέλει να πουλήσει στην Cosco κάτι από Θριάσιο αλλά η Cosco αρνείται να αγοράσει, γιατί το Θριάσιο είναι μακριά και η Cosco δε θέλει να μπλέκει τα μπούτια της. Η εναλλακτική βρίσκεται υπό τον έλεγχο της ελληνικής εκκλησίας. Αλλά σε τέτοια ζητήματα, η ελληνική εκκλησία κάνει ό,τι της λέει το ελληνικό κράτος, το 'πε και ο Αρχιεπίσκοπος.

Όπως καταλαβαίνετε δηλαδή, το σχέδιο «ένας δρόμος μία ζώνη», αντιμετωπίζει προβλήματα στην Ελλάδα. Κάποια από αυτά διακρίνονται καλύτερα αν κοιτάξουμε από τη μεριά των ελληνικών σιδηροδρόμων.

ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ, ΜΙΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Ο Κώστας Γενιδούνιας είναι συνδικαλιστής του ΟΣΕ και μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του Σύριζα. Ο Γενιδούνιας έγινε μισοδιάσημος αναλύοντας το ατύχημα των Τεμπών, αλλά η ενασχόλησή του με τα πάθη του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι πολύ παλιότερη. Σε αυτές τις παλιότερες προσπάθειες, ο μαχητικός συνδικαλιστής αδιαφορούσε για την «ασφάλεια» και τις «ανθρώπινες ζωές» και πραγματευόταν τις «προοπτικές στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών», πάντα προσέχοντας να μην αναφέρει τη λέξη «Cosco».

Κατά τη γνώμη του Γενιδούνια όπως είχε τον Απρίλιο του 2021, οι εμπορευματικές προοπτικές του σιδηροδρόμου ήταν εμφανείς τουλάχιστον από το 2013 και το ελληνικό κράτος τις αναγνώριζε. Από την μια, η σύνδεση του λιμανιού του Πειραιά με τη σιδηροδρομική υποδομή είχε ολοκληρωθεί από το

2013 και είχε οδηγήσει σε «συμφωνίες για μεταφορές εμπορευμάτων μέσω της χώρας μας προς τη Βόρεια Ευρώπη» (πιθανόν εδώ να είχε γράψει «Cosco», «Κίνα» και τέτοια και μετά να τα διέγραψε). Από την άλλη, η διπλή ηλεκτροκίνητη γραμμή στον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης είχε ολοκληρωθεί τον Απρίλιο του 2019, μειώνοντας τη «χρονοαπόσταση σε 3 ώρες και 50 λεπτά». Κι όμως, η δυναμικότητα του δικτύου, αντί να αυξάνεται, έβαινε μειούμενη. Γιατί «δεν λειτουργεί η τηλεδιοίκηση εδώ και χρόνια».

Εκτός από την απουσία της «τηλεδιοίκησης», που δεν θα έσωζε ζωές, αλλά θα έστρωνε τον δρόμο για τις εμπορευματικές μεταφορές, ο Γενιδούνιας επεσήμαινε μια ευρύτερη ολιγωρία από τη μεριά της «πολιτείας». Κατά τη γνώμη του, όλοι θα έπρεπε να συζητούν «για το πώς θα αξιοποιηθεί το Θριάσιο, πώς θα γίνει λειτουργικότερη η σύνδεσή του με το Ικόνιο [εν. τις εγκαταστάσεις της Cosco] για να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι δυνατότητες του λιμανιού». Αντί γι' αυτό όμως, το ελληνικό κράτος είχε συνδέσει το λιμάνι του Πειραιά με το Θριάσιο και την εθνική υποδομή «με μονή γραμμή». Επίσης είχε κανονίσει τη χάραξη του νέου σιδηροδρόμου, ώστε κάθε εμπορευματικός συρμός να πρέπει «να διασχίσει τις γραμμές του προαστιακού Αθήνας για να εισέλθει ή να εξέλθει στο εμπορευματικό κέντρο».¹⁷

Ο Γενιδούνιας αντιμετώπιζε τις τεχνολογικές επιλογές μιας δεκαετίας με υποκριτική έκπληξη. Καμιά φορά όμως, ακόμη και τα πλέον ανεξήγητα εξηγούνται εκ του αποτελέσματος. Ο πίνακας που ακολουθεί προέρχεται από την Έκθεση των Ειδικών που εκπονήθηκε μετά το ατύχημα των Τεμπών. Περιγράφει την εξέλιξη του εμπορευματικού μεταφορικού έργου των ελληνικών σιδηροδρόμων.¹⁸

Έτος	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Εργασία (σε τρένα-κιλό)	1.000.000	1.100.000	1.200.000	1.300.000	1.400.000	1.500.000	1.600.000	1.700.000	1.800.000	1.900.000	2.000.000	2.100.000	2.200.000
Επιβατικό	100.000	110.000	120.000	130.000	140.000	150.000	160.000	170.000	180.000	190.000	200.000	210.000	220.000
Εμπορευματικό	900.000	990.000	1080.000	1170.000	1260.000	1350.000	1440.000	1530.000	1620.000	1710.000	1800.000	1900.000	2000.000

Σε απόλυτες τιμές, το μεταφορικό έργο των ελληνικών σιδηροδρόμων χτύπησε πάτο το 2013 και έκτοτε έχει υπερδιπλασιαστεί. Και πάλι όμως παραμένει μικρότερο από την κορυφή που σημειώθηκε το 2010. Σε κάθε περίπτωση, παραμένει σταθερά αμελητέο μπροστά στο μεταφορικό έργο που εκτελείται από φορτηγά.

Αυτή η δεκαετής εξέλιξη καθόλου δεν περιγράφει «συμμόρφωση του ελληνικού κράτους με τις επιταγές της Cosco». Όπως είδαμε, η Cosco, από το 2013, επιζητούσε την ενοποίηση των λιμανιών με τον σιδηροδρόμο, την αυτόματη φόρτωση των κοντέινερ σε βαγόνια, την άμεση επαναφόρτωση

κοντέινερ από πλοίο σε πλοίο. Αντί γι' αυτά τα ωραία, το ελληνικό κράτος προσέφερε... περίτεχνες προσπάθειες πώλησης ακινήτων στον διαόλου τη μάνα, αναμέτρηση με τον ελληνικό μαχόμενο συνδικαλισμό, διαπραγματεύσεις με την εκκλησία της Ελλάδος και περιβαλλοντικά ευαίσθητους συριζαίους – στο φόντο αχνοφαίνεται κάποιου είδους παρακώλυση συγκοινωνιών μέσω παράξενης χάραξης σιδηροδρομικών γραμμών.

Συνοψίζουμε: δεκαετίες λογαριασμοί διεξάγονταν γύρω από τον ελληνικό σιδηρόδρομο στις 28 Φλεβάρη του 2023, όταν μια επιβατική αμαξοστοιχία συγκρούστηκε με μια εμπορευματική στα Τέμπη. Κι αμέσως το κίνημα βγήκε στους δρόμους. Στις περίπλοκες τεχνολογικές διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν, το συντριπτικό πλεονέκτημα ανήκε σε εκείνους που ασχολούνταν από τα πριν.

ΤΕΧΝΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ

Όπως ίσως ξέρετε, βγάλαμε κι εμείς μια αφίσα για «τα Τέμπη». Εκεί συνδέαμε το ατύχημα των Τεμπών με την αύξηση του εμπορευματικού έργου του σιδηροδρόμου κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Σημειώναμε ότι κάθε διαπραγμάτευση μετά από ένα τεχνολογικό ατύχημα γίνεται με τεχνικούς όρους και ενέχει σιωπηρή τεχνολογική. Προσθέταμε ότι η καχυποψία απέναντι στα «αυθόρμητα κινήματα» είναι ο μοναδικός ασφαλής δρόμος όταν κανείς βρίσκεται μπροστά σε «καταστάσεις έκτακτης ανάγκης» όπως αυτή των Τεμπών. Τέλος, σε μια κίνηση από αυτές που μας γεμίζουν φίλους, υποστηρίζαμε ότι η έλλειψη καχυποψίας οδηγεί στην τηλεδιοίκηση, όχι του σιδηροδρόμου, αλλά του αντικαπιταλιστικού κινήματος.

Το κείμενο που μόλις διαβάσατε γράφτηκε βιαστικά για τα μέτρα μας. Οι μέθοδοι έρευνας και συγγραφής ακολούθησαν τη βασική γραμμή εκείνης της αφίσας. Καταλήξαμε να επαληθεύουμε τους βασικούς ισχυρισμούς της και να εμβαθύνουμε σε άλλους.

Εκείνο που σκεφτήκαμε καλύτερα ήταν η σχέση μεταξύ της αύξησης του μεταφορικού έργου και του ατυχήματος στα Τέμπη. Όπως είδαμε, κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών, το μεταφορικό έργο διπλασιάστηκε ενώ το προσωπικό του ΟΣΕ μειώθηκε. Κατά την ίδια περίοδο, το τεχνολογικό δίκτυο του σιδηροδρόμου βρισκόταν υπό την επίδραση ενός γενικού σχεδίου παρακώλυσης που ξεκινούσε από τον διεθνή διακρατικό ανταγωνισμό, περνούσε στην εξυπηρέτηση ντόπιων συμφερόντων και κατέληγε σε σκληρές διαπραγματεύσεις με τους κινέζους με εργαλείο τους σιδηρόδρομους. Οι καθυστερήσεις και το διαρκές μπλέξιμο των μεταφορικών και επιβατικών όψεων του δικτύου ήταν τα βασικά αποτελέσματα. Το ατύχημα που ακολούθησε δεν μπορεί να θεωρηθεί άσχετο με όλα τούτα, άλλωστε τα συγκρουόμενα ήταν ένα επιβατηγό και



ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ Η COSCO ΚΑΙ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕ

1. Οι εγκαταστάσεις της Cosco (αλλιώς Μόρντορ).
2. Το «περιβαλλοντικό πάρκο Σχιστού» - εδώ θέλει να επεκταθεί η Μόρντορ, αλλά διαφωνούν ο κύριος Μητσοτάκης, ο κύριος Μπελαβίλας και ο Αρχιεπίσκοπος Αθηνών.
3. Το Θριάσιο - εδώ θέλουν όλοι να επεκταθεί η Cosco - εκτός από την ίδια την Cosco.

ένα εμπορικό τρένο. Η παντελής απουσία αναφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές κατά τη διάρκεια της κινηματικής διαπραγμάτευσης ενισχύει τις υποψίες. Το πρόβλημα εδώ είναι ότι η σχέση προκύπτει αποκλειστικά με τη λογική. Οι αρμόδιοι ειδικοί δεν θα κάνουν τη σχετική δουλειά για εμάς και εμείς προς το παρόν αδυνατούμε.

Το τμήμα της αφίσας που επαληθεύθηκε τρανταχτά είναι η ύπαρξη σιωπηρών τεχνολογικών λογαριασμών. Πράγματι, οι λογαριασμοί γύρω από τον ελληνικό σιδηρόδρομο κρατούν δέκα χρόνια και βάλε. Ξεκινούν από τον παγκόσμιο διακρατικό ανταγωνισμό και καταλήγουν στην εκμετάλλευση ακινήτων. Φαινομενικά, η γιγάντια Cosco βρίσκεται αντιμέτωπη με ντόπια καπιταλιστικά συμφέροντα, μαχητικά συνδικάτα, ευαίσθητους και πληροφορημένους συριζαίους, την ελληνική εκκλησία και σχετικά βραχυπρόθεσμους σχεδιασμούς αξιοποίησης των ακινήτων του ελληνικού κράτους. Στην πραγματικότητα, η Cosco βρίσκεται αντιμέτωπη με τον σταθερό προσανατολισμό του ελληνικού κράτους προς τα συμφέροντα εκείνου που κυριαρχεί στη θάλασσα, για να χρησιμοποιήσουμε μια παλαιά διατύπωση του Ιωάννη Μεταξά.

Αυτή, η πραγματική πηγή των ελληνικών προβλημάτων της Cosco, προκύπτει με λογικό τρόπο από την παγκόσμια (αντιαμερικανική) σημασία του κινεζικού σχεδίου «ένας δρόμος - μία ζώνη». Προκύπτει από τη διακριτική ενασχόληση της αμερικανικής πρεσβείας με τις εξελίξεις στο Θριάσιο. Προκύπτει από την εμφανή παρακώλυση των σχεδίων εμπορευματικής αναβάθμισης του ελληνικού σιδηροδρόμου, που οι μαχόμενοι συριζαίοι συνδικαλιστές αντιμετωπίζουν με υποκριτική απορία. Πάνω απ' όλα, προκύπτει από την ίδια τη διαχείριση του «ατυχήματος των Τεμπών». Το ελληνικό κράτος απαγόρευσε τις σιδηροδρομικές μεταφορές επί ένα μήνα και βάλε. Τα μαχόμενα συνδικάτα των μεταφορών υπερθεμάτισαν με αλληπάλληλες απεργίες, προφανώς στο τζάμπα. Οι ενδιαφερόμενοι «παράγοντες της αγοράς» απορούσαν -ή όχι και τόσο. Κατά τη γνώμη τους, η επί ένα μήνα παύση των σιδηροδρομικών μεταφορών έμοιαζε «σαν να είναι μέρος ενός γεωπολιτικού παιχνιδιού», σαν «η κόντρα

ΗΠΑ-Κίνας να έχει μεταφερθεί και εδώ εν αγνοία των απεργών».¹⁹ Ακριβώς: μόνο που η «μεταφορά της κόντρας ΗΠΑ-Κίνας» εξελίσσεται εδώ και δέκα χρόνια. Και περιλαμβάνει την ενεργητική συμμετοχή του ελληνικού κράτους.

Σε κάθε περίπτωση, η άγνοια και οι επιπτώσεις της είναι το τελευταίο τμήμα της αφίσας που επαληθεύεται, και από τη σκοπιά μας το πλέον ενδιαφέρον. Το ατύχημα των Τεμπών έλαβε χώρα στις 28 του Φλεβάρη. Οι «αντιδράσεις» υπήρξαν άμεσες. Σε άλλες σελίδες αυτού του περιοδικού θα δείτε ότι και σε εμάς φαίνεται εκπληκτική η δυνατότητα να μπορεί κάποιος να διαδηλώνει την επόμενη ημέρα, σε ένα μέρος που λίγες ώρες πριν δεν γνώριζε καν την ύπαρξή του, πόσο μάλλον τη σημασία του, όπως είναι για παράδειγμα «τα γραφεία της Hellenic train». Ελπίζουμε αυτή η θαυμαστή δυνατότητα να εξηγήθηκε επαρκώς στα όσα προηγήθηκαν. Δηλαδή: εκατοντάδες αγανακτισμένων νεολαίων ξεχύθηκαν στους δρόμους, δίχως να έχουν ιδέα περί ελληνικών σιδηροδρόμων, διακρατικού ανταγωνισμού στην Ευρασία, μαχόμενων συνδικαλιστών και ελληνικής εκκλησίας. Κι εκεί, στους δρόμους του αυθορμητισμού, συναντήθηκαν με νυν και πρώην μέλη των υπουργείων Μεταφορών και Εξωτερικών, ειδικούς της γεωπολιτικής και της πολεοδομίας με προβιά συριζαίου, συνδικαλιστές με αναπτυξιακού καθημούς, εφοπλιστριες με ευαίσθησιες...²⁰ και όλους αυτούς που ασχολούνται με το ζήτημα εδώ και δέκα χρόνια. Ε, αυτοί ήξεραν καλά και τι είναι η Hellenic train και γιατί θέλουν να διαδηλώσουν εκεί και ποιος είναι ο τελικός σκοπός των διαδηλώσεων! Τα αποτελέσματα ήταν συντριπτικά. Όπως πάντα. Δεκάδες φορές κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων οι αυθορμήτως διαμαρτυρόμενοι βρίσκονται να συμμετέχουν σε εξελίξεις που τους διαφεύγουν εντελώς, όπως τους διαφεύγουν και τα πραγματικά κίνητρα της διαμαρτυρίας τους.

Σήμερα, μερικούς μήνες μετά, το ζήτημα έχει ξεχαστεί από τους αυθορμήτως διαμαρτυρόμενους και εξακολουθεί να είναι αντικείμενο περίπλοκων χειρισμών από τη μεριά των πραγματικά ενδιαφερόμενων. Η μνήμη χρυσόψαρου παραμένει τίμημα βαρύ και ανεπαίσθητο. Και η τηλεδιοίκηση παρα-

μένει επικίνδυνο πράγμα. Είναι τόσο πιο δελεαστική όσο μεγαλύτερη η συλλογική οκνηρία - είναι τόσο πιο συντριπτική όσο μικρότερες οι συλλογικές δυνατότητες.

1. Halford Mackinder, "The Geographical Pivot of History", *The Geographical Journal*, Vol. 23, No. 4, 1904, σ. 434.

2. Ρουμπίνα Σπάθη, «Ρωγμές στον νέο δρόμο του μεταξιού», *Καθημερινή*, 16/9/2018.

3. Αν δεν καταλαβαίνετε αυτή τη φράση, είναι γιατί δεν έχετε διαβάσει φέτος την μπροσούρα *Αυτονομη Antifa, Η Στρατηγική της Ανατολικής Μεσογείου*, Αθήνα 2015. Εμείς τη διαβάζουμε δύο φορές το χρόνο, κάθε Χριστούγεννα και δεκαπενταύγουστο, ώστε μετά να πετάμε άνετα εξυπνάδες.

4. «Αφησε το τιμόνι της Cosco ο κάπτεν Γουέι Τζιαφού - Διαβάστε τη συνέντευξή του στην 'Κ'», *Καθημερινή*, 2/7/2013.

5. Andre Wheeler, "Global shipping and logistics chains reshaped as China's Belt and Road dreams take off", *channel news asia.com*, 2/12/2018.

6. CGTN think tank & Pelagia Karpathiotaki, "Belt and road initiative in Greece and the success case of Piraeus Port", *naftemporiki.gr*, 21/11/2022.

7. «Μητσοτάκης από Cosco: Στόχος μας να κάνουμε το λιμάνι του Πειραιά το μεγαλύτερο της Ευρώπης», *Lifo*, 4/11/2019.

8. «Παράνομη η απεργία στο λιμάνι του Πειραιά», *Καθημερινή*, 29/10/2021.

9. «Νέα κινητοποίηση από την Ένωση Εργαζομένων Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων στο ΣΕΠ», *Ναυτεμπορική*, 18/4/2022.

10. «Ηχηρή η απουσία της Cosco από το Θριάσιο: Κίνηση διπλωματική ή αυτοεγκλωβισμού;», *metaforespess.gr*, 11/8/2016.

11. Νίκος Καραγιάννης, «Κηρύχθηκε ο προσωρινός ανάδοχος για το εμπορευματικό κέντρο Θριάσιο II», *ypodommes.com*, 7/3/2023.

12. «"The Green Σχιστό": Όλα όσα προβλέπει το σχέδιο για την αναπτυξιακή επένδυση», *Parapolitika.gr*, 20/3/2023.

13. Γιάννης Κιμπούροπουλος, «Ιεραρχικό "Σχίσμα" για το Σχιστό», *Εφημερίδα των Συντακτών*, 21/2/2023.

14. «Για την "Cosco και τους άλλους" η επένδυση Green Σχιστό - Η ιερά σύνοδος παγώνει το project», *pireas4all.gr*, 22/2/2023.

15. Φώτης Φωτεινός, «Οι Αμερικανοί από το Θριάσιο έστειλαν "μηνύματα" στον Πειραιά (Cosco-ΟΛΠ)», *Capital.gr*, 16/11/2022.

16. Προφανώς ο Μπελαβίλας θυμήθηκε τις κατά Μαρξ «παραγωγικές δυνάμεις» που ασφυκτιούν μέσα στο «αρχαίο πλαίσιο» των καπιταλιστικών κοινωνικών σχέσεων. Κοίτα να δεις δηλαδή που για τη συγκεκριμένη περίπτωση είναι μάλλον ταιριαστό...

17. Κώστας Γενιδούνιας, «Ο ελληνικός σιδηρόδρομος να αναπτυχθεί», *Εφημερίδα των Συντακτών*, 29/4/2021.

18. Βασίλης Προφυλλίδης, Χρήστος Πυργίδης (και άλλοι πολλοί), Πόρισμα της επιτροπής εμπειρογνομώνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28/02/2023, σ. 187. Απλά γκουγκλάρετε και θα το βρείτε.

19. Dr. Money, «Οι απεργίες στα τρένα και τα γεωπολιτικά παίγνια», *euro2day.gr*, 8/3/2023.

20. Βρείτε τι εννοούμε διαβάζοντας τη στήλη Depression σε αυτό το τεύχος.