

Η ΥΕΜΕΝΗ, Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ ΚΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΣΤΗ ΖΟΥΛΑ

Αυτό το κείμενο γράφεται από τον Γενάρη. Το δημοσιεύουμε ενώ, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις μας περί «διεθνών», θα έπρεπε να περιμένουμε κάνα χρόνο. Η συσκότιση που καλπάζει βάρυνε περισσότερο από τη διασφάλιση της αξιοπιστίας μας. Ελπίζουμε ότι θα βοηθήσει να καταλάβουμε καλύτερα τα όσα έχουν ήδη εξελιχθεί και τα όσα θα ακολουθήσουν.

Με κάμποσο ταρατατζούμ, λίγο πριν τα Χριστούγεννα, το καλό μας κράτος δήλωσε ότι θα έστειλε μια φρεγάτα στη Μέση Ανατολή. Ο υπουργός Άμυνας, κύριος Δένδιας, δικαιολόγησε το δώρο ως εξής:

Η Ελλάδα, η χώρα με τον μεγαλύτερο ποντοπόρο στόλο, έχει πρωταρχικό συμφέρον για τη διατήρηση της ελευθερίας των θαλασσιών οδών και της προστασίας της ζωής των ναυτικών.

Για το θέμα αυτό ενημέρωσα επίσης, κατά την τελευταία μου επίσκεψη στο Κάιρο, την αιγυπτιακή πλευρά.¹

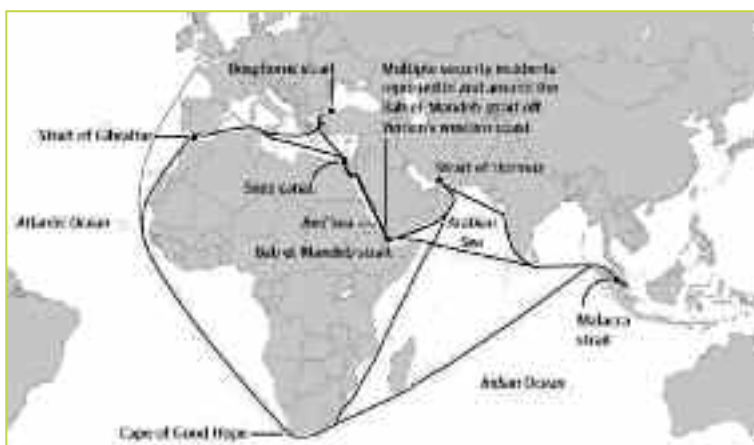
Κι αφού έτσι είχαν τα πράγματα, ο κύριος Δένδιας, κατόπιν εντολής του πρωθυπουργού, είχε αποφασίσει «να συμμετάσχει φρεγάτα του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στην πολυεθνική επιχείρηση Prosperity Guardian, για την προστασία των εμπορικών πλοίων, της ζωής των ναυτικών, της παγκόσμιας οικονομίας».

Σε κάτι τέτοια βέβαια, ο διάβολος κρύβεται πάντα στις λεπτομέρειες. Ας πούμε, με ποια «έθνη» θα γινόταν η «πολυεθνική επιχείρηση»; Η «ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία» βαριόταν να κάνει τον γύρο της Αφρικής; Για ποιο λόγο να χρειάζεται να «ενημερωθεί η αιγυπτιακή πλευρά» για μια τόσο λογική ελληνική κίνηση; Και γιατί στο τέλος η Ελλάδα αποφάσισε να συμμετάσχει σε μια άλλη «επιχείρηση», χωρίς Αμερικάνους;

Απαντήσεις παρέχονται παρακάτω, με τις γνωστές μεθόδους.

Η «ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ»

Που λέτε, με δεδομένα παραμονών Χριστουγέννων, η «πρόκληση» δεν ήταν και τόσο μέγιστη. Μέχρι τις 20 Δεκέμβρη, 103 πλοία είχαν αποφασίσει να κάνουν τον περίπλοο της Αφρικής αντί να περάσουν από τη διώρυγα του Σουέζ. Δηλαδή ήρθε η ώρα του χάρτη:



Στον οποίο χάρτη βλέπουμε ότι, αν είσαι ποντοπόρος και δεν σου αρέσει η Διώρυγα του Σουέζ, μπορείς να κάνεις τον γύρο της Αφρικής. Συνεπώς να προσθέσεις στη διαδρομή σου κάπου 9.000 χιλιόμετρα και 3-4 εβδομάδες. Την ίδια στιγμή, οι ανταγωνιστές ποντοπόροι θα πηγαίνουν από τη σύντομη διαδρομή και, πολύ καπιταλιστικά, θα σε τσακίσουν.

Κι όμως, παρά τα ισχυρά αντικίνητρα, κάποιες γενναίες εταιρείες ήδη έβαζαν την ασφάλεια των εργαζομένων τους πάνω από τα κέρδη. Η μεγαλύτερη από αυτές ήταν η πετρελαϊκή BP, που σημαίνει British Petroleum, είναι δηλαδή βρετανικών συμφερόντων. Μία άλλη ήταν η δανέζικη Maersk, η μεγαλύτερη εται-

ρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου. Επίσης, η Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας του ελληνικού λιμενικού «συνέστησε στα ελληνικών συμφερόντων πλοία να αποφεύγουν τα ύδατα της Υεμένης».² Στην απέναντι όχθη, οι αναισθητοί ανταγωνιστές που παραμονές Χριστουγέννων επέμεναν να περνούν από το Σουέζ, περιελάμβαναν την κινεζική Cosco και τις θυγατρικές της, καθώς και την Ολλανδικής ιδιοκτησίας Shell, που «αρνούσαν να σχολιάσει» την απόφαση της «ανταγωνιστικής BP».³ Οπότε δεν αντιλαμβάνονταν όλες οι «εταιρείες» τον «κίνδυνο των Χούθι» με τον ίδιο τρόπο. Και μάλιστα, το πώς «οι εταιρείες» αντιλαμβάνονταν τον «κίνδυνο των Χούθι» εξαρτάτο από την εθνικότητα των εταιρειών, όχι των Χούθι.

Αντίστοιχα, η «πολυεθνική δύναμη» στην οποία η Ελλάδα (έλεγε ότι) προσαποθούσε να χωθεί, δεν περιελάμβανε όλα τα έθνη του κόσμου. Οι σχετικές διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν πυρετωδώς στις παραμονές Χριστουγέννων, και μέχρι τις 13 Ιανουαρίου, η σύνθεση μπορούσε να περιγραφεί ως «οι ΗΠΑ, η Βρετανία και άλλες οκτώ συμμαχικές κυβερνήσεις (Αυστραλία, Μπαχρέιν, Καναδάς, Δανία, Γερμανία, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νότια Κορέα)». Εν τω μεταξύ, «Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία, αν και συμμερίζοντα[ν] την ανάγκη να αποκατασταθεί η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στην περιοχή, ξεκαθάριζ[αν] ότι δεν θα συμμετάσχουν σε στρατιωτικές επιχειρήσεις υπό αμερικανική διεύθυνση». Παρέμεναν, λέει, «αφοσιωμένες στην ειρηνική επίλυση των διαφορών».⁵ Περιέργως, η Αίγυπτος, για την οποία η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί τεράστιο διακύβευμα, δεν συμμετείχε και ακόμη δεν συμμετέχει.

Εν τω μεταξύ, «η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στην περιοχή» δεν τα πήγαινε καθόλου καλά. Οι ΗΠΑ και η Βρετανία βαρέθηκαν να περιμένουν τους «συμμάχους» και αποφάσισαν να βομβαρδίσουν τους Χούθι από μόνες τους. Το αποτέλεσμα ήταν το προφανές:

Επί του παρόντος, οι αμερικανοβρετανικές επιθέσεις φαίνεται να έχουν τα αντίθετα αποτελέσματα από τον διακηρυγμένο στόχο για αποκατάσταση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Όπως αναφέρει το πρακτορείο Reuters, επικαλούμενο ναυτιλιακές πηγές στο Λονδίνο, αρκετές εταιρείες προτίμησαν να παρακάμψουν τα δεξαμενόπλοιά τους την Ερυθρά Θάλασσα καθώς φοβούνται επέκταση των συγκρούσεων μετά τα χθεσινά πλήγματα.⁶

Ενώσω «οι εταιρείες» που επέμεναν να χρησιμοποιούν τη διώρυγα πιέζονταν να αλλάξουν γνώμη, να σου και η «επέκταση των συγκρούσεων»: μέσα στην εβδομάδα 12-19 Ιανουαρίου, ο αμερικανικός στόλος πραγματοποίησε 4 πυραυλικές επιθέσεις.⁷ Η επίδραση των τεκταινομένων επί της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ήταν η προφανής, δηλαδή η αντίθετη από εκείνη που προέβλεπε ο κύριος Δένδιας: οι μετοχές των μεταφορικών εταιρειών, δηλαδή και των Ελλήνων εφοπλιστών, γνώρισαν άνοδο περίπου 80%.

Φαίνεται μάλιστα πως ορισμένοι από αυτούς τους καλούς Έλληνες ήταν εξαιρετικά προετοιμασμένοι για τις συγκεκριμένες εξελίξεις. Ο Βαγγέλης Μαρινάκης για παράδειγμα, ήδη από τις 30 Νοεμβρίου συνόψιζε τις επιπτώσεις τυχόν πολέμων επί των εργασιών του ως εξής:

Φυσικά όλες αυτές οι γεωπολιτικές αλλαγές και οι πόλεμοι είναι κάτι εξαιρετικά σκληρό. Ειδικά όταν βλέπεις παιδιά να χάνουν τη ζωή τους. Αλλά όσον αφορά τη ναυτιλία, όλη αυτή η αβεβαιότητα δημιουργεί καινούριους εμπορικούς δρόμους και φυσικά χρειάζονται πλοία.⁸

Ενάμιση μήνα μετά, καινούριοι εμπορικοί δρόμοι είχαν δημιουργηθεί: ο περίπλους της Αφρικής χρειαζόταν πλοία. Ο κύριος Μαρινάκης, είχε εξηγήσει τις προφητικές του ικανότητες στην ίδια τοποθέτηση: «Ειδικά όταν πρόκειται για την ενέργεια (...) μιλάμε για στρατηγικές τοποθετήσεις που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των χωρών».⁹ Όπως το ακούτε: οι εργασίες των Ελλήνων εφοπλιστών έχουν να κάνουν με την κρατική ασφάλεια. Και εκεί όπου μπλέκεται η

κρατική ασφάλεια, το «ελεύθερο χέρι της αγοράς» δεν είναι ο καλύτερος δρόμος για να καταλάβουμε τι συμβαίνει.

Οπότε ας σταματήσουμε να μιλάμε για την «κρίση στο Σουέζ» λες και πρόκειται για κάτι «εταιρείες» που ανησυχούν για τους εργαζομένους και τα κέρδη τους: όπως δείχνουμε τόση ώρα, μόνο αντιφάσεις θα βρούμε στον συγκεκριμένο δρόμο. Αντιθέτως, ας αρχίσουμε να μιλάμε με όρους κράτους. Δεν το λέει μόνο ο κύριος Μαρινάκης – είναι αυτό που κάνουμε τόσα χρόνια.

Η ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ ΣΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η κυριαρχία στους ωκεανούς είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της παγκόσμιας κυριαρχίας των ΗΠΑ. Το αμερικανικό κράτος έχει χτίσει την ωκεάνια κυριαρχία του επικρατώντας σε αλληπάλλληλες πολεμικές αναμετρήσεις από το 1890 έως το 1945. Εδώ περιλαμβάνονται (α) ο αμερικανοϊσπανικός πόλεμος του 1898 που απέδωσε στις ΗΠΑ τον έλεγχο της Καραϊβικής και της Νότιας Αμερικής. (β) Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, όπου οι ΗΠΑ συμμετείχαν από μακριά στην καταβάρθρωση των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων. (γ) Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, όπου οι ΗΠΑ επιβεβαίωσαν την κυριαρχία τους στον Ειρηνικό Ωκεανό και ξεκίνησαν την οριστική αποσύνθεση της Βρετανικής Αυτοκρατορίας.

Από το 1945 και μετά, το κράτος των ΗΠΑ πήρε τη θέση της βρετανικής αυτοκρατορίας. Σήμερα η αμερικανική κυριαρχία στους ωκεανούς εκφράζεται μέσω 11 αεροπλανοφόρων και των συνοδευτικών τους πλοίων. Καθένας από τους 7 στόλους που προκύπτουν έχει μια συγκεκριμένη περιοχή των ωκεανών και των θαλάσσιων περασμάτων του πλανήτη υπό τον έλεγχό του, υποβοηθούμενος από δεκάδες κατάλληλα τοποθετημένες στρατιωτικές βάσεις, όπως είναι καλή ώρα οι βάσεις στη Σούδα και στο Ιντσιρλίκ της Τουρκίας – δηλαδή λίγο βόρεια από το Σουέζ.

Τα περάσματα που ελέγχονται κατ' αυτόν τον τρόπο είναι πολλά, αλλά τα σημαντικότερα είναι η διώρυγα του Σουέζ και η διώρυγα του Παναμά. Από τη σκοπιά των ΗΠΑ, η Διώρυγα του Παναμά είναι η σημαντικότερη εκ των δύο. Κατασκευάστηκε το 1914, αμέσως έπειτα από την καταστροφή των ισπανικών φιλοδοξιών στην αμερικανική ήπειρο και καθώς ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκινούσε. Όπως βλέπουμε στον χάρτη 2, δίχως τον έλεγχο της Διώρυγας του Παναμά, η δυτική και η ανατολική ακτή των ΗΠΑ χάνουν την επαφή τους, η βιομηχανική καρδιά των ανατολικών χάνει τη δυνατότητα να παρέμβει στον Ειρηνικό Ωκεανό και τούμπαλιν - η επικράτεια των Ηνωμένων Πολιτειών χωρίζεται στα δύο και η παγκόσμια κυριαρχία πάει κατά διαβόλου. Οι 30.000 εργάτες που πέθαναν για την κατασκευή της Διώρυγας μπορούν να είναι ήσυχτοι ότι οι ζωές τους δαπανήθηκαν για καλό σκοπό.¹⁰



Χάρτης 2: Τι μπορείς να κάνεις αν δεν σου αρέσει η διώρυγα του Παναμά; Μια βόλτα στην Ανταρκτική!

Το πώς ακριβώς χρησιμοποιείται αυτή η «κυριαρχία στους ωκεανούς» συζητείται σπανίως. Εδώ περιλαμβάνεται μια στρατηγική όψη γνωστή με την ονομασία «στρατηγική της ανάσχεσης». Αυτό σημαίνει ότι το κράτος των ΗΠΑ επιδιώκει τη δημιουργία πολεμικών συγκρούσεων σε περιοχές του πλανήτη όπου οι στόλοι του μπορούν να παρέμβουν. Η ιδέα είναι ότι οι αντίπαλοι θα εμπλέκονται διαρκώς σε συγκρούσεις στις οποίες το κράτος των ΗΠΑ θα έχει καθοριστικό λόγο.¹¹

Οι τακτικές όψεις του πράγματος συζητούνται πολύ λιγότερο. Εδώ βρίσκουμε τη δυνατότητα του κράτους των ΗΠΑ να ελέγχει τα θαλάσσια περάσματα του πλανήτη, συνεπώς να εισέρχεται με πολεμικό τρόπο στο διεθνές εμπόριο. Ειδικά για την «ενέργεια», ο έλεγχος των ωκεανών σήμαινε έλεγχο της Μέσης Ανατολής και ο έλεγχος της Μέσης Ανατολής σήμαινε έλεγχο των κοιτασμάτων πετρελαίου. Ο έλεγχος των παγκόσμιων κοιτασμάτων πετρελαίου και των αντίστοιχων μεταφορικών δρόμων καθόρισε τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο· μπορεί να πει κανείς ότι οι Γερμανοί και οι Γιαπωνέζοι έχασαν γιατί έμειναν από βενζίνη.

Ο ίδιος έλεγχος των πετρελαϊκών κοιτασμάτων χρησιμοποιήθηκε αναλόγως αναγκών από το 1945 και μετά. Η επίσημη αναγνώριση του γεγονότος ότι η Βρετανία δεν ήταν πλέον αυτοκρατορία έγινε το 1956, όταν οι Βρετανοί απέτυχαν να υπερασπιστούν τη Διώρυγα του Σουέζ απέναντι στους Αιγύπτιους, οι οποίοι είχαν τη σιωπηρή υποστήριξη των ΗΠΑ.¹² Δέκα χρόνια μετά, οι αλληπάλλληλες «πετρελαϊκές κρίσεις» της δεκαετίας του '60 και του '70 οργανώθηκαν από το κράτος των ΗΠΑ και χρησιμοποιήθηκαν ως μαστίγιο εναντίον των ανταγωνιστών στο εσωτερικό του «δυτικού κόσμου». Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Διώρυγα του Σουέζ έμεινε κλειστή για οκτώ συνεχόμενα έτη, από το 1967 έως το 1975. Την ίδια περίοδο, οι Έλληνες εφοπλιστές ανέλαβαν τη μεταφορά πετρελαίου γύρω από την Αφρική και εξοικειώθηκαν με τον ρόλο τους στην «κρατική ασφάλεια» που λέει και ο κύριος Μαρινάκης.¹³

Ο έλεγχος των κοιτασμάτων της Μέσης Ανατολής έπαιξε εξίσου σημαντικό ρόλο στα όσα ακολούθησαν την εισβολή στο Ιράκ το 2003. Η απόσυρση των ιρακινών κοιτασμάτων από την αγορά δια της βίας σήμαινε την εκτόξευση των τιμών του πετρελαίου και τα ανάλογα προβλήματα για τους ανταγωνιστές των ΗΠΑ. Η απόσυρση των ιρακινών κοιτασμάτων δια του εμπόργκο έχει ανάλογα αποτελέσματα.

Το δίδαγμα από όλα αυτά είναι αναγκαίο για να κατανοήσουμε την «κρίση στο Σουέζ». Λοιπόν: η αμερικανική κυριαρχία στους ωκεανούς δεν εκφράζεται μονοσήμαντα ως «διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας». Αντιθέτως, πολλές φορές έχει εκφραστεί ως άρνηση της πρόσβασης στα θαλάσσια περάσματα του πλανήτη. Αν αναζητήσουμε τις εκφράσεις και τα οφέλη μιας τέτοιας παρακώλυσης συγκοινωνιών σε πλανητική κλίμακα, η πρόσφατη «κρίση στο Σουέζ» γίνεται πολύ πιο κατανοητή.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ», 2020-2023



Χάρτης 3: Ο «Ινδοευρωπαϊκός διάδρομος» σύμφωνα με τους Έλληνες.

Αυτός ο χάρτης έχει ημερομηνία Σεπτέμβριος του 2021.¹⁴ Αναπαριστά τον «Ινδοαραβικό εμπορικό διάδρομο για τη Μεσόγειο» - οι «ειδικοί» πρότειναν τη σύνδεση Ινδίας και Ευρώπης μέσω μιας «υβριδικής (χερσαίας και θαλάσσιας) διαδρομής» που θα διέτρεχε πέντε επικράτειες: Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Σαουδική Αραβία, Ιορδανία, Ισραήλ και Ελλάδα. Οι ειδικοί ξεκινούσαν από την ανάδυση της Ινδίας ως «οικονομικής υπερδύναμης», και εκστασίαζονταν μπρος στην «40% μεγαλύτερη ταχύτητα της υβριδικής διαδρομής σε σχέση με τη διώρυγα του Σουέζ».¹⁵

Οι δυσανεστήσιμοι παραλείπονταν. Ας πούμε, δυσανεστήσιμη Αίγυπτος: το σχέδιο υπονοούσε παράκαμψη της Διώρυγας του Σουέζ. Δυσανεστήσιμοι Ιράν και Τουρκία: το ινδικό εμπόριο προς την Ευρώπη χρησιμοποιεί την ιρακινή και την τουρκική επικράτεια - η νέα διαδρομή, θα υποβαθμίσει αυτές τις παλιές δια-

δρομές και θα συνδέσει πέντε κράτη, πολλά από αυτά διόλου φιλικά προς το Ιράν και την Τουρκία. Το αποτέλεσμα θα μπορούσε να εννοηθεί ως νοτιοδυτική ζώνη ανάσχεσης. (Όχι και τόσο) δυσαρεστημένοι Γαλλία και Ιταλία: στην Ελλάδα μπορεί η κατάληξη του διαδρόμου στον Πειραιά να θεωρείται σιγουράκι, αλλά οι μεσογειακοί εταίροι έχουν άλλη γνώμη. Μία εβδομάδα πριν από την πρόσφατη επίσκεψη του Κούλη στο Νέο Δελχί, ο Πρόεδρος Μακρόν είχε βρεθεί στο ίδιο μέρος «ως επικεφαλής μεγάλης γαλλικής αποστολής», για να συζητήσει ακριβώς το ίδιο θέμα.¹⁶ Οι Έλληνες μπορεί να ελπίζουν ότι θα βουτήξουν το ψωμάκι τους στη σούπα, αλλά όχι και ότι θα την κουταλιάζουν μοναχοί τους.



Χάρτης 4: Ο «Ινδοευρωπαϊκός διάδρομος» όταν οι Έλληνες λαμβάνουν υπόψη ότι υπάρχουν και άλλα κράτη στη Μεσόγειο.

Πάντως ο πιο δυσαρεστημένος με όλα ετούτα θα πρέπει να είναι η Κίνα: το σχέδιο αποτελεί μια εναλλακτική διαδρομή προς την Ευρώπη η οποία δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από την Κίνα και θα εξυπηρετεί εμπορεύματα ανταγωνιστικά των κινεζικών. Μάλιστα, *ετούτη η εναλλακτική θα μπορούσε να συνεχίσει να λειτουργεί σε περίπτωση αποκλεισμού του Σουέζ*. Η νέα διαδρομή, εφόσον φτιαχτεί, θα αυξήσει θεαματικά την αμερικανική δυνατότητα παρέμβασης στη διεθνή διακίνηση εμπορευμάτων για την οποία ήδη μιλήσαμε προηγουμένως.

Σε αντίθεση με την Κίνα, το ελληνικό κράτος πολύ χαιρόταν με όλα τούτα. Η ελληνική συμμετοχή στη διαδρομή Ισραήλ – Κύπρος – Ελλάδα με τρόπο συμβατό με τα συμφέροντα των ΗΠΑ, προβάλλει τα ελληνικά συμφέροντα στην Ανατολική Μεσόγειο με αμερικανική υποστήριξη, συνήθως εις βάρος της Τουρκίας. Τα σχετικά σχέδια περιλαμβάνουν «τριμερείς συνεργασίες» και αγωγούς που δεν χτίζονται ποτέ, αλλά αποτελούν «πυλώνα» της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, ειδικά από το 2010 και μετά.

Όμως τα προβλήματα του εγχειρήματος αποδείχθηκαν ανάλογα των φιλοδοξιών του. Η δημιουργία του δρόμου βασιζόταν στο ξεπέρασμα των εντάσεων μεταξύ των αραβικών κρατών και του Ισραήλ. Αυτές οι εντάσεις ξεκινούν από το «Παλαιστινιακό ζήτημα», δηλαδή την αναγκαστική συμβίωση του Ισραήλ με τις παλαιστινιακές επικράτειες και τη σύνδεση των παλαιστινιακών επικρατειών με όλα τα γύρω κράτη που χρησιμοποιούν τη σύνδεση αναλόγως συμφέροντος. Οι ΗΠΑ, ήδη από το 2020, είχαν βάλει μπροστά το εγχείρημα που λεγόταν «συμφωνίες του Αβραάμ», δηλαδή την «εξομάλυνση των σχέσεων» μεταξύ Ισραήλ και «αραβικών κρατών».

Το Φθινόπωρο του 2023 οι διαπραγματεύσεις πήγαιναν τόσο καλά, που οι ενδιαφερόμενοι διακήρυξαν δημοσίως την έναρξη της ινδοευρωπαϊκής σύνδεσης. Και αμέσως το πράγμα πήγε όπως θα περίμενε κανείς δεδομένης της πληθώρας των διαγκωνιζόμενων κρατικών συμφερόντων· κατά διαόλου. Το Ισραήλ αποφάσισε να επαναδιαπραγματευτεί το μεσανατολικό με τα όπλα. Οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές, υπό τον γενικό τίτλο «πόλεμος στη Γάζα».¹⁷ Κατά τη γνώμη μας, περιλαμβάνουν ένα ζήτημα πέραν του «παλαιστινιακού»: το κατά πόσο οι «αραβικές χώρες» είναι διατεθειμένες να τοποθετηθούν αντιπαρακί και αντικινεζικά.

Σε κάθε περίπτωση, το «πρόβλημα με τους Χούθι» δημιουργήθηκε εν τω μέσω αυτών των ένοπλων διαπραγματεύσεων και είναι ακατανόητο δίχως αυτές.

Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΥΕΜΕΝΗ

Το «πρόβλημα των Χούθι» πρέπει να γίνει πρώτα και κύρια αντιληπτό ως επίδειξη της αμερικανικής ισχύος. Η επίδειξη δεν στρέφεται προς τους «Χούθι». Στρέφεται προς τους υπόλοιπους εταίρους, τοπικούς και παγκόσμιους. Καθώς η χρονιά γυρνούσε, το αμερικανικό κράτος έκλεισε τις δύο μεγάλες διώρυγες του πλανήτη. Η Διώρυγα του Παναμά έκλεισε (ελεγχόμενα) για «περιβαλλοντικούς λόγους»: οι λίμνες που την τροφοδοτούσαν, είπαν, πάσχουν λόγω «κλιματικής κρίσης».¹⁸ Η Διώρυγα του Σουέζ, από την άλλη, έκλεισε για «λόγους ασφαλείας»: πρώτα εταιρείες αγγλοσαξονικών συμφερόντων δήλωσαν «πρόβλημα Χούθι», μετά πήγε ο στόλος, μετά άρχισαν να πέφτουν μπόμπες, μετά πείστηκαν περισσότερες «εταιρείες», προφανώς φοβούμενες μήπως φάνε τις μπόμπες στο κεφάλι «κατά λάθος».

Το κράτος των ΗΠΑ επιδεικνύει τι είναι και πώς εφαρμόζεται η «κυριαρχία στους ωκεανούς». Το αποτέλεσμα είναι διδακτικό για διάφορους. Ένας διδασκόμενος: η Γερμανία. Από την κήρυξη του ρωσοουκρανικού πολέμου, η Γερμανία πιέζεται να αντικαταστήσει τη φτηνή ρωσική ενέργεια με αμερικανικό LNG και μεσανατολικό πετρέλαιο (οι «νέοι δρόμοι» του κυρίου Μαρινάκη). Οι σχετικές πιέσεις συμπεριέλαβαν πέσιμο κομάντς στον ρωσογερμανικό αγωγό αερίου κάτω από τη Βαλτική. Η νέα αύξηση των τιμών της ενέργειας που προμηνύεται «λόγω Διώρυγας» βρίσκεται εκτός γερμανικού ελέγχου. Το κατά πόσο το γερμανικό (ή και το ινδικό) κράτος θα καταλήξουν να στηρίζουν τον ινδοευρωπαϊκό διάδρομο (δηλαδή τις αντιπαρακί και αντικινεζικές του συνέπειες) υπό το φόβητρο του κανενός διαδρόμου, υποθέτουμε ότι είναι θέμα συζήτησης, τόσο στο Βερολίνο, όσο και στο Νέο Δελχί.

Άλλος διδασκόμενος: η Σαουδική Αραβία. Ο πόλεμος δι' αντιπροσώπων με το Ιράν στην Υεμένη είχε λήξει πρόσφατα. Η Σαουδική Αραβία είχε δεχτεί κάποια σκληρά πλήγματα στην πετρελαϊκή της υποδομή και είχε δεχτεί κινεζική μεσολάβηση για την «εξομάλυνση των σχέσεων με το Ιράν», δηλαδή είχε πει «ήμαρτον».¹⁹ Μια τέτοιου είδους ειρήνευση δεν είναι της αρεσκείας των ΗΠΑ, που αντιθέτως επιδιώκουν τη δημιουργία ενός αντιπαρακί και αντικινεζικού άξονα στα νοτιοδυτικά του Ιράν. Η αμερικανική παρέμβαση στην Υεμένη επιδεικνύει στους Σαουδάραβες ότι μια εξωτερική πολιτική που δεν λαμβάνει υπόψη τις ΗΠΑ είναι καταδικασμένη να έρχεται αντιμέτωπη με απρόβλεπτα συμβάντα πλανητικού βεληνεκούς.

Τρίτος διδασκόμενος: το Ισραήλ. Το Ισραήλ εκμεταλλεύτηκε τη συγκυρία του Οκτώβρη για να επαναδιαπραγματευτεί τις συμφωνίες του Αβραάμ με τα όπλα. Αυτή η μονομερής επαναδιαπραγμάτευση δημιουργεί δυσαρέσκειες με το καντάρι, ειδικά μεταξύ όσων είχαν μάθει να χρησιμοποιούν το «παλαιστινιακό ζήτημα» επί δεκαετίες. Ο αμερικανικός αποκλεισμός της διώρυγας του Σουέζ ενδεχομένως να εμπεριέχει απειλή για την πολεμική οικονομία και τα τρέχοντα σχέδια του Ισραήλ (εδώ σπεκουλάρουμε λίγο), προς ικανοποίηση όλων των υπολοίπων.

Οι υπόλοιποι είναι πολλοί και διάφοροι και δεν ξέρουμε τι ακριβώς διδάσκονται. Ας πούμε, οι πρόσφατες πυραυλικές επιθέσεις μεταξύ Ιράν και Πακιστάν στόχευαν κάποιο «αντάρτικο του Βαλουχιστάν» που δραστηριοποιείται στο τριεθνές Ιράν - Πακιστάν - Αφγανιστάν, οπότε η αποχώρηση των ΗΠΑ από το Αφγανιστάν θα έχει κάποια σχέση. Η Αίγυπτος λάμπει δια της απουσίας της από τη «φρουρά της ευημερίας». Η σταθερότητά της πιθανόν να ενδιαφέρει περισσότερο τους Ευρωπαίους απ' ό,τι τους Αμερικανούς. Το σίγουρο είναι ότι η Ε.Ε. ανακαλύπτει ξανά «πρόβλημα μεταναστευτικών ροών» και υπόσχεται στο αιγυπτιακό κράτος «7,4 δις. ευρώ για τη διαχείριση του μεταναστευτικού».²⁰

Τέλος πάντων. Αφού περιγράψαμε την περιπλοκότητα του ζητήματος, ήρθε η ώρα να μιλήσουμε και για το ελληνικό κράτος.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΡΕΓΑΤΑ

Το ελληνικό κράτος αντιμετωπίζει την ένοπλη αναδιαπραγμάτευση του μεσανατολικού με αυξανόμενη απελπισία. Από τη μια, γιατί «τα περισσότερα από τα έργα στα οποία εμπλεκόταν η Ελλάδα είχαν ως προπαιτούμενο τη συνεργασία των αραβικών μοναρχιών με το Ισραήλ».²¹ Από την άλλη, γιατί οι ελπίδες συμμετοχής στα νέα έργα, δηλαδή την ανοικοδόμηση της Γάζας, είναι παιζόμενες. Προφανώς η ελληνική «ανθρωπιστική βοήθεια στους άμαχους Παλαιστίνιους», είναι το άλλο όνομα της συμμετοχής ελληνικών κατασκευαστικών και φαρμακοβιομηχανιών στην «ανοικοδόμηση». Αλλά για μήνες «ο λεγόμενος κυπριακός διάδρομος ανθρωπιστικής βοήθειας (...) [παρέμενε] επί της ουσίας σχεδόν

ανενεργός» και η πρόσφατη «ανθρωπιστική αποστολή» από την Κύπρο δεν αλλάζει ουσιωδώς τη ζοφερή εικόνα.²² Εν τω μεταξύ οι Αμερικάνοι προτείνουν ανοικοδόμηση της Γάζας υπό την ευθύνη της Σαουδικής Αραβίας και της Τουρκίας (για να μην πούμε και της... Ινδίας) και την προσφέρουν ως τυράκι στο Ισραήλ.²³

Και πέρα από αυτά τα ταπεινά όμως, η μεσανατολική κρίση αποδεικνύεται εξαιρετικά περίπλοκη πίστα. Γι' αυτό και η αποστολή ελληνικής φρεγάτας στις «επιχειρήσεις», εξαρχής καθυστερούσε υπόπτως: στις 21 Ιανουαρίου η φρεγάτα ακόμη ετοιμαζόταν και θα ήταν έτοιμη «ακόμη και εντός των επόμενων δύο εβδομάδων».²⁴ Στις 9 Φεβρουαρίου, «η Ελλάδα, ενώ υποστηρίζει όλες τις επιχειρήσεις στην Ερυθρά Θάλασσα, επέλεξε να εμπλακεί ενεργά μόνο σε εκείνη της Ε.Ε.».²⁵ Η αμφιθυμία είναι εξηγήσιμη: από τη μια η διαδικασία είναι ιδιαίτερα επωφελής για το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο που θυμάται τις δόξες των '70s. Από την άλλη όμως, το ελληνικό κράτος δυσφορεί απέναντι στις καταστάσεις εκτός (δικού του) ελέγχου που στήνουν οι ΗΠΑ και το Ισραήλ, προφανώς δίχως να ρωτήσουν. Εν προκειμένω, καμία όρεξη δεν έχει να καταστρέψει τον Πειραιά ως βάση της Cosco, πόσο μάλλον να συμβάλει στην αποκαθάρωση του καλού στρατηγού Σίσι με τα ίδια του τα χέρια. Η επ' αόριστον αναβολή του «ινδοευρωπαϊκού διαδρόμου» καθόλου δεν βοηθάει. Τελικά το ελληνικό κράτος, αντί να συμμετέχει στην αμερικανική εκστρατεία «εναντίον των Χούθι», αποφάσισε να συμμετάσχει στην αντίστοιχη επιχείρηση της Ε.Ε. Το νόημα της ευρωπαϊκής εκστρατείας δεν φαίνεται και πολύ φιλοαμερικανικό· αν μη τι άλλο η αποσταθεροποίηση της Αιγύπτου μπορεί να αρέσει στους Αμερικάνους, αλλά καθόλου δεν αρέσει στους Ευρωπαίους.

Κατά τα άλλα, η ελληνική δυσαρέσκεια έναντι των μονομερών εμπνεύσεων του Ισραήλ διατυπώνεται έως και δημοσίως. Όπως σημειώνει και πρόσφατα ο κύριος Παπαχελάς, «όσοι στήριξαν το Ισραήλ στα δύσκολα νιώθουν πολύ ανήσυχoi, ίσως και θυμωμένοι (...) Πιστεύουν ότι είναι ώρα για "καθαρές κουβέντες"».²⁶

Οι καιροί βέβαια δεν σηκώνουν και πολύ καθαρές κουβέντες. Είναι μάλλον καιροί για βρωμόλογα.

Θα κλείσουμε περιγράφοντας συντόμως την κατάσταση του πλανήτη.

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ

Παλιά είχαμε περιγράψει ένα δόγμα της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής με τη φράση «ποτέ μην τα βάζεις με την Τουρκία μοναχούλης σου».²⁷ Ένα άλλο δόγμα που έχουμε αναφέρει σαφώς λιγότερο είναι «ποτέ μην τα βάζεις με αυτόν που ελέγχει τη θάλασσα». Οι Έλληνες διδάσκονται αιωνίως αυτό το σκληρό δίδαγμα, όχι μέσω της «ελευθερίας των διαδρομών», αλλά μέσω του θαλάσσιου αποκλεισμού: το 1878, το 1885, το 1915, το 1922 και το 1974.

Σήμερα, και έως ότου γίνει εντελώς ανυπόφορο, το δεύτερο δόγμα επιστρατεύεται κατά κόρον. Αυτός που ελέγχει τη θάλασσα (δηλαδή το κράτος των ΗΠΑ) επιδεικνύει την ισχύ του. Το ελληνικό κράτος κάνει την ανάγκη φιλοτιμία. Οπότε τα όνειρα περί ινδοκινεζικού κόμβου και τουρκικής περικύκλωσης μπαίνουν στο ράφι κλαίγοντας και ελπίζοντας ότι τα προβλήματα θα είναι προσωρινά (στα '70s κράτησαν 8 χρόνια). Οι φίλοι Αιγύπτιοι, που είναι κρίσιμης σημασίας ειδικά στη Λιβύη, δοκιμάζονται σκληρά, αλλά το μόνο που έχουν να προσφέρουν οι Έλληνες είναι «η υποστήριξη της οικονομικής στήριξης (sic) της Αιγύπτου που πλήττεται καίρια εξαιτίας των Χούθι».²⁸ Τουλάχιστον όμως οι Έλληνες εφοπλιστές μπορούν και κουβαλάνε νόμιμα και παράνομα εμπορεύματα σε νέους δρόμους και αντί για πρεζέμποροι να γίνονται αντιληπτοί ως εργαζόμενοι στην κρατική ασφάλεια. Τουλάχιστον η όλη υπόθεση χρησιμοποιείται για να εξοικειωθεί ο λαός με τις ελληνικές πολεμικές αποστολές εκτός συνόρων. Θα μπορούσε και χειρότερα.

Η παγκόσμια κατάσταση είναι λιγότερο ενθαρρυντική για το ελληνικό κράτος. Στον κόσμο των κρατών παραμένει δεδομένο ότι εκείνος που αναγκάζεται να εφαρμόσει την ισχύ του, το κάνει γιατί η απλή απειλή χρήσης της ισχύος έχει πάψει να πειθεί. Οι πολεμικές πρωτοβουλίες συνήθως αναλαμβάνονται από θέση αδυναμίας. Το κράτος των ΗΠΑ αναγκάζεται να χρησιμοποιήσει τις παλιές μεθόδους του αποκλεισμού των θαλάσσιων διαδρομών, γιατί οι υπόλοιπες μέθοδοι επιρροής απέτυχαν. Οι ευρωπαίοι σύμμαχοι επιδεικνύουν αποκλίνοντα συμφέροντα και δραστηριοποιούνται ανεξαρτήτως από τις ΗΠΑ. Το ελληνικό κράτος προσεύχεται ετούτη τη φορά να μην συνταχθεί με τον ηττημένο.

Κατά τα άλλα, οι κρατικές δυνατότητες μετριούνται με τον μοναδικό αξιόπι-

στο τρόπο: τιθέμενες η μία εναντίον της άλλης. Τα μελλοντικά αποτελέσματα είναι άδηλα. Αλλά το εύρος των τεκταινομένων, από τον Παναμά μέχρι τη Διώρυγα του Σουέζ και την Ουκρανία, το πλήθος των νεκρών, η χρονική πύκνωση των γεγονότων από τον ιό στους διαδοχικούς πολέμους, είναι εύγλωττα. Ένας Παγκόσμιος Πόλεμος βρίσκεται σε εξέλιξη. Όπως συμβαίνει με τους Παγκόσμιους Πολέμους, η ονομασία τους, τα διακυβεύματα, οι τρόποι διεξαγωγής, οι αντίπαλοι, θα οργανωθούν σε μία ενιαία αφήγηση μόνο κατόπιν λήξεως.

Εν τω μεταξύ, το ελληνικό κράτος θα κάνει ό,τι περνάει από το χέρι του εναντίον μας. Ξεζούμισμα και εκσυγχρονισμός. Πειθάρχηση και αναμονή. Οι διανοητικοί ζουρλομανδύες στις εκπτώσεις. Δείτε μόνο το δίδαγμα που μας ταΐζουν από την κρίση στην Υεμένη: στείλαμε φρεγάτα -λόγω ποντοπόρου, ξέρετε εσείς- αλλά δεν έχει κομπιούτερ - φέισμπουκ και τέτοια, ξέρετε εσείς.

Πάλι καλά δηλαδή που αγοράσαμε τις καινούργιες!

1. Βασίλης Νέδος, «Δένδιας: Η Ελλάδα στέλνει φρεγάτα στην Ερυθρά Θάλασσα», *Καθημερινή*, 23/12/2023.
2. Κοσμάς Βίδος, «Ερυθρά Θάλασσα, εμπόλεμη ζώνη», *BHMAgazino*, 21/1/2024.
3. Jasper Jolly, "More than 100 container ships rerouted from Suez canal to avoid Houthi attacks", *The Guardian*, 20/12/2023· επίσης δεξ τη συνέντευξη του εφοπλιστή Νίκου Σάββα στην EPA 1 (στην εκπομπή «Καθαροί λογαριασμοί», 22/12/2023) που απομαγνητοφωνήσαμε, αλλά δε βρήκαμε χώρο να δημοσιεύσουμε, οπότε πήγε στο site: «Κάτι συμβαίνει δηλαδή: Ένας εφοπλιστής εξηγεί τα τεκταινόμενα γύρω από τη διώρυγα του Σουέζ», *autonomeantifa.gr*, 12/3/2024.
4. «Μέση Ανατολή: Ένα βήμα πριν από τον περιφερειακό πόλεμο», *Καθημερινή*, 13/1/2024.
5. Angelo Amante (κ.α.), "Europe split over US, UK strikes on Houthis in Yemen", *Reuters.com*, 13/1/2024.
6. «Μέση Ανατολή: Ένα βήμα πριν από τον περιφερειακό πόλεμο», *Καθημερινή*, 13/1/2024.
7. «Το Πακιστάν απάντησε στα ιρανικά πλήγματα», *Reuters/Καθημερινή*, 19/1/2024.
8. Λάμπρος Καραγεώργος & Γιώργος Φωκιανός, «Οι ηγέτες του LNG Βαγγέλης Μαρινάκης και Μαρία Αγγελικούση συζητούν για το μέλλον της ναυτιλίας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 30/11/2023.
9. Στο ίδιο.
10. Matija Serić, "The Geopolitical significance of the Panama canal", *Eurasia review.com*, 27/9/2023.
11. «Νησιά του πολέμου: Η στρατηγική της ανάσχεσης και η πρόσφατη ουκρανική της εφαρμογή», *Antifa* #82, 10/2022.
12. Αθηνά Συριάτου, «Η Βρετανία και το 1956», *Αρχειοτάξιο*, 18, 2016.
13. Για μια χρήσιμη σύνοψη των κλεισιμάτων της διώρυγας του Σουέζ και του οφέλους τους, δεξ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Το Σουέζ των Ελλήνων, από τους Κασιώτες έως τον Ωνάση», *Καθημερινή*, 4/2/2024.
14. Ηλίας Μπέλλος, «Στα σκαριά νέος εμπορικός δρόμος Ινδίας - Ελλάδας», *Καθημερινή*, 7/9/2021.
15. Στο ίδιο.
16. Γιώργος Φωκιανός, «Διπλωματική μάχη της Αθήνας για τον IMEC», *Τα Νέα*, 2/3/2024.
17. Αναλυτικότερα δεξ «Όλοι με τους Παλαιστίνιους είμαστε!», *Antifa* #87, 11/2023.
18. Ρουμπίνα Σπάθη, «Η κρίση στο Σουέζ απειλεί τη διεθνή οικονομία», *Καθημερινή*, 24/12/2023.
19. Θεόδωρος Τσακίρης, «Η δομική αποσταθεροποίηση της Ερυθράς Θάλασσας», *Καθημερινή*, 24/12/2024.
20. Σταύρος Παπαντωνίου, «Η Αίγυπτος και οι φόβοι της Αθήνας», *Καθημερινή*, 14/3/2024.
21. Για όλα αυτά δεξ το «Όλοι με τους Παλαιστίνιους είμαστε», όπως παραπάνω· το απόσπασμα στο Βασίλης Νέδος, «Οι Γερμανοί ξανάρχονται», *Καθημερινή*, 17/12/2023.
22. Βασίλης Νέδος, «Ερυθρός πυρετός και στην Αθήνα», 21/1/2024· «Βαριές κατηγορίες για τον ισραηλινό στρατό», *Καθημερινή*, 13/3/2024.
23. «Μπλίνκεν: Οι ΗΠΑ θέλουν να εργαστούν με τις χώρες της περιοχής για την ανοικοδόμηση της Γάζας», *in.gr*, 9/1/2024.
24. Βασίλης Νέδος, «Ερυθρός πυρετός και στην Αθήνα», 21/1/2024.
25. Βασίλης Νέδος, «Constellation: Μια δύσκολη εξίσωση», *Καθημερινή*, 9/2/2024.
26. Αλέξης Παπαχελάς, «Καθαρές κουβέντες», *Καθημερινή*, 24/1/2024.
27. «Ποτέ μην τα βάζεις με την Τουρκία μοναχούλης σου», *Antifa* #84, 3/2023.
28. Βασίλης Νέδος, «Ερυθρός πυρετός και στην Αθήνα», 21/1/2024· ο τονισμός δικός μας.