

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
Δ.Π.Μ.Σ. “ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ”

---

NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS  
SCHOOL OF ARCHITECTURE  
URBAN AND REGIONAL PLANNING



**Ο εμπορικός λιμένας του Πειραιά  
υπό το πρίσμα συναρθρώσεων  
γεωπολιτικής, υποδομών και οικονομίας**

The commercial port of Piraeus through the articulation of geopolitics, infrastructure and economy

**Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία**

**Λουίζα Θανοπούλου**

Aθήνα, 2024

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	3
Μεθοδολογία.....	5
Χωρικός εντοπισμός και λειτουργική διάρθρωση μελέτης περίπτωσης .....	7
1. Γεωπολιτική διάσταση των υποδομών και λόγος περί ανάπτυξης.....	8
1.1 Η Ανάπτυξη ως έννοια και η ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.....	8
1.2 Οι Υποδομές από το μοντέρνο αναπτυξιακό ιδεώδες σε διεξόδο για το κεφάλαιο χωρίς μακρόπνοο σχεδιασμό .....	9
1.2.1 Στρατηγική αναδιάρθρωσης κεφαλαίου μέσα από την ανάπτυξη υποδομών.....	9
1.2.2 Οι υποδομές από την αποικιοκρατική συσσώρευση στον καπιταλισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας .....	10
1.2.3 Η επανάσταση των logistics ως spatial fix.....	11
1.3 Ο Νέος δρόμος του μεταξιού διέρχεται από τα Βαλκάνια .....	12
1.3.1 Γεωοικονομική στρατηγική της Κίνας και αναζήτηση διεξόδων για το υπερσυσσωρευμένο κεφάλαιο μέσω της αναδιάρθρωσης του χώρου.....	12
1.3.3 Η στόχευση και ο χαρακτήρας λοιπών κινεζικών επενδύσεων σε Ελλάδα και Βαλκάνια.....	15
2. Ο Παραιάς ως διαμετακομιστικός κόμβος στις γεωγραφίες του παγκόσμιου πλωτού εμπορίου .....	18
2.1 Γεωγραφικοί παράγοντες για την καθιέρωση ενός λιμένα ως κόμβου .....	18
2.2 Διαδρομές και κόμβοι των μεγαλύτερων εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιωτίων στη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια.....	20
2.3 Assets εταιριών κινεζικών συμφερόντων στη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια.....	22
2.4 Συγκλίσεις και ανταγωνισμοί στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών στην χώρα.....	24
2.5 Τεκμηρίωση του Πειραιά ως λιμάνι φορτοεκφορτώσεων και ως κόμβο για την Νοτιοανατολική Ευρώπη, τα Βαλκάνια και την Μαύρη Θάλασσα.....	25
2.6 Οι δυνατότητες διασύνδεσης του λιμένα του Πειραιά με ένα ευρύτερο δίκτυο υποδομών μεταφοράς και διαμετακόμισης.....	27
3. Η στρατηγική ανάπτυξης για το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά .....	30
3.1 Η Στρατηγική του ΟΠΛ και της ΟΣΣΟ για το Νέο Ικόνιο.....	30
3.2 Ο Παραιάς ως πεδίο ενδοκαπιταλιστικών ανταγωνισμών.....	35
4. Ο Παραιάς ως transshipment hub και Ελεύθερη οικονομική Ζώνη.....	38
Το διαμετακομιστικό hub ως τόπος εξαίρεσης και συγχρόνως συνθήκη μακροβιότητας της επένδυσης .....	38
4.1 Οι χώροι αποθήκευσης και οι χρόνοι διακίνησης των προϊόντων στον καπιταλισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας.....	38
4.2 Η Ελεύθερη ζώνη του εμπορικού λιμένα Πειραιά ως τόπος εξαίρεσης .....	41
4.2.1 Εργασιακό καθεστώς στους προβλήτες του λιμένα.....	43
4.2.2 Ασφάλεια και ασφαλειοποίηση στην ελεύθερη ζώνη.....	45
Συμπεράσματα.....	49
Βιβλιογραφία .....	51

## Εισαγωγή

Με δεδομένο τον κομβικό ρόλο των υποδομών στην κίνηση κεφαλαίου και την ιστορική διαπλοκή τους σε οικονομικές διαδρομές στα πλαίσια ιμπεριαλιστικών και αποικιοκρατικών σχέσεων επιχειρείται να κατανοηθεί το παράδειγμα του ιδιωτικοποιημένου εμπορικού λιμένα του Πειραιά. Ως λιμένας που λειτουργεί σαν διαμετακομιστικό hub στη Μεσόγειο (Koenig et al., 2023), αποκτά ολοένα αυξανόμενο ρόλο στα πλαίσια του παγκόσμιου πλωτού εμπορίου, με τον χαρακτήρα του να διαμορφώνεται εν μέσω συνιστωσών που ακροβατούν μεταξύ της κλίμακας της παγκόσμιας γεωπολιτικής και αυτής των τοπικών πρακτικών. Η συνάρθρωση τόσων διαφορετικών παραμέτρων σε έναν κατά τα άλλα περιορισμένο γεωγραφικά χώρο αναμένεται να συνεισφέρει τελικά σε μια ευρύτερη κατανόηση των γεωγραφιών του σύγχρονου καπιταλισμού. Επιχειρείται μια ανάλυση που αποσκοπεί να διερευνήσει κατά πόσο και πώς τα υλικά και άυλα τοπικά δίκτυα υποδομών, κίνησης κεφαλαίου, εργασίας αλληλεπιδρούν με τον στρατηγικό σχεδιασμό του εμπορικού τμήματος του ΟΛΠ, επωφελούνται, αναδιαρθρώνονται, αποσβένουν τους κραδασμούς, ή και πλήττονται από αυτόν. Στον δημόσιο λόγο η εν λόγω υποδομή αποτυπώνεται άλλοτε ως θύλακας, κι άλλοτε ως επίκεντρο μιας οικονομικής διεργασίας της οποίας τα οφέλη μπορούν να διαχυθούν. Στόχο θα αποτελέσει να ανιχνευτούν οι σχεδιασμοί για το λιμάνι σε συνδυασμό με άμεσα χωρικά και λειτουργικά δεδομένα, σε μια αφήγηση που δεν παραβλέπει παράγοντες όπως ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας του καπιταλισμού της εφοδιαστικής αλυσίδας, η απορρύθμιση και ο μετασχηματισμός της εργασίας, οι αποσυνδεδεμένες ή ανταγωνιστικές διαδρομές των διαφορετικών επιχειρηματικών συμφερόντων.

Ο εμπορικός λιμένας του Πειραιά αποτελεί μια υποδομή κρίσιμης σημασίας για το πλωτό εμπόριο στον ελλαδικό χώρο και ευρύτερα στην Μεσόγειο. Για την προσέγγιση της στην παρούσα εργασία επιλέγεται μια τριμερής δομή, η οποία εξερευνά τις συναρθρώσεις της με παράγοντες γεωπολιτικούς, υποδομών και οικονομίας. Η κάθε ενότητα μεταπηδά από την θεωρία στην μελέτη περίπτωσης, διαπλέκοντας στην αφήγηση βιβλιογραφικές αναφορές, ποσοτικά δεδομένα και στοιχεία επιτόπιας έρευνας για την τεκμηρίωση των εν λόγω συσχετισμών. Στο τέλος κάθε ενότητας επανέρχεται το παράδειγμα του Πειραιά απαντώντας στα επιμέρους ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται.

Στο πρώτο μέρος αναλύεται το πλαίσιο αναφοράς με θεωρητικές προσεγγίσεις για την Ανάπτυξη (Cornwall and Eade, 2010a), την οικονομική μεγέθυνση, τις υποδομές ως μέσο για την διοχέτευση υπερσυσσωρευμένου κεφαλαίου (Harvey, 2001, 2003, 2016) και την οικονομική και γεωπολιτική στρατηγική της Κίνας γύρω από την ανάπτυξη έργων υποδομής. Το διαμετακομιστικό hub του Πειραιά, προσεγγίζεται ως μέρος του παγκόσμιας κλίμακας προγράμματος ανάπτυξης υποδομών της Κίνας με τον τίτλο *Ένας Δρόμος – Μία Ζώνη (Belt and Road Initiative, BRI)*. Παρόλο που το στρατηγικό σχέδιο του BRI αποτυπώνεται ως ένα υπερεθνικό, ενιαίο αναπτυξιακό πρόγραμμα θεωρούμε πως το κάθε παράδειγμα – πόλος αυτού του δικτύου δεν μπορεί να μελετηθεί αποσυνδεδεμένο από το τοπικό του πλαίσιο. Η ενότητα καταλήγει έτσι στο ερώτημα του αν η αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα αντιμετωπίζεται ως αναπτυξιακή δυναμική ευρύτερα για τις λιμενικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες διαμετακόμισης στην εγγύς γεωγραφική περιοχή.

Για την κατανόηση του ρόλου του λιμανιού του Πειραιά, καθώς και του προγραμματισμού της κινεζικής COSCO στα πλαίσια της ευρύτερης οικονομικής και γεωπολιτικής στρατηγικής της θεωρείται σημαντική η κατανόηση της σημασίας των λιμενικών υποδομών τόσο στην αποικιοκρατική συσσώρευση, όσο και στον μεταποικιοκρατικό καπιταλισμό. Σε αυτά τα πλαίσια στην δεύτερη ενότητα θα επιχειρηθεί να κατανοηθεί ο ρόλος του Πειραιά ως transshipment hub και οι επακόλουθες επιπτώσεις αυτού του σχεδιασμού από μια τοπική κλίμακα θέασης. Προς αυτήν την κατεύθυνση προκύπτουν μεταξύ άλλων τα παρακάτω ερωτήματα. Η ανάδειξη του Πειραιά ως διαμετακομιστικού κόμβου συμπλέει με μια γενικότερη κατεύθυνση τα λιμάνια

της Μεσογείου να αποκτήσουν ένα αντίστοιχο ρόλο, ο οποίος συνδέεται μεταξύ άλλων με την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου από την Ασία προς την Ευρώπη, ή ευθυγραμμίζεται περισσότερο με τον σχεδιασμό της COSCO; Παρακολουθώντας παράλληλα τις συγκλίσεις και τις αποκλίσεις με τον ευρύτερο μητροπολιτικό σχεδιασμό και τις μεταστροφές στον αναπτυξιακό προγραμματισμό της COSCO, όπως για παράδειγμα την αντικατάσταση του αρχικού ενδιαφέροντος για το Θριάσιο με την χωροθέτηση κέντρου logistics εντός της έκτασης και της περιφράξης του ΟΛΠ, ή το δημοσιευμένο project στο γειτονικό Σχιστό θα διερευνηθεί πώς αλληλεπιδρά το λιμάνι του Πειραιά με τα χερσαία δίκτυα υποδομών στα πλαίσια ενός συστήματος διασυνδεδεμένων μεταφορών.

Η τρίτη ενότητα παρουσιάζει την λειτουργική διάρθρωση του λιμένα και την στρατηγική για την ανάπτυξη του, από την COSCO και τον ΟΛΠ, αναδεικνύοντας τις συνθέσεις και τις αντιθέσεις από τους εμπλεκόμενους σε αυτό. Ακολουθώντας το τέταρτο μέρος προσεγγίζει τον εμπορικό λιμένα του Πειραιά με όρους πολιτικής οικονομίας και τις λειτουργίες του εμπορευματικού σταθμού του στα πλαίσια αυτών του καπιταλισμού της εφοδιαστικής αλυσίδας (Tsing, 2009). Το νομοθετημένο καθεστώς της Ελεύθερης Ζώνης στον ΟΛΠ διατρέπει την ενότητα ως συνθήκη εδραίωσης μιας κατάστασης εξαίρεσης. Αυτό το καθεστώς εξαίρεσης ανιχνεύεται χωρικά, στις επικρατούσες εργασιακές συνθήκες, όπως περιεγράφηκαν από εκπροσώπους των σωματείων λιμενεργατών του ΟΛΠ καθώς και στα εφαρμοζόμενα μέτρα ασφάλειας και ασφαλειοποίησης, έχοντας ως αναφορά την συστηματική δουλειά των Cowen (2014) και Khalili (2020) γύρω από την βία που εμπεριέχεται στην παγκόσμια διαμετακομιστική αλυσίδα. Ο Πειραιάς γίνεται κόμβος του πλωτού εμπορίου, απαιτώντας όλο και περισσότερο χώρο για μεταφόρτωση και προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, εις βάρος άλλων δραστηριοτήτων, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική. Παρόλα αυτά δεν φαίνεται να έχει ολοκληρωθεί η μετατροπή του σε πολυλειτουργικό κόμβο για το χερσαίο εμπόριο σε Ευρώπη και Βαλκάνια. Ανακύπτει επομένως το ερώτημα του αν η μη εγκατάσταση ενός τέτοιου τύπου hub λειτουργεί αποτρεπτικά για την μελλοντική βιωσιμότητα του. Εν τέλει μέσω των παραπάνω η μελέτη καλείται να απαντήσει εάν ο εμπορικός λιμένας του Πειραιά αποτελεί περισσότερο *θύλακα* ή *πόλο ανάπτυξης* με όρους οικονομίας, εργασίας, χωρικής και αστικής οργάνωσης.

## Μεθοδολογία

Η παγκόσμια διαμετακομιστική αλυσίδα προσεγγίζεται στην βιβλιογραφία ως ενδεικτική της εξέλιξης του καπιταλισμού εν γένει, ως μια ευκαιρία διοχέτευσης του υπερσυσσωρευμένου κεφαλαίου στο δομημένο περιβάλλον – με τη μορφή έργων υποδομής - η οποία επιτρέπει την μεγαλύτερη διαπλοκή των τόπων παραγωγής με τους τόπους κυκλοφορίας και κατανάλωσης (Birtchnell et al., 2015; Bonacich and Wilson, 2008; Cowen, 2014; Tsing, 2009). Έννοιες όπως για παράδειγμα η κυκλοφορία και η αποθήκευση του εμπορεύματος, πέρα από συνθήκες με άμεσα χωρικά και χρονικά χαρακτηριστικά, χρειάζεται να οριστούν ως έννοιες της σφαίρας της πολιτικής οικονομίας. Συγχρόνως παρά το ότι οι αστικές υποδομές είναι κατά κανόνα συνυφασμένες με έναν λόγο περί ανάπτυξης, οι προερχόμενες από κινεζικές εταιρίες επενδύσεις σε έργα υποδομής έχουν δεχτεί έντονη κριτική. Η κατανόηση των θετικά ή αρνητικά χρωματισμένων λόγων για την εξεταζόμενη επένδυση περνά λοιπόν μέσα από τις κριτικές θεωρίες για την ανάπτυξη, την οικονομική βοήθεια, τις ιδιωτικοποιήσεις.

Η έννοια της «γεω-οικονομίας», *geoeconomics* καθίσταται κεντρική για την προσέγγιση της εν λόγω μελέτης περίπτωσης, στα πλαίσια μιας συνάρθρωσης παραγόντων. Η μελέτη της γεωπολιτικής από την σκοπιά της παγκόσμιας οικονομίας έχει εδραιωθεί στην αγγλόφωνη κριτική πολιτική γεωγραφία με βασικούς εκφραστές τους Harvey (1985), Taylor (1982), Agnew και Corbridge (1995), ενώ η Cowen (2009) περιγράφει την γεωπολιτική ως κατάκτηση εδαφών με στόχο την συσσώρευση κεφαλαίου. Πρόκειται για μια σύγκλιση της εδαφικής – στρατιωτικής πραγματικότητας με τις άυλες οικονομικές διεργασίες της συσσώρευσης και της κατασκευής εδαφικότητων της αρχιτεκτονικής της ασφάλειας (Moisio, 2024).

Η παρούσα μελέτη θα επιχειρήσει να κινηθεί στα πεδία της ριζοσπαστικής γεωγραφίας και της αστικής γεωπολιτικής, δανειζόμενη εργαλεία από το επιστημονικό πεδίο της πολιτικής οικονομίας συνδυάζοντας θεωρητικές προσεγγίσεις με τεχνικές ανάλυσης του κυρίαρχου λόγου, αλλά και συλλογή εμπειρικών δεδομένων. Σχετικά με το παράδειγμα του ιδιωτικοποιημένου λιμανιού του Πειραιά εντοπίζονται ορισμένες δημοσιεύσεις από τον κλάδο των ναυτιλιακών σπουδών, οι οποίες μπορούν να φανούν χρήσιμες δεδομένου ότι προσφέρουν ορισμένα ποσοτικά δεδομένα σε σχέση με την κίνηση του λιμένα πριν και μετά την εξαγορά από την COSCO. Ακόμη από την πλευρά της ριζοσπαστικής γεωγραφίας και πολεοδομίας η μελέτη των Brett Neilson, Ned Rossiter, Pavlos Hatzopoulos, Dimitris Parsanoglou (2014) μελετά τον Πειραιά κυρίως μέσα από την σχέση λογισμικού και εργασίας αναδεικνύοντας πώς τεχνολογίες διακυβέρνησης καθορίζουν και ελέγχουν λειτουργίες της διαμετακομιστικής αλυσίδας και εργασιακές πρακτικές. Η αλληλοτομία ποσοτικών, χρονικών και χωρικών δεδομένων διέπει άλλωστε την φύση των υποδομών, καθιστώντας την συγκέντρωση στοιχείων για τα εισερχόμενα και εξερχόμενα φορτία στο λιμάνι, τους χρόνους παραμονής τους, την αξία που ενσωματώνουν μέσω της εργασίας, καθώς και το συνολικό χωρικό αποτύπωμα της σφαίρας της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων κομβική για μια σε βάθος και «από τα κάτω» (grounded) κατανόηση του υπό μελέτη παραδείγματος.

Συνολικά έχει επιλεγεί η μέθοδος της ανάλυσης των αλληλοτομών και των συναρθρώσεων δεδομένων, για την προσέγγιση της εξεταζόμενης μελέτης περίπτωσης στην τοπική, όσο και στην παγκόσμια κλίμακα. Ο Hall (1985) επεξηγεί πως με τον όρο «συνάρθρωση» *articulation* περιγράφει μια σύνδεση η οποία δεν εφαρμόζεται κατ' ανάγκη καθολικά, αλλά προϋποθέτει συγκεκριμένες συνθήκες για να εμφανιστεί, δεν ισχύει επ' άπειρον αλλά συνεχώς ανανεώνεται, μπορεί υπό συνθήκες να εξαφανιστεί, καταργώντας παλιότερες συνδέσεις και σφυρηλατώντας νέες συναρθρώσεις. Κάθε εξεταζόμενο παράδειγμα κατέχει λοιπόν μια ορισμένη θέση στον χώρο και τον χρόνο, παράγοντες μεταβλητούς και καθοριστικούς για την ερμηνεία του. Ο όρος προέρχεται από την λατινική ρίζα *coniungere*, που σημαίνει να φέρει μαζί, να συνδυάσει, να ενώσει, να προσαρμόσει. Η συνάρθρωση *conjunction* δηλώνει επομένως συνθήκη συνδυασμού και

συνύπαρξης, συμπίεσης θέσεων, αντιθέσεων, γεγονότων και συνθηκών. Πρόκειται για μια ανάλυση που επιδιώκει να διαχωρίσει τις αλληλοτεταγμένες και αρθρωτές πηγές των εξαρτήσεων και της αιτιότητας, εξερευνώντας το πώς τοπικά φαινόμενα αλληλεπιδρούν με εξωτερικούς παράγοντες.

Στην παρούσα εργασία η μελέτη περίπτωσης προσεγγίζεται ως ένα ανοικτό ερώτημα, για την οποία εάν ανατραπούν ορισμένα δεδομένα, γεωπολιτικά, χρονικά, οικονομικά ανατρέπεται και η εξέλιξη και ερμηνεία της σε έναν δεδομένο χώρο και χρόνο. Αυτού του είδους η προσέγγιση εδράζεται στην πεποίθηση πως ο κόσμος δεν αποτελείται από απομονωμένα και εύκολα συγκρίσιμα παραδείγματα, αλλά από ένα σύμπλεγμα άνισα ανεπτυγμένων και αλληλένδετων περιπτώσεων (Peck, 2023a). Η ανάλυση της συνθετότητας επιχειρείται όχι ως αυτοσκοπός άλλα στην υπηρεσία μιας βαθύτερης και ουσιαστικής κατανόησης, αντίθετης στον αναγωγισμό, την τελεολογία και τον ντετερμινισμό. Η ανάλυση της επιλεγμένης μελέτης περίπτωσης με την μέθοδο των συναρθρώσεων (*conjunctural analysis*) εμπλέκει την θεωρία, το παράδειγμα και το πλαίσιο που αυτό αναπτύσσεται με έναν δυναμικό τρόπο, σε αντίθεση με ένα μοντέλο ανάλυσης το οποίο οδηγεί γραμμικά από το γενικό της θεωρίας στο ειδικό του παραδείγματος. Στα πλαίσια αυτά επιλέγεται μια μη γραμμική αφήγηση, η οποία σε κάθε ενότητα φέρνει σε διάλογο άξονες της μελέτης περίπτωσης με τα συγκείμενα τους και εκείνες τις θεωρητικές αναφορές που τα εντάσσουν σε ένα ερμηνευτικό πλαίσιο ανάλυσης. Επιλέγεται θα λέγαμε έτσι σε κάθε ενότητα ένα πλαίσιο ερευνητικής ανάλυσης και εξειδίκευσης, ικανό να φωτίσει και να ξεδιπλώσει πτυχές του εξεταζόμενου παραδείγματος.

Στα πλαίσια της έρευνας διεξήχθησαν τέλος ορισμένες μη δομημένες συνεντεύξεις με πρόσωπα που ασχολούνται με την ανάπτυξη του λιμένα σε ακαδημαϊκό πλαίσιο, τον κ. Χλωμούδη, καθηγητή στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και εκπαιδευτικούς των εργαζομένων στο λιμάνι, τον κ. Γώγο, γραμματέα του σωματείου λιμενεργατών του ΟΛΠ, τον κ. Μπεκρή, πρόεδρο του Σωματείου ΕΝΕΔΕΠ, ένωσης εργαζομένων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στις προβλήτες του εμπορικού λιμένα για μια από τα κάτω αφήγηση για αυτό. Αποσπάσματα από αυτές επιστρατεύονται στην πορεία στο σώμα του κειμένου της εργασίας.

## **Χωρικός εντοπισμός και λειτουργική διάρθρωση μελέτης περίπτωσης**

Στο λιμάνι του Πειραιά εντοπίζονται οι εξής διαφορετικές χωρικές ενότητες, στις οποίες λαμβάνουν χώρα οι αντίστοιχες δραστηριότητες: λιμάνι κρουαζιέρας, επιβατικό λιμάνι, ιχθυόσκαλα και αλιευτικό καταφύγιο, εμπορικό λιμάνι, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Το σύνολο των εν λόγω δραστηριοτήτων εξυπηρετείται από υποδομές του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς, του οποίου το πλειοψηφικό μερίδιο κατέχει η COSCO. Το εμπορικό λιμάνι αποτελεί το τμήμα εκείνο των δραστηριοτήτων του λιμένα στο οποίο είχε εισέλθει η COSCO πριν την εξαγορά του ΟΛΠ και κατέχει κεντροβαρική σημασία στον οικονομικό και ευρύτερα στρατηγικό σχεδιασμό της εταιρίας, όπως επεξηγείται στην πορεία. Η εμπορική δραστηριότητα είναι αυτή που συνεισφέρει στον μεγαλύτερο βαθμό στην αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα, η οποία σημειώνεται από την είσοδο της COSCO στην διαχείριση των προβλητών του και έπειτα.

Το εμπορικό τμήμα του λιμανιού του Πειραιά βρίσκεται γεωγραφικά στο Ν. Ικόνιο, ανάμεσα δηλαδή από το Πέραμα και το Κερατσίνι, πιο συγκεκριμένα την ιχθυόσκαλα Κερατσινίου και την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος, αναφέρεται επομένως και ως λιμάνι του Ν. Ικονίου. Διαθέτει τρεις εμπορικές προβλήτες, την πρώτη από τις οποίες διαχειρίζεται ο ΟΛΠ και τις λοιπές δύο κατ' αποκλειστικότητα η ΣΕΠ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά), η θυγατρική εταιρία της COSCO, καθώς και μία προβλήτα για την φορτοεκφόρτωση οχημάτων. Στις προβλήτες II και III εντοπίζεται το σύνολο των επενδύσεων, έργων επέκτασης και εκσυγχρονισμού υποδομών που πραγματοποίησε η διαχειρίστρια εταιρία για την αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού, στοχεύοντας στην μείωση των χρόνων εξυπηρέτησης και συνακόλουθα των μέσων χρόνων αναμονής για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων που προσεγγίζουν το λιμάνι, προσφέροντας μεταξύ άλλων περισσότερες θέσεις για την ταυτόχρονη φορτοεκφόρτωση τους. Ο πλέον καθοριστικός παράγοντας, όπως θα αναλυθεί διεξοδικά στην πορεία για την αύξηση της κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά είναι η καθιέρωση του ως κόμβο μεταφορτώσεων για τις διαδρομές του πλωτού εμπορίου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Σε αυτό το σύμπλεγμα λειτουργιών το οποίο θα αναλυθεί διεξοδικότερα παρακάτω βρίσκεται η εμπορευματική αποθήκη του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και καταλήγει η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει το λιμάνι με το Θριάσιο Πεδίο στην Δυτική Αττική. Οργανώνεται έτσι μια γκάμα δραστηριοτήτων διαμετακομιστικού εμπορίου με μεταφορτώσεις από πλοία σε χερσαία και σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς και το αντίστροφο. Συνολικά η έκταση των τριών εμπορικών προβλητών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και της Εμπορευματικής αποθήκης λειτουργεί υπό το νομοθετικό καθεστώς της Ελεύθερης Ζώνης. Αυτή η νομοθετική πρόβλεψη, όπως θα φανεί παρακάτω επηρεάζει καθοριστικά την οικονομική και εργασιακή πραγματικότητα στους προβλήτες του.

## **1. Γεωπολιτική διάσταση των υποδομών και λόγος περί ανάπτυξης.**

### **1.1 Η Ανάπτυξη ως έννοια και η ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Όλος ο κόσμος είναι πια διασυνδεδεμένος σε ένα αυστηρά δομημένο δίκτυο αλληλοσυνδεδεμένων χρηματοπιστωτικών και κυβερνητικών οργανισμών. Αυτό το σύμπλεγμα θεσμικών ρυθμίσεων κατευθύνει διαρκώς τα καπιταλιστικά κράτη προς την διευρυμένη αναπαραγωγή του κεφαλαίου, την ανάπτυξη (Harvey, 2017). Η έννοια της ανάπτυξης διατηρεί το πλεονέκτημα να ανήκει σε αυτήν την κατηγορία εννοιών οι οποίες δημιουργούν συνειρμούς ενός εξ'ορισμού θετικού λόγου, αποπολιτικοποιώντας τα συζητούμενα θέματα. Συγχρόνως παρόλο που το λεξιλόγιο της ανάπτυξης αξιώνει να μην αναπαράγει μια ορισμένη ιδεολογία, εμφανιζόμενο ως ουδέτερο, σύγχρονο και υπεράνω πολιτικών και ιδεολογικών διαχωρισμών, το πλαίσιο που εφαρμόζεται αποκαλύπτει μια ορισμένη θεώρηση και θέση. Σήμερα έννοιες όπως η κοινωνία των πολιτών, η συνεργασία, το κοινωνικό κεφάλαιο εμφανίζονται τόσο συχνά όσο και η έννοια της κοινότητας. Όπως το θέτει ο Guy Standing πρόκειται για έννοιες που επιδιώκουν να προκαλέσουν αυτόματα αποδοχή, με την καθιέρωση τους να έχει να κάνει περισσότερο με την ιδιότητα τους να προκαταβάλουν θετικά τον ακροατή, παρά με το όφελος που στην πραγματικότητα υπόσχονται θα παράσχουν (Cornwall and Eade, 2010a). Η ανάπτυξη εμφανίζεται τελικά ως αυτοσκοπός κάθε σχεδιασμού, ως ένα γλωσσικό σχήμα ικανό να ωραιοποιήσει μια ακολουθούμενη στρατηγική, υποκρύπτοντας ενδεχομένως ορισμένες πτυχές της.

Τόσο η έννοια της ανάπτυξης, όσο και της ασφάλειας στη σχέση των οποίων θα επανέλθουμε παρακάτω εμφανίζονται στα κείμενα της Παγκόσμιας Τράπεζας τα οποία διατυπώνουν προτάσεις και σχεδιασμό για ευάλωτες κοινωνίες και εξασθενημένες οικονομίες. Η απόδοση της εφοδιαστικής αλυσίδας, η συμμετοχή στην κυκλοφορία εμπορευμάτων, η ταχύτητα και η αξιοπιστία του συστήματος διαμετακομιστικού εμπορίου αποτελούν για την Παγκόσμια Τράπεζα δείκτη που μετρά και αποτυπώνει την ανάπτυξη της εκάστοτε χώρας. Πιο συγκεκριμένα ο δείκτης LPI (Logistics Performance Index) λαμβάνει τιμές βάσει ορισμένων συνιστωσών όπως: η αποτελεσματικότητα κατά τον εκτελωνισμό, η ποιότητα των μεταφορικών υποδομών, τα ανταγωνιστικά κόστη των διεθνών μεταφορών, η επάρκεια και η ποιότητα των διαμετακομιστικών υπηρεσιών, η δυνατότητα παρακολούθησης των αποστολών και η συχνότητα με την οποία οι αποστολές πραγματοποιούνται εντός των ορίων του αναμενόμενου και προγραμματισμένου χρόνου παράδοσης (World Bank, 2023). Ο δείκτης LPI για την Ελλάδα είναι 19. Αναφέροντας ενδεικτικά πως με 1 αξιολογείται μόνο η Σιγκαπούρη, με 3 μεταξύ άλλων η Γερμανία και η Ολλανδία, με 7 και 13 χώρες της Ευρώπης όπως η Γαλλία, ή της Ασίας όπως η Ιαπωνία και με 17 οι ΗΠΑ, το 19 αποτελεί μια αρκετά υψηλή βαθμολογία, με την οποία αξιολογούνται οι υπηρεσίες logistics της Ελλάδας, όπως μεταξύ άλλων και αυτές της Ιταλίας και της Κίνας, σε έναν βαθμολογικό πίνακα που φτάνει ως το 138. Ακόμη μέσα από τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας φαίνεται πως η Ελλάδα έχει σύνδεση με 44 χώρες, αποτελεί σταθμό 55 διαδρομών (services) και αποτελεί μέλος 3 Συνεργασιών (alliances). Η καθιέρωση τέτοιων τεχνοκρατικών και μετρήσιμων δεικτών ως μέτρο της ανάπτυξης αποκαλύπτει τελικά την πίστη στην αποτελεσματικότητα της αγοράς και την συνεπαγόμενη καθιέρωση των αρχών λειτουργίας της ως αδιαμφισβήτητες ορθολογικές και οργανωτικές αρχές.



## **1.2 Οι Υποδομές από το μοντέρνο αναπτυξιακό ιδεώδες σε διέξοδο για το κεφάλαιο χωρίς μακρόπνοο σχεδιασμό**

### **1.2.1 Στρατηγική αναδιάρθρωσης κεφαλαίου μέσα από την ανάπτυξη υποδομών**

Για την εξέταση της στρατηγικής της COSCO και του ΟΛΠ στα πλαίσια της παγκόσμιας διαμετακομιστικής αλυσίδας κρίνεται σκόπιμη μια προσέγγιση της θέσης από την οποία προσεγγίζονται οι υποδομές στην εποχή της σύγχρονης συσσώρευσης. Μια πληθώρα βιβλιογραφίας σχετικά με τις υποδομές της διαμετακομιστικής αλυσίδας απομακρύνεται από την κυρίαρχη και τεχνοκρατική προσέγγιση που βλέπει την ανάλυση της ως έναν μη πολιτικό κλάδο του management. Πρόκειται για αναλύσεις μέσω των οποίων αναδεικνύονται οι ευαλωτότητες, τα τρωτά σημεία και οι ανεπιθύμητες συνέπειες σε συστήματα κυκλοφορίας που συχνά εσφαλμένα γίνονται αντιληπτά ως ενιαία και συνεκτικά. Στην ανάλυση και τις πρακτικές της διαμετακομιστικής αλυσίδας εγκρύπτονται κριτικές προσεγγίσεις των δομών διακυβέρνησης, εκμετάλλευσης, εκτοπισμού και κυριαρχίας, με προεκτάσεις και συνέπειες στην καθημερινή ζωή (Chua et al., 2018). Οι σύγχρονες τομές στην εξέλιξη της διαμετακομιστικής αλυσίδας, όπως διαπιστώνεται παρακάτω πολλαπλασίασαν τα κέρδη, συρρίκνωσαν τις δυνατότητες διεκδικήσεων μέσω του συνδικαλισμού, καθιερώνοντας εντέλει νέες μορφές πολεμικών πρακτικών. Συντελείται έτσι μια αλλαγή του σημείου εστίασης των σπουδών της παγκοσμιοποίησης, από τις ταχύτητες της ψηφιοποίησης και της μετάδοσης δεδομένων, σε αυτές των υλικών ροών προϊόντων, οι οποίες τροφοδοτούν την αστική ανάπτυξη, συντηρώντας ανθρώπινους πληθυσμούς καθώς και ανισότητες.

Οι αστικές υποδομές, ως τομέας επένδυσης κεφαλαίου και εργασίας, καθώς και ως κατασκευή που αναδιοργανώνει τον χώρο τόσο άμεσα, όσο και έμμεσα συρρικνώνοντας τον χρόνο, μέσω της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας ατόμων, αγαθών, πρώτων υλών, ενέργειας, πληροφορίας μεταξύ και εν μέσω των αστικών κέντρων, αποκτούν σημαντικό ρόλο στις κλασικές, καθώς και στις κριτικές προσεγγίσεις των θεωριών για την ανάπτυξη. Η αμφίδρομη σχέση των αστικών υποδομών με την ευρύτερη λειτουργία των αστικών περιοχών, τις έχει αναδείξει ως κεντρικό παράγοντα εκμοντερνισμού των πόλεων, μετατρέποντας τις σε τόπο καπιταλιστικής συσσώρευσης και ανάπτυξης (McFarlane et al., 2008). Οι υποδομές έγιναν αντιληπτές ως αναπόσπαστο στοιχείο της οικονομίας της αγοράς, συνδέοντας άρρηκτα την ανάπτυξη τους με τον εκσυγχρονισμό, ο οποίος αποτέλεσε κεντρική έννοια για τον νεοφιλελευθερισμό.

Οι υποδομές εξυμνούν την αποτελεσματικότητα και αισθητικοποιούν την ορθολογικότητα, αποτελώντας μηχανισμούς ελέγχου του χρόνου και προώθησης της κοινωνικής προόδου. Οι υποδομές αποτελούν και ενσωματώνουν τεχνολογικές καινοτομίες, τροφοδοτώντας και επιτρέποντας την κίνηση στον χώρο και τον χρόνο σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Ο Larkin γράφει πως είναι δύσκολα να αποσυνδεθεί η ανάλυση των υποδομών από την πεποίθηση πως κάνουν δυνατή την κίνηση, αυτή με την σειρά της την ανάπτυξη, την πρόοδο και την ίδια την ελευθερία (Larkin, 2013). Παρόλα αυτά συντελείται σταδιακά ο μετασχηματισμός των αστικών υποδομών, από κεντρικό πυλώνα του μοντέρνου ιδεώδους για την πόλη σε αποκομμένα συστήματα, μέσω των αλληπάλληλων ιδιωτικοποιήσεων, των μειωμένων κρατικών χρηματοδοτήσεων και ευρύτερα της αποβιομηχάνισης στον καπιταλιστικό παγκόσμιο βορά. Έρχεται έτσι στην επιφάνεια η πολιτική φύση των υποδομών, η εμπλοκή τους σε γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς, η σημασία της πρόσβασης ή μη σε αυτές, η αμφισβητούμενη και διεκδικούμενη φύση τους, η συμμετοχή τους σε συγκρούσεις και εκτοπισμούς πληθυσμών καθιστώντας τους ένα σύνθετο χωρικό φαινόμενο το οποίο ξεφεύγει από μια αμιγώς τεχνοκρατική προσέγγιση. Διαμορφώνεται και περιγράφεται έτσι μια νέα μορφή αυταρχικού νεοφιλελευθερισμού στον αστικό χώρο με επίκεντρο τις αστικές υποδομές (Apostolourouli, 2020) των μητροπόλεων, των οποίων η επανατοποθέτηση στο επίκεντρο του καπιταλιστικού κόσμου

συνυπάρχει με την όξυνση της φτώχειας, την περιθωριοποίηση και την παρακμή (Harvey 2012; Sassen 2002).

Αυτό που διαχωρίζει τις υποδομές από τις «τεχνολογίες» γενικώς είναι το γεγονός πως αποτελούν ύλη που κάνει δυνατή την κίνηση της ύλης και την λειτουργία της ως σύστημα με κόμβους και άξονες (Larkin, 2013). Η υποδομή ταλαντεύεται διαχρονικά ανάμεσα στις δύο της ιδιότητες. Σαν προϊόν καθαυτή το οποίο μεταβιβάζει τμηματικά την αξία του στα εμπορεύματα των παραγωγικών κύκλων τους οποίους υποστηρίζει και σαν προϋπόθεση για την παραγωγή, την κυκλοφορία και την κατανάλωση. Πέρα από την εξυπηρέτηση της συσσώρευσης κεφαλαίου αποτελεί έτσι εν δυνάμει καθ' εαυτή πεδίο συσσώρευσης. Σε αυτό το πλαίσιο οι υποδομές μεγάλης κλίμακας, οδικοί, σιδηροδρομικοί άξονες, λιμένες αποτελούν τομέα για την τοποθέτηση μεγάλων κεφαλαίων, τα οποία δεν μπορούν να απορροφηθούν από παραγωγικούς τομείς, σε περιόδους υπερσυσσώρευσης (Harvey, 2003). Επιπρόσθετα ειδικά οι εμπορικοί λιμένες μπορούν εν δυνάμει να αποτελέσουν πόλους, οι οποίοι θα τροφοδοτήσουν την ανάπτυξη εμπορικών και οικονομικών διαδρόμων σε τοπική ή και ευρύτερη κλίμακα.

### **1.2.2 Οι υποδομές από την αποικιοκρατική συσσώρευση στον καπιταλισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ σημαντικών εμπορικών κέντρων – λιμένων, όπως η Βενετία, η Γένοβα, το Άμστερνταμ και το Λονδίνο αποτέλεσε ισχυρή ώθηση για την ανάπτυξη του καπιταλιστικού εμπορίου. Η αποικιοκρατία, το διατλαντικό εμπόριο σκλάβων και οι εμπορικοί πόλεμοι μεταξύ των ευρωπαϊκών ναυτικών δυνάμεων αποτελούν ιστορικές παραμέτρους κατά την αυγή του καπιταλισμού (Campling and Colás, 2018). Η θάλασσα αποτελεί έτσι κομβικό χώρο για αξιοποίηση κεφαλαίου, μέσω της εξόρυξης ή της μεταφοράς αλλά και συγχρόνως φυσικό εμπόδιο για την αναπαραγωγή του (Campling and Colás, 2018). Οι υποδομές που εξυπηρετούν το θαλάσσιο εμπόριο αποτέλεσαν διαχρονικά κομβικά asset, ως τεχνολογίες που διευκολύνουν την οικονομική συσσώρευση, από την εποχή του αποικιοκρατικού εμπορίου έως και την σύγχρονη του ιμπεριαλισμού της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το φαντασιακό των αποικιοκρατικών κρατών χτίζεται έτσι μέσα από τις υποδομές και την επένδυση σε τεχνολογικές εφαρμογές. Η διώρυγα του Σουέζ, η οποία κατέστη πλήρως λειτουργική το 1871 αποτελεί ένα παράδειγμα τύπου τεχνολογικού πειραματισμού και καινοτομίας, ως μια παραδειγματική καπιταλιστική υποδομή και υποδομή αποικιοκρατικής επέκτασης.

Εξετάζοντας αυτήν την αναδιάρθρωση κεφαλαίου από την πλευρά του Παγκόσμιου Νότου και υπό το πρίσμα των μεταποικιακών σπουδών η εξαγωγή κεφαλαίου, ιδίως όταν συνοδεύεται από την εξαγωγή εργατικού δυναμικού συνήθως έχει μακροχρόνια αποτελέσματα. Σε αυτή την περίπτωση τα πλεονάσματα χρηματικού συνήθως κεφαλαίου και εργασίας επενδύονται σε νέους τόπους προκειμένου να τεθεί σε κίνηση η συσσώρευση κεφαλαίου στον καινούριο χώρο. Τα πλεονάσματα για παράδειγμα που είχαν δημιουργηθεί στη Βρετανία το 19<sup>ο</sup> αι. βρήκαν διέξοδο για τις ΗΠΑ και τις άλλες αποικίες, όπως τη Νότια Αφρική, την Αυστραλία και τον Καναδά, δημιουργώντας καινούρια και δυναμικά κέντρα συσσώρευσης σε αυτές τις περιοχές και γεννώντας ζήτηση για τα βρετανικά αγαθά. Εφόσον, ενδεχομένως, χρειαστούν πολλά χρόνια για να ωριμάσει ο καπιταλισμός σε αυτές τις περιοχές (αν ποτέ ωριμάσει βέβαια) φτάνοντας στο σημείο να αρχίζουν και αυτές να παράγουν υπερσυγκεντρώσεις κεφαλαίου, η χώρα προέλευσης μπορεί να ελπίζει ότι θα επωφεληθεί από αυτή τη διαδικασία για σημαντική χρονική περίοδο. Κάτι τέτοιο συμβαίνει ιδίως όταν οι τομείς επένδυσης στους νέους τόπους συνιστούν παγιωμένες υλικές υποδομές, όπως σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμενικές υποδομές, φράγματα, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για μελλοντική συσσώρευση (Harvey, 2016).

Η έννοια του spatial fix πρωτοεισάγεται από τον Harvey στο *The Limits to Capital* (2006) περιγράφοντας έναν τρόπο του καπιταλισμού να απομακρύνεται από κρίσεις υπερσυσσώρευσης μέσω της γεωγραφικής επέκτασης ή της αναδιάρθρωσης. Ο Μαρξ περιγράφει πως αν πλεονάσματα κεφαλαίου, εμπορεύματος, εργασίας δεν μπορούν να επενδυθούν στην παραγωγή σε ένα δεδομένο μοντέλο συσσώρευσης θα υποτιμηθούν, με πιθανά σημαντικές συνέπειες για την οικονομικοπολιτική σταθερότητα. Ο Harvey περιγράφει ως fix την ικανότητα του υπερσυσσωρευμένου κεφαλαίου να μετατραπεί σε φυσικές ή κοινωνικές υποδομές, τις οποίες περιγράφει με τον όρο δευτερογενής και τριτογενής κύκλος συσσώρευσης. (2003). Ο Lefebvre υποστηρίζει ακόμη πως ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής, παρά τις εσωτερικές του αντιφάσεις κατάφερε να επιβιώσει, πάνω από 100 χρόνια αφότου ο Μαρξ είχε προβλέψει την κατάρρευση του μέσω της παραγωγής χώρου.

Σύμφωνα με τους Brenner και Theodore οι γεωγραφίες του καπιταλισμού είναι ιδιαίτερα ασταθείς, καθώς χαρακτηρίζονται από κρίσεις, δημιουργική καταστροφή πλεονάζοντων κεφαλαίων και αδιάκοπη αναζήτηση νέων μοντέλων συσσώρευσης. Οι κρίσεις υπερσυσσώρευσης, στην μαρξιστική ανάλυση ορίζονται ως συγκέντρωση πλεονάζοντος κεφαλαίου και εργασίας, χωρίς να υπάρχει άμεσος τρόπος να αξιοποιηθούν με επικερδή τρόπο. Αν το πλεονάζον κεφάλαιο δεν μπορεί να μετακινηθεί τότε το μόνο που απομένει είναι η υποτίμηση του. Σύμφωνα με τον Harvey η γεωγραφική εξάπλωση και η αναδιοργάνωση του χώρου αποτελούν μια απάντηση στις κρίσεις υπερσυσσώρευσης, μέσω (α) διαστολής του χρόνου μέσω επενδύσεων με μεγάλο διάστημα απόσβεσης, όπως οι αστικές υποδομές, η εκπαίδευση και γενικά οι προνοιακές παροχές, που καθυστερούν την επανακυκλοφορία των πλεονάζοντων κεφαλαίων, (β) χωρικής εξάπλωσης και άνοιγμα σε νέες αγορές, αναζητώντας νέες δυνατότητες για το κεφάλαιο, ή (γ) συνδυασμός των παραπάνω (Harvey, 2003). Η παραπάνω συλλογιστική της ανακατανομής της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας του κεφαλαίου φαίνεται να επιβεβαιώνεται στον κυρίαρχο νεοφιλελεύθερο λόγο, καθώς συμβουλευτικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμια κλίμακα θεωρούν την ανάπτυξη υποδομών απάντηση στην απορρύθμιση, αποσταθεροποίηση και αβεβαιότητα στην οικονομία. (Silver, Wiig, 2019).

### **1.2.3 Η επανάσταση των logistics ως spatial fix**

Ο Danyluk υποστηρίζει πως η επανάσταση των logistics εξυπηρέτησε ένα πολύπλευρο spatial fix στο διαχρονικό πρόβλημα της υπερσυσσώρευσης που αντιμετώπιζε ο καπιταλισμός από την πετρελαϊκή και οικονομική κρίση της δεκαετίας του 1970. Πρόκειται για μια ριζική αναδιάρθρωση των τόπων παραγωγής, κυκλοφορίας και κατανάλωσης (Danyluk, 2018). Η κατάργηση των σαφών διαχωρισμών μεταξύ των τριών, η διάχυση της παραγωγής σε παγκόσμια κλίμακα, η ενσωμάτωση της κυκλοφορίας στην σφαίρα της παραγωγής και η διαρκής γέννηση νέων τόπων κατανάλωσης, όπως περιεγράφηκε παραπάνω αποτέλεσαν μεταξύ άλλων χωρικές και οικονομικές τομές που έγιναν εφικτές μέσω της λεγόμενης επανάστασης των logistics. Με αυτήν την κατάργηση των ορίων μεταξύ των παραγωγικών κύκλων οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου επωφελούνται από ευνοϊκές για την κερδοφορία τους φορολογικές και εργασιακές συνθήκες σε περιοχές σε παγκόσμια κλίμακα.

Από το παρελθόν τους ως στρατιωτικός τρόπος οργάνωσης στην υπηρεσία του εθνικού γεωπολιτικού συμφέροντος τα logistics καθιερώθηκαν ως τεχνολογία πολυεθνικών εταιριών σε έναν σχετικοποιημένο γεωοικονομικό χώρο. Σε αντίθεση με την απολυτότητα της στρατιωτικής κυριαρχίας η εφοδιαστική αλυσίδα βασίζεται στην ανεμπόδιστη κυκλοφορία των αγαθών, κεφαλαίου και πληροφορίας ανεξαρτήτως χωρικών συνόρων (Cowen, 2014). Σήμερα εν τέλει ο χρόνος παράδοσης ενός δέματος της Amazon αντιμετωπίζεται

ως status quo για το επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, αποδοτικότητας της οικονομίας, κοινωνικής ομαλότητας.

Η επανάσταση των logistics υποστηρίζεται και εξαρτάται από την ταυτόχρονη ανάπτυξη του κλάδου της κατασκευής, με έμφαση στον τομέα των υποδομών. Πρόκειται για έναν κλάδο που πραγματώνει την προσκόλληση της υπεραξίας στην γήινη επιφάνεια, με μια περίοδο απόσβεσης του επενδυμένου κεφαλαίου συγκριτικά σαφώς μεγαλύτερη σε σχέση με άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Η κατασκευή υποδομών, πέρα από αναγκαία για την ανάπτυξη λοιπών οικονομικών δραστηριοτήτων, αποτελεί κερδοφόρα παραγωγική δραστηριότητα από μόνη της. Ως οικονομικός κλάδος με χαμηλή οργανική σύνθεση κεφαλαίου βασίζεται κατά κόρον στην εκμετάλλευση της φθηνής εργασίας, ώστε το ποσοστό κέρδους να είναι τέτοιο που να εξισορροπεί την επενδεδυμένη αξία που έχει ενσωματωθεί στις υποδομές και δεν θα αποσβεστεί εξ ολοκλήρου ή και καθόλου.

### **1.3 Ο Νέος δρόμος του μεταξιού διέρχεται από τα Βαλκάνια**

#### **1.3.1 Γεωοικονομική στρατηγική της Κίνας και αναζήτηση διεξόδων για το υπερσυσσωρευμένο κεφάλαιο μέσω της αναδιάρθρωσης του χώρου**

Ήδη από το 1999 η κινεζική διπλωματική στρατηγική γνωστή ως «Go Out Policy» στοχεύει στην προώθηση της διεθνοποίησης του κινεζικού γουάν και στην εξασφάλιση της ισορροπίας της κινεζικής οικονομίας. Έπειτα από την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 αυτή η πολιτική που κοιτά με θετικό βλέμμα το άνοιγμα προς τις διεθνείς αγορές ενισχύεται, με τον ρόλο της Κίνας να αναβαθμίζεται. Η ανάγκη εξόρυξης πρώτων υλών, καθώς και η μείωση των αποστάσεων μεταξύ των τόπων εξόρυξης, παραγωγής και κατανάλωσης, η αναζήτηση φθηνού εργατικού δυναμικού και νομοθετικά ευνοϊκών ή και απορυθμισμένων πλαισίων για την μεγιστοποίηση του οφέλους ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων ενίσχυσε την κινεζική οικονομία, επιταχύνοντας και την ανάγκη για εκσυγχρονισμό και επέκταση των έργων υποδομής σε παγκόσμια κλίμακα. Τα χρόνια που σημάδεψαν την οικονομική μεγέθυνση της Κίνας, από το 1998 και έπειτα δίνεται έμφαση στην απορρόφηση των πλεονασμάτων κεφαλαίου και εργασίας μέσα από την κατασκευή έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας, τα οποία θα ενίσχυαν την αστικοποίηση και την οικονομική μεγέθυνση, καθώς και Ειδικών Οικονομικών Ζωνών, περιορίζοντας παράλληλα και τον κίνδυνο κοινωνικών εξεγέρσεων (Harvey, 2003). Στην λογική της διαρκούς κίνησης του κεφαλαίου ακολουθείται μια λογική κατασκευαστικού κορεσμού με την υλοποίηση πληθώρας τεχνικών έργων και έργων κοινωνικών υποδομών εντός της χώρας. Το υπερμεγέθες πλάνο αστικοποίησης και επέκτασης των υποδομών που συντελέστηκε κατάφερε μεν να αναζωπυρώσει την οικονομική ανάπτυξη, οδήγησε όμως συχνά στην δημιουργία ολόκληρων περιοχών και προαστίων που κατασκευάστηκαν και παρέμειναν χωρίς ενοίκους, έχοντας λάβει τον χαρακτηρισμό πόλεις – φαντάσματα (Furlong, 2022).

Παράλληλα η Κίνα φαίνεται να έχει διαφορετική απόκριση στην κρίση του 2008 σε σχέση με αυτή των δυτικών οικονομικών δυνάμεων χρηματοδοτώντας τρίτες οικονομίες για την εξασφάλιση της ύπαρξης των εν λόγω αγορών και την αποφυγή μιας κρίσης υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου και συρρίκνωσης της κατανάλωσης. Η συσσώρευση κεφαλαίου εντός των γεωγραφικών ορίων της Κίνας φάνηκε να μην είναι βιώσιμη. Υπό αυτές τις συνθήκες συντελείται ένα *spatial fix*, όπως το έχει ορίσει ο Harvey προκειμένου να επιλύσει το πρόβλημα της υπερσυσσώρευσης, ή έστω να καθυστερήσει χρονικά τις ενδογενείς τάσεις για παραγωγή κρίσεων μέσα από μια γεωγραφική και χωρική αναδιοργάνωση (Harvey, 2003). Στρέφεται επομένως σε μια στρατηγική που περιλαμβάνει δυναμικό άνοιγμα σε περιφερειακές οικονομίες, με έμφαση

την Ασία και την Αφρική εξασφαλίζοντας την κίνηση του κεφαλαίου, κοινωνική σταθερότητα στο εσωτερικό και βιωσιμότητα των νέων περιφερειακών αγορών για τα κινεζικά προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων και των κατασκευαστικών υλικών, όπως το τσιμέντο και ο χάλυβας εκτός των συνόρων. Η κατασκευή ως κλάδος έντασης εργασίας φαίνεται να βρίσκεται στο επίκεντρο της κινεζικής οικονομικής μεγέθυνσης, καθώς καταγράφεται πως το 2000, 9 από τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες παγκοσμίως ήταν κινεζικών συμφερόντων, ενώ το 2020 ανήλθαν στις 27, σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές, οι οποίες μειώθηκαν από 41 σε 37, ενώ οι αμερικάνικες από 19, σε 7.

Κεντρικός άξονας της στρατηγικής της Κίνας ήδη από το 2013 αποτέλεσε ο «Νέος δρόμος του Μεταξιού», ή αλλιώς το πρόγραμμα «Ένας Δρόμος – Μία Ζώνη». Πρόκειται για ένα ευρύτερο εγχείρημα που περιλαμβάνει την ανάπτυξη έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας, καθώς και μια ευρύτερη οικονομική συνεργασία με χώρες της Ευρασίας και της Αφρικής και έχει περιγραφεί ως το μεγαλύτερο πακέτο έργων υποδομής από την εποχή του Σχεδίου Μάρσαλ. Ο νέος Δρόμος του Μεταξιού μπορεί να γίνει αντιληπτός ως μια υπερεθνική απόπειρα δημιουργίας «διαδρόμων» για την κίνηση του κεφαλαίου, μειώνοντας τα χωροχρονικά εμπόδια, εξασφαλίζοντας προνομιακή πρόσβαση σε νέες αγορές, διοχετεύοντας το πλεόνασμα κεφαλαίου και εργασίας από την κινεζική πλευρά, ως ένα “*spatial fix*”, όπως έχει οριστεί από τον Harvey και περιγράφηκε παραπάνω. Συνολικά μέχρι και το 2019 139 χώρες και 30 διεθνείς οργανισμοί, συμπεριλαμβανομένων του ΔΝΤ και της Παγκόσμιας Τράπεζας έχουν επισημοποιήσει την συμμετοχή τους στην πρωτοβουλία, ενώ μεταξύ 2014 και 2018 κινεζικές εταιρίες έχουν επενδύσει πάνω από 1 τρις δολάρια σε περίπου 1700 project σύμφωνα με στοιχεία του American Enterprise Institute. Ο *Νέος δρόμος του μεταξιού* έχει αναλυθεί εκτενώς στην επιστημονική αρθρογραφία, κυρίως με την ματιά της κλασικής γεωπολιτικής, που αρθρώνει έναν πολιτικό λόγο για τον σύγχρονο πολυπολικό κόσμο. Συνοπτικά αποτελεί μεταξύ άλλων μια διπλωματική και οικονομική στρατηγική που στοχεύει στην αναζήτηση πρώτων υλών (Oliveira et al., 2020) και νέων αγορών για τα κινεζικά προϊόντα (Oliveira, 2018) αναζητώντας διεξόδους για το υπερσυσσωρευμένο κεφάλαιο μέσω της κατασκευής έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας (Furlong, 2022; Summers, 2016).

### **1.3.2 Ο νέος Δρόμος του Μεταξιού και η προσέγγιση του Παγκόσμιου Νότου**

Η διείσδυση των ταχύτατα αναπτυσσόμενων οικονομιών των BRICS<sup>1</sup> σε μικρότερης κλίμακας και εμβέλειας οικονομίες συντελείται μεταξύ άλλων μέσω σύναψης γεωστρατηγικών και διπλωματικών συμμαχιών, ανάπτυξης μεγάλων έργων υποδομής, συσχετισμού με τοπικές επιχειρηματικές και πολιτικές ελίτ και κυριαρχίας τελικά στην τοπική εθνική οικονομία. Στην βιβλιογραφία έχει αναλυθεί εκτενώς για παράδειγμα το κινεζικό ενδιαφέρον για επενδύσεις στην αφρικανική ήπειρο με επίκεντρο τα ενεργειακά αποθέματα, εξορυκτικές δραστηριότητες και έργα υποδομής για την υποστήριξη του εμπορίου και της μεταφοράς αυτών (Cheru and Obi, 2010). Η αυξανόμενη κινεζική επιρροή στον Παγκόσμιο Νότο, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο γεωπολιτικών ανταγωνισμών, αλλαγής ηγεμονικού παραδείγματος και ανακατανομής ισχύος κατέστησε αναγκαία και μια περισσότερο συγκροτημένη απάντηση των G7. Πιο συγκεκριμένα στην συνεδρίαση των G7 τον Ιούνιο του 2021 αποκρυσταλλώνεται ένας σχεδιασμός για την ανάπτυξη υποδομών μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων των ισχυρών δυτικών οικονομιών σε αναπτυσσόμενες οικονομίες και χώρες του Παγκόσμιου Νότου, ο οποίος συγκεκριμενοποιείται το 2022 και ανταγωνίζεται την αυξανόμενη διείσδυση των BRICS.

Η επιρροή της Κίνας σε διεθνή φόρα και οργανισμούς όπως αυτός του Παγκόσμιου Εμπορίου, λόγω ακριβώς της αυξανόμενης οικονομικής της ανάπτυξης φαίνεται να χαιρετίζεται θετικά από οικονομίες που

---

<sup>1</sup> Οι Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα αποτελούν τα βασικά μέλη των BRICS, τα αρχικά των οποίων συνθέτουν και το ακρωνύμιο, ενώ συμμετέχουν η Νότιος Αφρική, η Αίγυπτος, το Ιράν, η Αιθιοπία και τα ΗΑΕ.

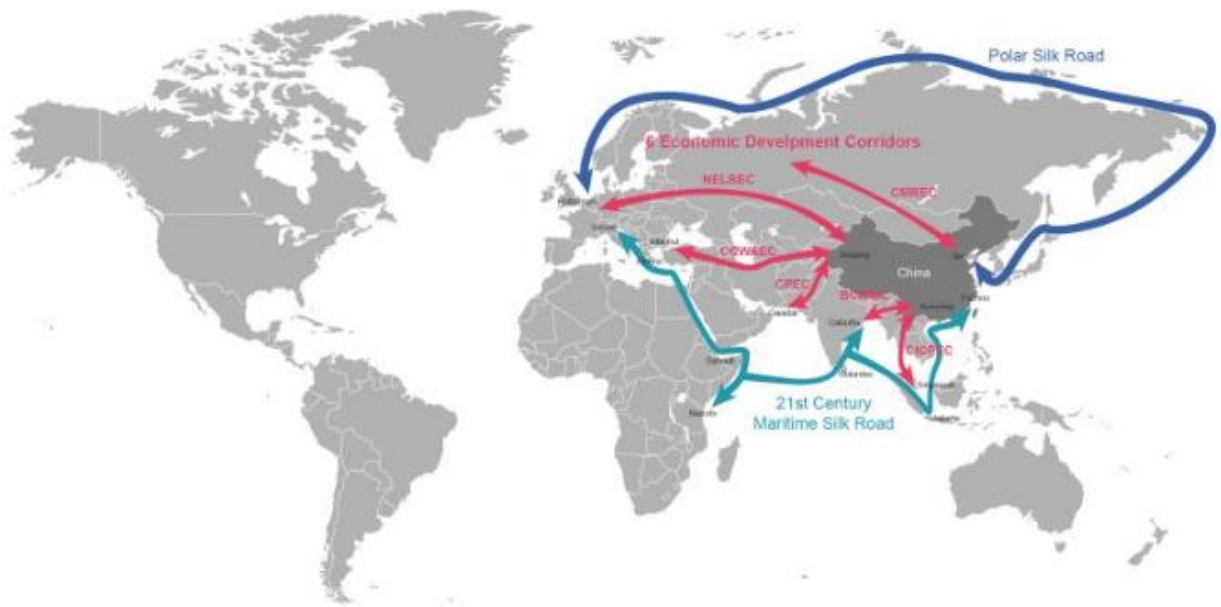
επιχειρούν να απεξαρτηθούν από την ηγεμονική δυτική επιρροή. Η μεγάλη διείσδυση του σε χώρες του Παγκόσμιου Νότου αποτυπώνει την επιθυμία των εν λόγω χωρών να ενταχθούν στην σφαίρα επιρροής της Κίνας σε μια ευρύτερη συνεργασία χωρών του Ινδικού και Ειρηνικού προσδοκώντας να απεμπλακούν από τους δεσμούς της αποικιοκρατικής περιόδου με την Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική (Chen, 2018). Κατά κανόνα η οικονομική βοήθεια και ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός που προωθούνται από την Κίνα δεν συνοδεύονται από απόπειρες για πολιτική επιρροή, σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές πολιτικές για τις αναπτυσσόμενες οικονομίες που εστιάζουν στον εκδημοκρατισμό ανατρέποντας τις εσωτερικές πολιτικές ισορροπίες (Cheru and Obi, 2010). Σε αυτά τα πλαίσια πραγματοποιούνται μεταξύ άλλων κινεζικές επενδύσεις σε στρατηγικούς λιμένες αποσκοπώντας στον έλεγχο του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Λειτουργεί έτσι ναυτική βάση στο Τζιμπουτί, στον κόλπο του Άντεν, τον κόλπο του Ομάν και τα στενά του Ορμούζ, το εμπορικό λιμάνι του Γκουαντάρ στο Πακιστάν, ενώ καταγράφονται 46 λιμάνια στην Αφρική τα οποία σύμφωνα με το Economic Times έχουν χρηματοδοτηθεί ή λειτουργούν από κινεζικές κρατικές εταιρίες.

Πιο συγκεκριμένα η Πρωτοβουλία One Belt – One Road (BRI), ως κεντρικός σχεδιασμός άσκησης οικονομικής και γεωστρατηγικής πολιτικής περιλαμβάνει μέχρι στιγμής έξι μεγάλους διαδρόμους<sup>2</sup>, ενώ διαρκώς προστίθενται νέοι κόμβοι και έργα αποτυπώνοντας τον ανοιχτό χαρακτήρα της, αλλά συγχρόνως και την ασαφή φύση του ίδιου του εγχειρήματος, το οποίο επεκτείνεται σταδιακά και εκτός της Ευρασίας (Mayer et al., 2020). Σχετικά με την χαρτογραφική απεικόνιση του BRI οι Mayer και Zhang αναφέρουν πως προτιμάται μια αφαιρετική αποτύπωση, ενός ομοιογενούς χώρου, από την οποία απουσιάζουν οι πληροφορίες για τα επιμέρους κράτη που διατρέχουν οι άξονες του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, συχνά ακόμη και τα διοικητικά σύνορα μεταξύ τους, αναδεικνύοντας σε πρώτο πλάνο την δικτύωση μεταξύ πόλεων και κόμβων, με τον χωρικό σχηματισμό αναφοράς να γίνεται ο ίδιος ο άξονας και όχι τα κράτη. Σε κάθε περίπτωση αποτυπώνει την προώθηση και υλοποίηση ενός γεωγραφικού φαντασιακού, το οποίο επεκτείνεται και σε μεγαλύτερη κλίμακα, καθώς διατυπώνονται σχεδιασμοί για έναν Polar Silk Road, με την διάνοιξη του περιήλου του παγωμένου βόρειου ωκεανού, έναν Space Silk Road, καθώς και το πρόγραμμα Digital Belt and Road, το οποίο έχει ξεκινήσει να υλοποιείται με αιχμή την διείσδυση κινεζικών εταιριών, όπως η Huawei στην αγορά τεχνολογιών συλλογής δεδομένων και παρακολούθησης.

Στην πρόσφατη βιβλιογραφία ο νέος δρόμος του μεταξιού έχει χαρακτηριστεί ακόμη ως διπλωματική στρατηγική και στρατηγική για την προώθηση της διεθνοποίησης του κινεζικού γουάν, μέσο για την εξασφάλιση της ισορροπίας της κινεζικής οικονομίας, μέσω της διατήρησης της εγχώριας ζήτησης σε υψηλά επίπεδα και αναζωογόνησης παράλληλα του τομέα των εξαγωγών (cf. Bridge, 2013; Grundy-Warr, Sithirith, & Li, 2015), ευκαιρία εφαρμογής τεχνολογιών αιχμής, υιοθέτησης και εξοικείωσης με κατασκευαστικά στάνταρ, καθώς και πρόσβασης σε ενεργειακά αποθέματα. Το τεύχος 81 (2020) του περιοδικού Political Geography είναι αφιερωμένο στην ανάλυση παραδειγμάτων του «Νέου δρόμου του μεταξιού», με την παραδοχή πως η εν λόγω πρωτοβουλία ξεφεύγει από μια προσέγγιση ενός συμπαγούς γεωπολιτικού σχεδιασμού. Δίνεται έμφαση στην ανάδειξη των αντιφάσεων που υποκρύπτονται, απελευθερώνοντας την ανάλυση από χωρικά συμπεράσματα της κλασικής γεωπολιτικής και των διεθνών σχέσεων. Μια αφήγηση που δεν αντιμετωπίζει τον εθνικό γεωγραφικό χώρο ως ομοιογενή, αναζητώντας τις διαφορετικές επιπτώσεις στον χώρο και στις εμπλεκόμενες κοινωνικές ομάδες και φορείς επιλέγεται εξάλλου και για την ανάλυση του Πειραιά, ως υποδομή εθνικής και παγκόσμιας εμπορικής σημασίας.

---

<sup>2</sup> Mongolia-Russia Economic Corridor, New Eurasian Land Bridge; China-Central and West Asia Economic Corridor, China-Indo-China Peninsula Economic Corridor, China-Pakistan Economic Corridor, Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (National Development & Reform Commission, 2015).



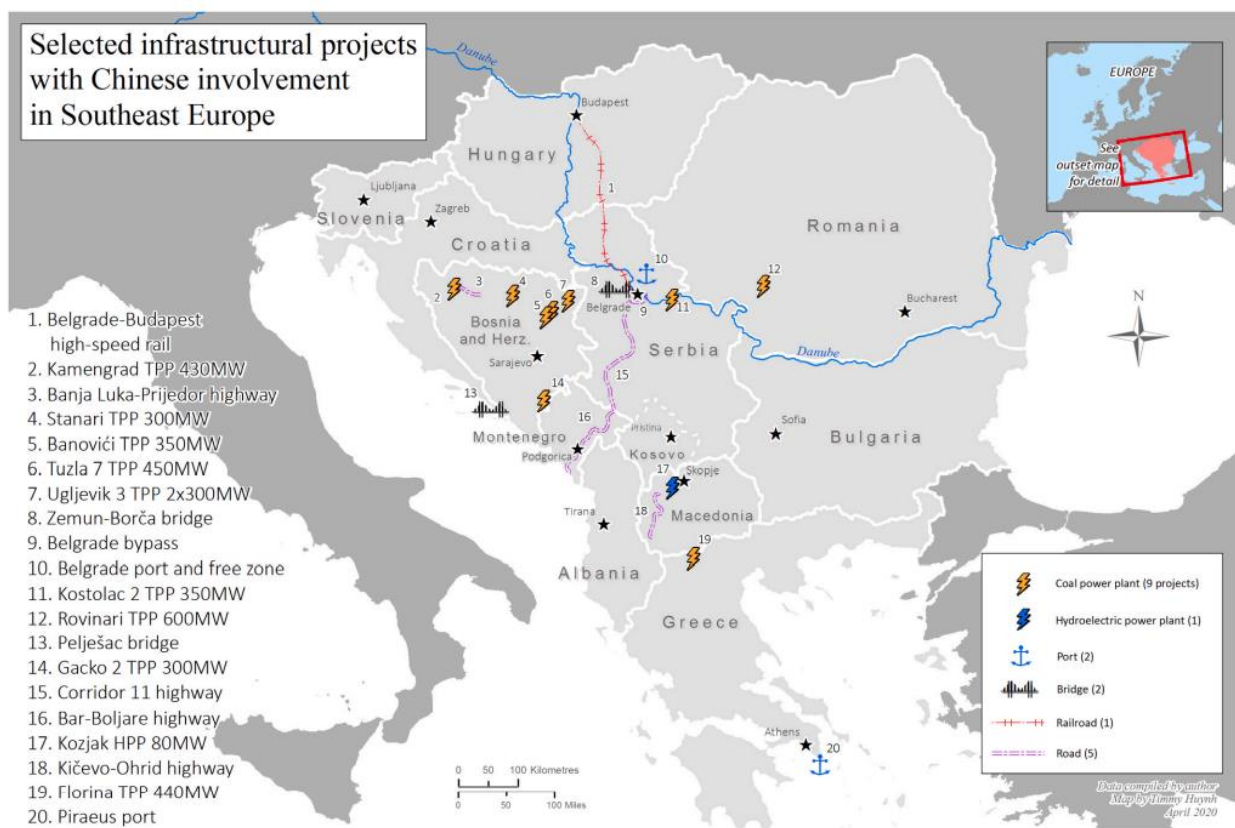
1 Χαρτογραφική αποτύπωση των Οικονομικών Διαδρόμων του "Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος", πηγή: Mayer et al., 2020

### 1.3.3 Η στόχευση και ο χαρακτήρας λοιπών κινεζικών επενδύσεων σε Ελλάδα και Βαλκάνια

Στην βιβλιογραφία η έννοια της κλίμακας έχει αναδειχθεί ως χωροχρονική συνιστώσα για την κατανόηση σχέσεων και σχημάτων τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς οι σχέσεις εξουσίας σε μια κλίμακα μπορεί να έχουν μη αναμενόμενα αποτελέσματα σε άλλες. Όπως εξηγούν οι Peck, Theodore και Brenner ο νεοφιλελευθερισμός «είναι ένα πολυ-κλιμακωτό φαινόμενο: ανασυνθέτει κλιμακούμενες σχέσεις μεταξύ θεσμών και οικονομικών παραγόντων, όπως μεταξύ δημοτικών αρχών, εθνικών κρατών και χρηματοπιστωτικού κεφαλαίου». Ο Rogelja συνοψίζει τα παραπάνω προσδίδοντας στις υποδομές μεγάλης κλίμακας δύο χαρακτηριστικές δυναμικές: την δυνατότητα τους να υπερπηδούν το τοπικό πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο, εξασφαλίζοντας πρόσβαση στην μεγάλη κλίμακα, καθώς και την άρρηκτη σχέση τους με τοπικές πολιτικές ελίτ, η οποία συχνά συνδέεται με την επιθυμία για παράκαμψη του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς και ad-hoc νομοθέτηση (Rogelja, 2020). Πίσω από τις κινεζικές επενδύσεις στα Βαλκάνια αποκαλύπτει ένα σύνολο εμπλεκόμενων μερών, κρατικών θεσμών και κρατικών επιχειρήσεων, τοπικών ελίτ και λόμπι συμφερόντων, αναδεικνύοντας ακόμη τις ασυμμετρίες μεταξύ της Κίνας και των συμβαλλόμενων με αυτήν χωρών.

Σε ότι αφορά την περιοχή των Βαλκανίων γίνεται σαφές πως από το 2009 εντατικοποιείται η συνεργασία της Κίνας με όλες τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, πέρα από το Κόσσοβο, αποτελώντας την τρίτη ισχυρότερη δύναμη στα Δυτικά Βαλκάνια, μετά την Δύση και τη Ρωσία. Εκ πρώτης τα Δυτικά Βαλκάνια δεν μοιάζουν ελκυστικά λόγω της μικρής τους οικονομικής ανάπτυξης και αγοράς. Παρόλα αυτά η περιοχή αποτελεί κόμβο για την σύνδεση της Μεσογείου με την Κεντρική Ευρώπη, με λιμένες στρατηγικής σημασίας, όπως ο Πειραιάς και το Durres για την προώθηση των κινεζικών εμπορευμάτων. Η Σερβία αποτελεί τον προνομιακό συνομιλητή της Κίνας στα Βαλκάνια, ως η χώρα όπου αποτυπώνεται η μεγαλύτερη κινεζική διείσδυση σε οικονομικό και διπλωματικό επίπεδο, καθώς συγκεντρώνει μέχρι στιγμής 61 στο σύνολο των 136 υλοποιημένων έργων μεγάλης κλίμακας της Κίνας στα Βαλκάνια, όπως εργοστάσια παραγωγής ενέργειας και εφαρμογή τεχνολογιών αιχμής.

Εστιάζοντας στην διείσδυση στην ελληνική αγορά απαριθμούνται 14 επενδύσεις και πρωτοβουλίες, μεταξύ των οποίων και η εξαγορά του ΟΛΠ. Ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης αποδέχθηκε τον τριαδικό χαρακτηρισμό της Κίνας ως εταίρου, οικονομικού ανταγωνιστή και συστημικού αντιπάλου, και επιβεβαίωσε την πλήρη στήριξή του στη διατλαντική συμμαχία. (Brattberg et al., 2021). Η είσοδος στον τομέα της ενέργειας είναι αξιοσημείωτης βαρύτητας με την κρατική κινεζική εταιρία State Grid να εξαγοράζει το 24% του ΑΔΜΗΕ το 2016, το μεγαλύτερο ποσοστό που κατέχει ένας μεμονωμένος ιδιώτης επενδυτής. Ακόμη εμπλέκεται σε επενδύσεις σε αιολικά και φωτοβολταϊκά πάρκα μεγάλης ισχύος, έχοντας υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας με την ΔΕΗ Ανανεώσιμες και έχοντας εξαγοράσει το 75% τεσσάρων αιολικών πάρκων που κατασκευάζονται στην ευρύτερη περιοχή της Αλεξανδρούπολης από τον όμιλο Κοπελούζου. Σύμφωνα με τα παραπάνω φαίνεται πως η εξαγορά του πλειοψηφικού μεριδίου του ΟΛΠ διαμορφώνει το έδαφος για την μεγαλύτερη διείσδυση Κίνας στην ευρωπαϊκή αγορά, επενδύοντας σε έναν κλάδο, τις θαλάσσιες μεταφορές που είναι ο ίδιος δείκτης ανάπτυξης και συγχρόνως μπορεί να εξυπηρετήσει την μεγαλύτερη συσσώρευση μελλοντικά.



2 Επιλεγμένα project κινεζικών επενδύσεων στην Νοτιοανατολική Ευρώπη, πηγή: Rogelja, 2020

Από την άλλη ευρωπαϊκές οικονομίες, όπως η γερμανική εμφανίζεται επιφυλακτική στην κινεζική διείσδυση στα Βαλκάνια, καθώς απειλείται το μέχρι πρότινος εδραιωμένο της status quo στην περιοχή. Ασκεί λοιπόν μια πολυεπίπεδη κριτική, η οποία αρχικά μέσω επίσημων εκθέσεων ευρωπαϊκών θεσμών, think tanks και τοποθετήσεων Ευρωβουλευτών στο Ευρωκοινοβούλιο εστιάζουν στην «έλλειψη διαφάνειας» και στις «αξιόλογες κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των κινεζικών επενδύσεων», κατηγορώντας την Κίνα πως «εκμεταλλεύεται τις εθνικές διαιρέσεις στην περιοχή των Βαλκανίων». Μέσα από αυτές τις



τοποθετήσεις αναδεικνύονται ενδεικτικά οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θερμικών εργοστασίων καύσης λιγνίτη, εξορυκτικών δραστηριοτήτων, πετρελαϊκών εγκαταστάσεων, ενώ εκφράζονται φόβοι πως έχει επικρατήσει στην αγορά πετρελαίου στην Αλβανία (BIRN, 2021).

Το report του ιδρύματος Carnegie για την παγκόσμια ειρήνη παροτρύνει τις ΗΠΑ και την Ευρώπη να δώσουν έμφαση στην κατανόηση των τοπικών συμφερόντων στις χώρες υποδοχής κινεζικών επενδύσεων. Αναγνωρίζοντας τις τοπικές δυναμικές, αναζητά τρόπους χειραγώγησης της κοινής γνώμης και του κλίματος της αγοράς, αναδεικνύοντας τρωτά σημεία των κινεζικών επενδύσεων, όπως για παράδειγμα η περιβαλλοντική επιβάρυνση, η παραβίαση εργασιακού δικαίου και οι αδιαφανείς διαδικασίες. Χαρακτηριστικά βέβαια ενός μοτίβου επενδύσεων που δεν γνωρίζει σύνορα και δεν περιορίζεται σε καμία περίπτωση σε επενδύσεις προερχόμενες από την Κίνα. Η ίδια αναφορά αναγνωρίζει ως απαραίτητη την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της τοπικής κοινωνίας, με το καρότο και το μαστίγιο, όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, είτε δηλαδή μέσω διοχέτευσης επενδύσεων και τεχνογνωσίας, είτε επιβάλλοντας περιορισμούς σχετικά με τον έλεγχο των επενδύσεων, την διαφάνεια των διαδικασιών και την τήρηση ευρωπαϊκών στάνταρ.

Σε αυτό το πρώτο μέρος εξετάστηκε ο χαρακτήρας των υποδομών ως κομβικά στοιχεία για την εξασφάλιση της κινητικότητας ανθρώπων, προϊόντων, κεφαλαίου, θέτοντας τις προϋποθέσεις για την συσσώρευση και κατά προέκταση την οικονομική μεγέθυνση. Οι υποδομές που θέτουν σε κίνηση την διαμετακομιστική αλυσίδα αποτέλεσαν και αποτελούν τόσο απαραίτητες παραμέτρους για την ανάπτυξη ευρύτερων παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, όσο και μέσο για διοχέτευση της συσσώρευσης εν γένει. Η κατασκευή και λειτουργία τους τροφοδοτεί έτσι την παράλληλη ανάπτυξη άλλων κλάδων, όπως ο κατασκευαστικός σε γεωγραφικές περιοχές και αγορές τις οποίες εξυπηρετούν. Για μια υποδομή κρίσιμης σημασίας, όπως το λιμάνι του Πειραιά καταγράφονται συναρθρώσεις που αντανακλούν γεωπολιτικούς συσχετισμούς και στρατηγικές που προδιαγράφουν και επηρεάζουν την μελλοντική της ανάπτυξη. Το μέλλον του εμπορικού λιμένα του Πειραιά είναι άμεσα εξαρτώμενο από την στρατηγική της COSCO, τόσο ως πολυεθνική και οικονομικός παράγοντας στο παγκόσμιο εμπόριο, όσο και ως κρατικό μονοπώλιο που προωθεί τα κινεζικά συμφέροντα. Κεντρικής σημασίας χαρακτηριστικό αποτελεί ο ρόλος του στις διαδρομές του παγκόσμιου εμπορίου ως κόμβος και σταθμός για την είσοδο στην ευρωπαϊκή αγορά. Με την επιλογή της επένδυσης στον Πειραιά εξασφαλίζεται η άφιξη των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, ιδιόκτητων και ναυλωμένων από την COSCO απευθείας σε ευρωπαϊκό έδαφος. Κάτι τέτοιο όπως θα αναλυθεί και παρακάτω έχει μεταξύ άλλων οφέλη προσφέροντας την δυνατότητα διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά δίκτυα για την προώθηση εμπορευμάτων στην ευρωπαϊκή αγορά, τροφοδοτώντας έναν ευρύτερο κύκλο υπηρεσιών μεταφοράς και οικονομικής μεγέθυνσης.

## **2. Ο Πειραιάς ως διαμετακομιστικός κόμβος στις γεωγραφίες του παγκόσμιου πλωτού εμπορίου**

### **2.1 Γεωγραφικοί παράγοντες για την καθιέρωση ενός λιμένα ως κόμβου**

Στην εν λόγω ενότητα επιχειρείται να κατανοηθεί η αυξανόμενη δυναμική του εμπορικού λιμένα του Πειραιά και η ικανότητα του να μαγνητίζει καθώς και να διαχέει κεφάλαια, σκιαγραφώντας ορισμένα σενάρια σε σχέση με την μακροβιότητα αυτής του της δυναμικής. Προκειμένου να απαντηθούν τα παραπάνω κρίνεται σημαντικό να αναλυθούν τα στοιχεία που καθιστούν τον Πειραιά κόμβο, αλλά και τα ιστορικά δεδομένα που θα μπορούσαν να ανατρέψουν την κατεστημένη του θέση. Διερωτώμενοι εάν η μακροβιότητα του σχετίζεται κυρίως με τις επιχειρηματικές κινήσεις και προτεραιότητες της COSCO αναλύονται τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά εκείνα που συντελούν στην καθιέρωση του στον παγκόσμιο χάρτη του πλωτού εμπορίου, απομακρυνόμενοι παρόλα αυτά από μια πεποίθηση που βλέπει την γεωγραφία ως ντετερμινιστική και ικανή να επιβάλει δυναμικές υπεράνω ιστορικών και πολιτικών συγκυριών.

Στο θαλάσσιο εμπόριο πέρα από αυτά καθαυτά τα μεταφερόμενα εμπορεύματα οι ίδιες οι διαδρομές αποτελούν εμπόρευμα. Γεωπολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες που περιεγράφηκαν παραπάνω, σε συνδυασμό με τα επίπεδα της ζήτησης μπορούν να εδραιώσουν μια διαδρομή, επιφέροντας αντίστοιχα με τη σειρά τους αύξηση ή μείωση των δυνατοτήτων συσσώρευσης για τους λιμένες – κόμβους απ' όπου διέρχονται<sup>3</sup>. Η ανάδειξη ενός εμπορικού λιμένα ως βασικού κόμβου για το παγκόσμιο εμπόριο συνδέεται με μια πληθώρα παραγόντων, γεωγραφικών, ιστορικών, οικονομικών. Στα πλαίσια της απαρίθμησης των παραμέτρων εκείνων που καθιστούν τον Πειραιά ως τέτοιο θα διακρίνουμε μεταξύ άλλων δύο σχηματικές κατηγορίες λιμανιών. Η μία κατηγορία φωτογραφίζει λιμένες που απευθύνονται και εξυπηρετούν το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας εγκατάστασης και της εγγύτερης σε αυτή περιοχής, ενώ η δεύτερη λιμένες οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί σε κεντρικές διαδρομές του παγκόσμιου πλωτού εμπορίου και εξυπηρετούν κατά κανόνα την διαμετακόμιση εμπορευμάτων με αρχικό και τελικό προορισμό εκτός της χώρας εγκατάστασης. Αναγνωρίζεται πως κάθε περίπτωση διαθέτει τα δικά της ιδιαίτερα διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά, καθώς και πως στην πραγματικότητα καμιά τους δεν ανήκει αποκλειστικά σε μια από τις δύο κατηγορίες, αλλά κινούνται σε μια γκάμα ανάμεσα τους ενσωματώνοντας περισσότερο ή λιγότερο χαρακτηριστικά της μιας ή της άλλης. Όπως θα αναλυθεί και παρακάτω η δραστηριότητα του Πειραιά επικεντρώνεται στην διαχείριση φορτίων με προέλευση και προορισμό εκτός Ελλάδας. Ο όγκος των φορτίων που κατευθύνονται στην εγχώρια αγορά παραμένει σχετικά σταθερός πριν και έπειτα από την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, δεδομένου πως η εγχώρια ζήτηση και εξαγωγική δυνατότητα παραμένει σχετικά σταθερή και συγκριτικά μικρή σε σχέση με το σύνολο των διακινούμενων φορτίων.

Τα λιμάνια hub διαμορφώνονται ως τέτοια κατά κύριο λόγο χάρη σε γεωγραφικά χαρακτηριστικά, με κύριο την εγγύτητα τους σε κομβικές διαδρομές του πλωτού εμπορίου. Ιστορικοί, πολιτικοί και κοινωνικοοικονομικοί μηχανισμοί λειτουργούν καταλυτικά στη διαμόρφωση και καθιέρωση των εν λόγω διαδρομών. Αυτοί οι κόμβοι βρίσκονται σε περάσματα μεταξύ ωκεανών και θαλασσών, όπως η διώρυγα του Παναμά, το στενό του Γιβραλτάρ, η διώρυγα του Σουέζ, τα στενά της Μαλάκα. Κατά κανόνα η διαμόρφωση του παγκόσμιου χάρτη των πλωτών διαδρομών μπορεί να επηρεαστεί από μια σειρά

---

<sup>3</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα της σύγκλισης γεωπολιτικών, οικονομικών, τεχνολογικών και κλιματικών – περιβαλλοντικών παραγόντων στην διαμόρφωση μιας νέας διαδρομής αποτελεί το σύγχρονο διακύβευμα που θέλει να καταστήσει πλωτή καθ' όλη την διάρκεια του έτους την εμπορική οδό του βόρειου παγωμένου ωκεανού. Η τήξη των πάγων μπορεί έτσι να αλλάξει άρδην τον θαλάσσιο εμπορικό χάρτη μειώνοντας την χρονοαπόσταση μεταξύ Ασίας, Βόρειας Ευρώπης και Αμερικής.

παραγόντων, οικονομικών υπολογισμών, κοινωνικών αναταραχών και τεχνολογικών καινοτομιών, όπως για παράδειγμα αποτέλεσε η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ, της διώρυγας που συντέλεσε στην μείωση της χρονοαπόστασης για το εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και προσέδωσε στο λιμάνι του Πειραιά την αξία που μπορεί να διαδραματίσει σε αυτό<sup>4</sup>.

Η διώρυγα του Σουέζ, ως η απόληξη της Ερυθράς θάλασσας αποτελεί το πέρασμα από τον Ινδικό Ωκεανό προς την Μεσόγειο, επιτρέποντας αυτήν την κομβική θαλάσσια εμπορική διαδρομή με την λειτουργία της από το 1869. Το βρετανικό αποικιακό εμπόριο από την Ινδία προς την Αλεξάνδρεια διέρχεται από αυτόν τον άξονα, καθιστώντας λιμάνια της Αραβικής χερσονήσου και της Ερυθράς θάλασσας βασικούς κόμβους ανεφοδιασμού στην διαδρομή προς το Σουέζ. Πριν την αποαποικιοποίηση των κρατών της Αφρικής βρετανικά και γαλλικά συμφέροντα εκμεταλλεύονται αυτήν την κερδοφόρα θαλάσσια δίοδο, μέχρι και το 1956, όταν η κυβέρνηση του Νάσερ της Αιγύπτου την εθνικοποιεί. Η σημασία του λιμένα του Πειραιά για το εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης τροφοδοτείται με συντριπτικό τρόπο από την λειτουργία της εν λόγω διώρυγας. Από την διώρυγα του Σουέζ διέρχονται άλλωστε οι ναυτιλιακές γραμμές που συνδέουν τα λιμάνια της Ασίας και της Αραβικής χερσονήσου με αυτά της Μεσογείου, της Μαύρης θάλασσας, καθώς και της βόρειας Ευρώπης. Σε αντίθετη περίπτωση οι παραπάνω εμπορικές διαδρομές θα πραγματοποιούνταν από τον περίπλου της Αφρικής, αφήνοντας την Μεσόγειο και τα λιμάνια της να διαδραματίζουν έναν ρόλο μόνο για το τοπικό εμπόριο.

Τον Δεκέμβριο του 2023 η ένοπλη οργάνωση Χούθι της Υεμένης διεξάγει επιθέσεις σε πλοία που διέρχονται από το στενό Μπαντ ελ Μαντέμπ στην Ερυθρά θάλασσα μεταξύ Σομαλίας και Υεμένης. Επίσημη ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών της Υεμένης αναφέρει πως τα πλοία που διέρχονται από τα στενά ή έχουν προορισμό λιμένες της Υεμένης είναι ασφαλή, με εξαίρεση αυτά που είναι ισραηλινών συμφερόντων ή κατευθύνονται προς το Ισραήλ. Σε συνέχεια των εν λόγω επιθέσεων κάποιες από τις μεγαλύτερες εταιρίες ναυτιλιακών μεταφορών (liners), πιο συγκεκριμένα η Maersk, η MSC, η CMA – CGM, η Harag Lloyd, καθώς και πετρελαικές όπως η BP διακόπτουν από τα μέσα Δεκεμβρίου τα δρομολόγια που διέρχονται από την διώρυγα του Σουέζ. Το πρώτο πλοίο που δέχεται επίθεση αποτελεί πλοίο ναυλωμένο από την Harag Lloyd, το οποίο εκτελούσε δρομολόγιο από τον Πειραιά προς την Σιγκαπούρη. Οι εν λόγω γραμμές διέρχονται από τότε και έπειτα από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας υλοποιώντας τον περίπλου της Αφρικής. Οι συνέπειες της διακοπής τόσο μεγάλης μερίδας του παγκόσμιου εμπορίου από μια διώρυγα που εξυπηρετεί το 12% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου και το 30% του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμια κλίμακα είναι πολλαπλές και πολυδιάστατες. Αρχικά ο χρόνος του ταξιδιού αυξάνεται ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα ταξίδια από τον Ινδικό ωκεανό στην Μεσόγειο. Ακόμη σημειώνεται μια αύξηση τόσο των ναύλων, όσο και των ασφαλιστικών δαπανών, οι οποίες από 0,07% της αξίας του πλοίου φτάνουν στο 0,7% αυτής, έπειτα από μια περίοδο ύφεσης πολλαπλασιάζοντας τα κέρδη ναυτιλιακών και ασφαλιστικών εταιριών. Οι συνθήκες κρίσης και εξαίρεσης που διαμορφώνονται στο παγκόσμιο εμπόριο και εκφράζονται είτε μέσω της αύξησης του χρόνου του ταξιδιού και των λειτουργικών είτε μέσω της ενδεχόμενης επικινδυνότητας κατά το πέρασμα από την Ερυθρά θάλασσα, αλλά και κατά τον περίπλου της Αφρικής θα αποτελέσουν ευκαιρία για

---

<sup>4</sup> Η σημασία της διώρυγας για τα εμπορικά και εφοπλιστικά συμφέροντα της Ελλάδας διαφαίνεται ήδη από τις δεκαετίες του 60 και 70 και επιβεβαιώνεται μέχρι και το 2023, κατά την νέα κρίση του Σουέζ. Ενδεικτική η διενέργεια βυθοκροτήσεων από Έλληνες εφοπλιστές για την διαπλάτυνση και επαναλειτουργία του καναλιού το 1967 (πηγή: Wikipedia). Ακόμη το πρώτο εμπορικό κομβίο πλοίων που διέρχεται από την διώρυγα με την επαναλειτουργία της με την λήξη του Αραβο – Ισραηλινού πολέμου το 1975 αποτελείται από πλοία συμφερόντων Κίνας, Ελλάδας, Κουβέτ, ΕΣΣΔ, Γιουγκοσλαβίας, ΗΠΑ.

περαιτέρω συσσώρευση, αυξάνοντας την ζήτηση για στόλο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενόπλοιων, αλλά και για ιδιωτικούς στρατούς φύλαξης πιέζοντας προς τα πάνω τις τιμές.

Μέσω αυτού του σύγχρονου ιστορικού παραδείγματος διαφαίνεται πως γεωπολιτικοί συσχετισμοί και κοινωνικοπολιτικές αναταραχές μπορούν να σηματοδοτήσουν την προσωρινή ή όχι εγκατάλειψη μιας θαλάσσιας διαδρομής και καθιέρωση μιας άλλης. Οι πραγματοποιούμενες τρομοκρατικές επιθέσεις, η αυξανόμενη επικινδυνότητα, η έκβαση της συντελούμενης γενοκτονίας στην Παλαιστίνη από το Ισραήλ και η στρατιωτική παρουσία στην Ερυθρά θάλασσα, θα αποτυπώσουν και την συνέχιση ή μη της διακοπής κυκλοφορίας φορτίων από την περιοχή, μέσω μιας σύνθετης συγκριτικής εκτίμησης κόστους οφέλους, η οποία όπως φαίνεται έχει ωφελημένους και ηττημένους. Σε αντίθεση έτσι με το χερσαίο εμπόριο μια θαλάσσια εμπορική διαδρομή, μπορεί να αποτυπώνεται ως μια παγιωμένη γραμμή σε έναν χάρτη, δεν έχει όμως τέτοια χαρακτηριστικά, καθώς δεν εξαρτάται από υποδομές και δίκτυα, παρά μόνο από σταθμούς κόμβους ανάμεσα στην αφετηρία και τον τελικό προορισμό (Khalili, 2020). Η εμπορική κίνηση στον λιμένα του Πειραιά, με το δεδομένο πως βασίζεται κατά κανόνα σε φορτία που μεταφορτώνονται και δεν απευθύνονται στην εγχώρια αγορά θα εμφάνιζε κατακόρυφη πτώση σε ένα ενδεχόμενο αδυναμίας διέλευσης από το Σουέζ. Η ανάπτυξη επομένως των δραστηριοτήτων του αποτελεί συνάρθρωση γεωγραφικών παραγόντων, αλλά και γεωπολιτικών, σε μια δεδομένη χρονική συγκυρία.

## **2.2 Διαδρομές και κόμβοι των μεγαλύτερων εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια.**

Οι εταιρίες κολοσσοί στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων συνήθως εμπλέκονται σε μια γκάμα οικονομικών δραστηριοτήτων. Αυτές περιλαμβάνουν την μεταφορά φορτίων, με ιδιότητα ή κατά κανόνα ναυλωμένα από διαφορετικές ναυτιλιακές εταιρίες πλοία παρέχοντας μια σειρά δρομολογίων με σταθμούς – λιμένες ανά τον κόσμο, την διαχείριση και λειτουργία λιμένων ή για την ακρίβεια προβλήτων εμπορικών λιμένων, έχοντας εξαπλωθεί τα τελευταία ιδίως χρόνια σε δραστηριότητες της αλυσίδας διαμετακόμισης που ξεφεύγουν από το πλωτό εμπόριο, παρέχοντας ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφοράς. Οι μεγαλύτερες εταιρίες – liners των οποίων τις προσφερόμενες γραμμές θα εξετάσουμε παρακάτω είναι οι COSCO, MSC, Maersk, CMA – CGM, Harag Lloyd<sup>5</sup>. Μέσα από μια παρατήρηση των γραμμών που διέρχονται από την Μεσόγειο ορισμένων από τις παραπάνω εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων φαίνεται πως ο Πειραιάς αποτελεί σταθμό τόσο σε διαδρομές πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, που συνδέουν την Ασία με την Ευρώπη, όσο και μικρότερων πλοίων feeders που κινούνται στην Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Με μια πλοήγηση στον ιστότοπο της COSCO μπορεί κανείς να πληροφορηθεί για όλες τις διαδρομές των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμια εμβέλεια. Πιο αναλυτικά από τον Πειραιά διέρχονται 3 από τις 7 γραμμές μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης, 3 από τις 5 γραμμές μεταξύ Ασίας και Μεσογείου και Νότιας Ευρώπης, 2 από τις 5 γραμμές μεταξύ Ινδίας – Μέσης Ανατολής και Βόρειας Ευρώπης και 1 από τις 2 γραμμές μεταξύ Ινδίας – Μέσης Ανατολής και Μεσογείου.

Σε ότι αφορά τα δρομολόγια μικρότερων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, των λεγόμενων feeders παρατηρείται ακόμη μεγαλύτερη πυκνότητα των γραμμών και δρομολογίων με σταθμό τον λιμένα του Πειραιά, γεγονός που τεκμηριώνει τον χαρακτήρα του ως τοπικό hub για την Μεσόγειο και την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα από τις 16 γραμμές μεταξύ λιμανιών της Μεσογείου και της

---

<sup>5</sup> Μεγαλύτερες ως προς τον όγκο των διακινούμενων φορτίων ετησίως. Σημειώνεται πως παρατίθενται με τυχαία σειρά.

Ευρώπης οι 14 διέρχονται από το λιμάνι του Πειραιά. Ο Πειραιάς αποτελεί σταθερά κόμβο για όλα σχεδόν τα δρομολόγια της Μεσογείου, με μια συχνότητα που δεν εμφανίζεται κανένα άλλο λιμάνι. Οι εν λόγω διαδρομές εξυπηρετούν κάθε φορά διαφορετικά λιμάνια, χώρες και γεωγραφικές περιοχές εντός της εμβέλειας της Μεσογείου. Διακρίνονται ενδεικτικά:

- 2 διαδρομές που διέρχονται από λιμάνια της Βόρεια Ευρώπη, εκ των οποίων η μία διέρχεται και από λιμάνια της Τουρκίας και της Αιγύπτου
- 5 διαδρομές με βασικούς σταθμούς λιμάνια της Ιταλίας (Βενετία, Μπάρι, Νάπολη)
- 2 διαδρομές προς τα Βαλκάνια και την Αδριατική (Durrës, Rijeka)
- 4 διαδρομές που διέρχονται από λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας
- 3 διαδρομές που διέρχονται από λιμάνια της Αίγυπτο και Ισραήλ
- 2 διαδρομές που διέρχονται από λιμάνια της Ισπανία και Μαρόκο
- 3 διαδρομές που διέρχονται από λιμάνια της Τουρκίας

Η Maersk επιλέγει σε μία γραμμή από το σύνολο αυτών που εκτελούν συνδέσεις μεταξύ Ασίας και Ευρώπης να συμπεριλάβει το λιμάνι του Πειραιά ως στάση στη διαδρομή μεταξύ Νότιας Κορέας και Τουρκίας. Στις περισσότερες διαδρομές μεταξύ Ασίας, Ινδίας, Αραβικής χερσονήσου και Μεσογείου – Βόρειας Ευρώπης εμφανίζονται συχνά άλλα λιμάνια ως σταθεροί σταθμοί και Hub για την Μεσόγειο,. Αυτά που εμφανίζονται με την μεγαλύτερη συχνότητα είναι το Port Said της Αιγύπτου στην έξοδο της διώρυγας του Σουέζ και η Αλεξάνδρεια. Παράλληλα λιμένες όπως η Ταγγέρη στο Γιβραλτάρ, η Βαλένθια καθώς και η Βαρκελώνη, η Γένοβα και η Algeciras εμφανίζονται ως σταθμοί στις γραμμές προς την Βόρεια Ευρώπη και τον Ατλαντικό. Σε ότι αφορά τις τοπικές γραμμές feeders της Μεσογείου εμφανίζονται με αντίστοιχη συχνότητα η Μάλτα, η Σμύρνη, το Port Said και το Ashdod.

Η CMA CGM φαίνεται να εκτελεί πλήθος διαδρομών που διέρχονται επίσης από το Σουέζ και τη Μεσόγειο. Κάποια λιμάνια που φαίνεται να έχουν το ρόλο του σταθμού – κόμβου στις διαδρομές του πλωτού εμπορίου είναι και πάλι το Port Said, η Γένοβα και η Μάλτα. Ο Πειραιάς εμφανίζεται επίσης με μικρότερη - αν συγκριθεί με τα προαναφερθέντα λιμάνια - αλλά υπολογίσιμη συχνότητα ως στάση στις διαδρομές που διέρχονται από την Μεσόγειο. Συνολικά αρκετά από τα λιμάνια hubs της CMA CGM βρίσκονται στην Μέση Ανατολή, στην Αραβική Χερσόνησο και την βόρεια Αφρική σε εγγύτητα με την διώρυγα του Σουέζ. Τέλος παρατηρώντας τις διαδρομές της MSC φαίνεται να επιλέγεται η Valencia ως κόμβος για την Μεσόγειο. Σε ότι αφορά τον Πειραιά η MSC επιλέγει διαχρονικά τον προβλήτα 1 που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ και όχι τους 2 και 3 που διαχειρίζεται σε ποσοστό 100% η COSCO, μέσω της θυγατρικής της Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.. Ακόμη, όπως αναφέρει ο γραμματέας του Σωματίου λιμενεργατών του ΟΛΠ κ. Γώγος στην διάρκεια της συζήτησης μας, βασισμένος σε δεδομένα εμπειρικής παρατήρησης, σήμερα η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων που καταφθάνουν στον προβλήτα 1 του ΟΛΠ διακινούνται από την MSC.

Σύμφωνα με τον Εμπορικό Διευθυντή του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ), όπως αναφέρει ο ίδιος σε βιντεογραφικό υλικό προώθησης της κινεζικής επένδυσης ανταγωνιστικά λιμάνια για τον Πειραιά αποτελούν αυτά της Αιγύπτου, με έμφαση το Port Said και του Ισραήλ, καθώς βρίσκονται στην διαδρομή από το Σουέζ προς την Μεσόγειο. Στο Port Said λειτουργούν δύο terminals. Το Suez Canal Container Terminal ως κοινοπραξία της APM Terminals, της Cosco, της Suez Canal Authority και της Εθνικής Τράπεζας της Αιγύπτου, η οποία υλοποιεί επενδύσεις και έργα επέκτασης και το Port Said Container Terminal, το οποίο διαχειρίζεται η Port Said Container & Cargo Handling. Σε κάθε περίπτωση και με δεδομένο τον ρόλο του Πειραιά ως διαμετακομιστικό λιμάνι για την Ανατολική Μεσόγειο, έναν ρόλο στον οποίο θα επανέλθουμε και στην πορεία τα ανταγωνιστικά λιμάνια για τον Πειραιά είναι εκείνα που επιχειρούν να διαδραματίσουν αντίστοιχο ρόλο. Εμπορικά λιμάνια στην κεντρική και δυτική Μεσόγειο, όπως αυτά της

Βαλένθια ή της Ταγγέρης αποτελούν με τη σειρά τους hub για το υπερατλαντικό εμπόριο, λόγω της εγγύτητας τους στα στενά του Γιβραλτάρ.

Από μια συγκριτική εποπτεία των γραμμών κάποιων από τις μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως περιγράφονται παραπάνω προκύπτουν μεταξύ άλλων κάποιες παρατηρήσεις και τα αντίστοιχα ερωτήματα. Συνολικά η περιοχή της διώρυγας του Σουέζ και της Αραβικής χερσονήσου μετεξελίχθηκε από κόμβο ανεφοδιασμού των διαδρομών του αποικιοκρατικού εμπορίου μεταξύ της Αγγλίας και της Ινδίας, σε σταθμό για το εμπόριο από και προς την Ασία, με έμφαση την Κίνα. Πιο συγκεκριμένα και σε ότι αφορά το λιμάνι του Πειραιά φαίνεται να εμφανίζεται ως κόμβος τόσο σε γραμμές που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, όσο και σε τοπικές γραμμές της Μεσογείου με τις οποίες συνδέεται με εμπορικά λιμάνια που δεν περιλαμβάνονται στην βασική εμπορική διαδρομή Ασίας – Β. Ευρώπης. Ακόμη, με βάση την παραπάνω καταγραφή δεν υπάρχει τακτική σύνδεση με λιμένες hub, που αποτελούν βάσεις στην Μεσόγειο άλλων terminal operators όπως η Μασσαλία (CMA CGM) ή η Βαρκελώνη (Maersk). Σε αυτά τα πλαίσια φαίνεται ακόμη πως δεν είναι συχνή η σύνδεση με λοιπά λιμάνια της Μεσογείου, όπως το Port Said που φαίνεται να διαδραματίζουν επίσης ρόλο hub. Δεδομένου πως πρόκειται για λιμένες με αντίστοιχο ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο φαίνεται να μην προκύπτει ανάγκη αντίστοιχης σύνδεσης, με την μια στάση ανεφοδιασμού και φορτοεκφόρτωσης να υποκαθιστά την άλλη στα πλαίσια διαδρομών με ίδια ή κοντινή αφετηρία και τελικό προορισμό.

### **2.3 Assets εταιριών κινεζικών συμφερόντων στη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια.**

Η COSCO (China Ocean Shipping Company) αποτελεί την κρατική εταιρία της Κίνας που δραστηριοποιείται μέσω επιμέρους θυγατρικών της στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα εμφανίζεται ως ναυτιλιακή εταιρία με έναν στόλο 502 πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ως εταιρία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (liner) με ίδια ή ναυλωμένα πλοία λειτουργώντας 406 γραμμές, ως διαχειρίστρια εμπορικών λιμένων (terminal operator), ως COSCO Shipping Ports και ευρύτερα ως εταιρία που προσφέρει συνδυασμένες υπηρεσίες logistics door to door, με διαφορετικά μέσα και ανάλογα τις εκάστοτε ανάγκες. Σε ότι αφορά τις δραστηριότητες της ως διαχειρίστρια εμπορικών λιμένων και με βάση τα αναρτημένα στοιχεία στον επίσημο ιστότοπο της COSCO το μόνο εμπορικό λιμάνι εκτός των γεωγραφικών ορίων της Κίνας, ή για την ακρίβεια ο μοναδικός terminal operator που κατέχει η COSCO στο 100% είναι ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού του Πειραιά, στους προβλήτες II και III του ΟΛΠ. Άλλες εταιρίες διαχείρισης και λειτουργίας εμπορευματικών σταθμών στις οποίες διαθέτει μεγάλο ποσοστό ιδιοκτησίας 40 – 90% βρίσκονται σε σημαντικούς εμπορικούς λιμένες όπως το Zeebrugge στην Bruges, η Valencia, το Bilbao, το Vado, κοντά στη Γένοβα, το Kumport στην Κωνσταντινούπολη. Η εξαγορά του 65% του λιμένα του Kumport γίνεται μάλιστα το 2015 ενώ συνδέεται με την αρχική διατάραξη του κλίματος γύρω από την ιδιωτικοποίηση του Πειραιά κατά την πρώτη περίοδο εκλογής του ΣΥΡΙΖΑ. Τέλος διαθέτει ποσοστό ιδιοκτησίας 20% και στο Port Said, της διώρυγας του Σουέζ, ένα λιμάνι το οποίο, όπως έχει αναφερθεί θα μπορούσε να διαδραματίσει αντίστοιχο ρόλο με τον Πειραιά στην περιοχή. Επιχειρώντας να ανιχνευτεί η γεωγραφία της εξάπλωσης των επενδύσεων εταιριών κινεζικών συμφερόντων στην Μεσόγειο αναφέρεται επιπρόσθετα πως η κινεζική Shanghai International Port Group (SIPG) από το 2022 λειτουργεί λιμένα εμπορευματοκιβωτίων σε άμεση εγγύτητα με το λιμάνι Haifa του Ισραήλ, το οποίο παραμένει ινδικών κατά πλειοψηφία συμφερόντων.

Πέρα από τις επενδύσεις που σχετίζονται με λιμενικές υποδομές στην περιοχή των Βαλκανίων (πιο συγκεκριμένα σε Αλβανία, Βοσνία, Ελλάδα, Μαυροβούνιο, Βόρεια Μακεδονία και Σερβία) έχουν υλοποιηθεί 136 έργα και επενδύσεις μεταξύ 2014 και 2024, με την πλειοψηφία αυτών, τα 61 να βρίσκονται στην Σερβία.

Οι εν λόγω επενδύσεις αφορούν σε μεγάλο βαθμό έργα μεταφορικών υποδομών, όπως κατασκευή και εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών ή οδικών αξόνων, ενεργειακών υποδομών, με κατασκευή σταθμών και εργοστασίων παραγωγής ενέργειας. Ακόμη αφορά μεταξύ άλλων project τεχνολογικής καινοτομίας και διαχείρισης μεγάλου όγκου δεδομένων, όπως εφαρμογές Smart city καθώς και χρηματοδοτήσεις εγχώριων επενδύσεων μέσω χαμηλότοκων δανείων από την κινεζική τράπεζα επενδύσεων Exim Bank.

Η εξαγορά του ΟΛΠ από την COSCO αποτελεί σε κάθε περίπτωση την μεγαλύτερη επένδυση κινεζικών συμφερόντων στην Ελλάδα. Μεταξύ των διαφορετικών επενδύσεων αυτή με το μεγαλύτερο στρατηγικό ενδιαφέρον είναι η εξαγορά του 24% του ΑΔΜΗΕ από την State Grid Europe Limited, θυγατρική εταιρεία της State Grid Corporation of China το 2017. Την ίδια χρονιά που η State Grid εισέρχεται ως στρατηγικός επενδυτής στην διαχείριση του δικτύου ενέργειας, υλοποιώντας παράλληλα επενδύσεις σε αιολικά πάρκα στην Θράκη ο ΑΔΜΗΕ συνάπτει μνημόνιο συνεργασίας με την China Development Bank. Σημαντική είναι επίσης η διείσδυση των επενδύσεων κινεζικών συμφερόντων στην αγορά γης και στέγης. Το 2020 το 70% των golden visas που είχαν εκδοθεί από το ελληνικό κράτος αφορούσαν κινεζικές επενδύσεις. Το 2019 ο επενδυτικός όμιλος Fosun International αποχωρεί από την κοινοπραξία για την διαχείριση του Ελληνικού επενδύει όμως σε τουριστικές υποδομές σε μεγάλα ελληνικά νησιά, μέσω της εξαγοράς και διάσωσης της πτωχευμένης βρετανικής Thomas Cook και των εταιριών που κατείχε στο χαρτοφυλάκιο της. Φαίνεται πως τα τελευταία χρόνια διαταράσσεται σε ένα βαθμό το κατά τα άλλα θετικό κλίμα σχετικά με την υποδοχή των κινεζικών επενδύσεων, γεγονός που διαφαίνεται τόσο με την αποχώρηση από την επένδυση του Ελληνικού, όσο και την διακοπή των διαπραγματεύσεων μεταξύ της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας και της Gongbao για την πώληση της Εθνικής Ασφαλιστικής το 2018.

Η εξάπλωση των έργων υποδομής που προέρχονται ή συνδέονται με κινεζικές πολυεθνικές ή κρατικές εταιρίες στην Μεσόγειο και τα Βαλκάνια προσεγγίζεται υπό το πρίσμα μιας ευρύτερης οικονομικής και γεωπολιτικής στρατηγικής. Η στρατηγική αυτή που βρήκε την έκφραση της μέσω του προγράμματος του Νέου Δρόμου του Μεταξιού θα επιχειρηθεί να αναλυθεί περαιτέρω στην πορεία. Παρόλο που ξεφεύγει από τις ανάγκες της παρούσας εργασίας μια σε βάθος εξέταση επενδύσεων που αφορούν άλλους τομείς όπως ο ενεργειακός ή ο τεχνολογικός κρίνεται απαραίτητη η σταχυολόγηση τους προκειμένου να γίνει αντιληπτή τόσο η πιθανή δυνατότητα διασύνδεσης τους στα πλαίσια ενός ενιαίου δικτύου, όσο και η αποκρυστάλλωση κάποιων διαφαινόμενης ενιαίας στρατηγικής. Σε κάθε περίπτωση η λειτουργία ενός σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της κλίμακας του Πειραιά συγκεντρώνει συμπληρωματικές παραμέτρους και εφαρμογές. Η σχέση ενός λιμανιού με τις υποδομές που την συνδέουν με τις αγορές της ενδοχώρας ή εμπορικούς σταθμούς σε αυτήν, τα λεγόμενα dryports είναι στενή και αυταπόδεικτη. Εκσυγχρονισμένοι οδικοί άξονες και σιδηροδρομικές γραμμές διαχέουν την κίνηση ενός λιμένα προς την ευρύτερη γεωγραφική ενότητα του αναβαθμίζοντας τις δυνατότητες συνδεσιμότητας του. Ακόμη δεδομένου πως τεχνολογικές εφαρμογές συλλογής, παρακολούθησης και επεξεργασίας δεδομένων καθίστανται απαραίτητες για την λειτουργία υποδομών κλίμακας η λειτουργία ενός λιμένα έχει νόημα να εξεταστεί στα πλαίσια ενός ενιαίου και συνδεδεμένου συστήματος με υλική αλλά και άυλη μορφή.

Στα πλαίσια λοιπόν του Νέου Δρόμου του Μεταξιού αναπτύσσεται ο χερσαίος μεταφορικός άξονας μεταξύ του λιμανιού του Πειραιά και της Βουδαπέστης. Πιο συγκεκριμένα κατασκευάζεται από κοινοπραξία δύο κινεζικών κατασκευαστικών εταιριών σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ της πρωτεύουσας της Σερβίας και της Ουγγαρίας με ορίζοντα ολοκλήρωσης του τέλους του 2024 για το σερβικό τμήμα και δύο χρόνια μετά για το υπόλοιπο. Με την ολοκλήρωση του έργου η χρονοαπόσταση μεταξύ των δύο πρωτευουσών μειώνεται από τις 8 ώρες στις 3. Ο εν λόγω σιδηροδρομικός άξονας φτάνει μέχρι το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά, μέσω της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των Σκοπίων. Δεδομένης της αύξησης της εμπορευματικής κίνησης στο

λιμάνι του Πειραιά, σε επίπεδα συντριπτικά μεγαλύτερα από τις ανάγκες της εγχώριας ζήτησης η ζήτηση για εκσυγχρονισμένες και ταχείες σιδηροδρομικές οδικές μεταφορές προς την κεντρική Ευρώπη αυξάνεται. Σύμφωνα με την COSCO αντίστοιχη χερσαία ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών πραγματοποιείται και με βάση άλλα λιμάνια της Μεσογείου, όπως η Τεργέστη, η Rijeka και η Valencia με τον άξονα Πειραιά – Βουδαπέστη να αποτελεί τον σημαντικότερο μεταξύ τεσσάρων στα πλαίσια του θαλάσσιου και χερσαίου Άξονα μεταξύ Κίνας και Ευρώπης.

#### **2.4 Συγκλήσεις και ανταγωνισμοί στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών στην χώρα**

Παράλληλα έχει ενδιαφέρον η αντιπαράθεση των σχεδιασμών που εκπροσωπούν τα κινεζικά συμφέροντα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για το δίκτυο μεταφορικών υποδομών στην κεντρική Ευρώπη. Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) χαράσσει εννέα «πολυτροπικούς διαδρόμους», με στόχο την ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς, την αποδοτικότερη μετακίνηση ατόμων και προϊόντων και την υπηρεσία στρατιωτικών σχεδιασμών, έπειτα ιδιαίτερα από την επιβεβαίωση της ευαλωτότητας των διαδρομών στην Μαύρη Θάλασσα. Η Ελλάδα διατρέχεται από τον Άξονα της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, ο οποίος συνδέει την Βόρεια Θάλασσα, με την Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα. Στο επεξηγηματικό κείμενο για τον εν λόγω διάδρομο αναφέρεται ως έργο προτεραιότητας η ολοκλήρωση του άξονα της σιδηροδρομικής Εγνατίας και η σύνδεση των λιμανιών Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης με λιμάνια της Βουλγαρίας στη Μαύρη Θάλασσα, όπως η Βάρνα και το Μπουργκάς. Τα παραπάνω έργα αποτελούν μέρος της ευρύτερης σύνδεσης του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης - Μπουργκάς - Βάρνα - Ρούσε, στο πλαίσιο του Διαδρόμου «Sea2Sea» μεταξύ Ελλάδας-Βουλγαρίας που ενώνει τους ελληνικούς λιμένες με τα βουλγαρικά λιμάνια και αποτελεί παράκαμψη της ναυτικής οδού των Στενών του Βοσπόρου. Παράλληλα ο άξονας Βορρά Νότου, από την Βουδαπέστη στον Πειραιά ταυτίζεται με τον σιδηροδρομικό άξονα που περιεγράφηκε παραπάνω στα πλαίσια της κινεζικής πρωτοβουλίας Ένας Δρόμος, μια Ζώνη. Ως προγραμματιζόμενο έργο υποδομής αναφέρεται η δημιουργία Διαμετακομιστικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, ένα έργο το οποίο όπως εξηγείται και στην πορεία φαίνεται να μην έχει την ανάπτυξη που προμήνυαν οι εξαγγελίες για αυτό. Την ίδια στιγμή απουσιάζει από το κείμενο οποιαδήποτε αναφορά σε Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά, παρόλο που ήδη αποτελεί κομβική μεταφορική υποδομή για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Μέσα από την αποτύπωση αυτών των στρατηγικών σε χάρτη διαφαίνεται η προτεραιοποίηση της αναβάθμισης του βόρειου άξονα της χώρας – οδικού, σιδηροδρομικού και λιμενικού – ικανοποιώντας το στρατηγικό ενδιαφέρον για την περιοχή, η οποία βρίσκεται και σε άμεση σχέση με την Μαύρη Θάλασσα. Σε ότι αφορά την Ελλάδα διαφαίνεται η διεκδίκηση μεριδίου στον οξυμένο ανταγωνισμό μονοπωλίων για τον έλεγχο των δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Με τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης να αποκτά ιδιάζοντα ρόλο στον αμυντικό και ενεργειακό σχεδιασμό, τόσο της χώρας, όσο των ΗΠΑ και του ΝΑΤΟ ο άξονας έχει ήδη χρησιμοποιηθεί κατά τον πόλεμο στην Ουκρανία για μεταφορά στρατιωτικού υλικού προς την Πολωνία, παρακάμπτοντας τα Στενά του Βοσπόρου. Πρόκειται επομένως για έναν πολυεπίπεδο γεωστρατηγικό σχεδιασμό, ο οποίος οργανώνει έναν άξονα συνδυασμένων μεταφορών εξυπηρετώντας τόσο εμπορευματικούς, όσο και στρατιωτικούς, ενεργειακούς και ευρύτερα γεωπολιτικούς στόχους και συσχετισμούς. Μια τέτοια προτεραιοποίηση στην ανάπτυξη των εγχώριων υποδομών, τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε τοπικό επίπεδο μπορεί να αποτελέσει βέβαια ικανή συνθήκη για την κλιμάκωση του ανταγωνισμού μεταξύ του λιμανιού του Πειραιά και αυτών της βόρειας Ελλάδας, ιδίως της Θεσσαλονίκης, το οποίο διαθέτει εν λειτουργία σταθμό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.



Το λιμάνι του Ικονίου λειτουργεί με το μοντέλο της παραχώρησης, με βάση το οποίο ιδιωτικοποιήθηκαν ή τίθενται προς πώληση όλα τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας με εμπορική δραστηριότητα, πέρα από αυτό της Καβάλας. Το λιμάνι της Καβάλας έχει εξαγοραστεί από εταιρία αμερικανικών συμφερόντων και λειτουργεί με landlord μοντέλο, το οποίο σημαίνει πως διατηρείται μια λιμενική αρχή δημόσιου και ρυθμιστικού χαρακτήρα και ο ιδιώτης έχει αναλάβει την εκτέλεση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε αυτό. Όπως έχει αναφερθεί σταθμός εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και του Βόλου να επιδιώκουν μέσω των παραχωρησιούχων να δημιουργήσουν κέντρα logistics για την προσέλκυση μεγαλύτερου φόρτου διακίνησης.

Αναφορικά με τον ΟΛΘ ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί από την South Europe Gateway Thessaloniki<sup>6</sup>, η οποία στοχεύει στην προσέλκυση μεγαλύτερων πλοίων, από μακρύτερες αποστάσεις. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί σε κάθε περίπτωση ένα περιφερειακό λιμάνι, εάν συγκριθεί με τον Πειραιά, το οποίο εξαρτάται μάλιστα σε έναν βαθμό και από τις μεταφορτώσεις σε αυτό. Παρόλα αυτά η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο που περιεγράφηκαν παραπάνω θα μπορούσαν να αυξήσουν τον όγκο των φορτίων που διαχειρίζεται<sup>7</sup>. Στα πλαίσια της στρατηγικής ανάπτυξης των διασυνδεδεμένων χερσαίων υποδομών προς τα Βαλκάνια έχει επενδύσει στην δημιουργία ενός Dry Port στη Σόφια της Βουλγαρίας με απευθείας σιδηροδρομική διασύνδεση, δυναμικότητας 500 containers και χρόνου μεταφοράς με το τρένο 10 ώρες, με 3 δρομολόγια εβδομαδιαίως, παρέχοντας υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, τελωνειακής εναπόθεσης και last mile. Αντίστοιχου τύπου υποδομή δημιουργείται επίσης και στη Νις της Σερβίας. Τέλος, στον αστικό σχεδιασμό για την αναβάθμιση του βόρειου άξονα ειδικό ρόλο διαδραματίζει ο σχεδιασμός για κατασκευή και λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, σε άμεση εγγύτητα με την σιδηροδρομική γραμμή, την δυτική είσοδο της πόλης από τον ΠΑΘΕ και τις εγκαταστάσεις του ΟΛΘ.

## **2.5 Τεκμηρίωση του Πειραιά ως λιμάνι φορτοεκφορτώσεων και ως κόμβο για την Νοτιοανατολική Ευρώπη, τα Βαλκάνια και την Μαύρη Θάλασσα**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο λιμάνι του Πειραιά η μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα αφορά τη διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων. Από αυτήν τη δραστηριότητα η συντριπτική πλειοψηφία του φόρτου μεταφορτώνεται από πλοίο σε πλοίο, και κατά πολύ λιγότερο από πλοίο σε οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα. Ο λιμένας βρίσκεται στην θέση 38 για το 2022 με βάση την ετήσια λίστα του Οίκου Αξιολόγησης Lloyd's για τα 100 λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως με την μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση. Το λιμάνι του Πειραιά λοιπόν το ίδιο έτος διακίνησε από τις αποβάθρες του 5,000,948 teu, με μια μείωση 5.9% σε σχέση με το 2021 (5,311,775 teu). Εξ αυτών ποσοστό κάτω του 15% αφορά εισαγωγές και εξαγωγές προς και από την ελληνική αγορά. Το 2013 ο αριθμός αυτός ήταν συγκεκριμένα 700.000 TEU (ETE, 2013). Η εγγύτητα του Πειραιά στη Διώρυγα του Σουέζ και στους διεθνείς θαλάσσιους διαδρόμους που εξυπηρετούν το εμπόριο Κίνας–Ευρώπης μέσω αυτής αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Αποτελεί έτσι το εγγύτερο

<sup>6</sup> Η εταιρία Melbery Investments Ltd της οποίας τις μετοχές κατέχει εξ'ολοκλήρου η Belterra Investments Ltd., συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη κατέχει το 66,67% της SEGΤ (South Europe Gateway Thessaloniki). Η γαλλο-κινεζική Terminal Link κατέχει ποσοστό 33,33% της SEGΤ και οι δικοί της μέτοχοι είναι η γαλλική CMA CGM κατά 51% και η κινεζική CM Port κατά 49%.

<sup>7</sup> Προς αυτήν την κατεύθυνση και σε ό,τι αφορά τις λιμενικές υποδομές για το εμπορευματικό λιμάνι, έχει προχωρήσει η πρώτη φάση της εκβάθυνσης του Προβλήτα 6, ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ταυτόχρονα προχώρησε και στην εμπάθυνση του συμβατικού εμπορευματικού τερματικού για το γενικό και χύδην φορτίο, ενώ αύξησε τον αριθμό από τις γερανογέφυρες, φτάνοντας αθροιστικά τις 6 στο ΣΕΜΠΟ

γεωγραφικά μεγάλου βάθους λιμάνι (19,5 μ βάθος) και καθιερώνεται ως συμφέρουσα οικονομικά στάση φορτοεκφόρτωσης για το διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Ακόμη δεδομένου πως η Ελλάδα αποτελεί χώρα μέλος τόσο της ΕΕ, όσο και της Ζώνης Σέγκεν διασφαλίζεται η χρηματοπιστωτική σταθερότητα και περιορίζεται η τελωνειακή γραφειοκρατία ώστε, μετά τον έλεγχο στο Πειραιά, τα κοντέινερ να κυκλοφορούν ελεύθερα στην ΕΕ.

Port	Deviation Distance (NM)	Total Throughputs (TEU) 2013	Transshipment Ratio, %	Total Transshipment Throughputs (TEU) 2013
Gioia Tauro	66	3,087,000	93.6	2,889,432
Marsaxlokk	6	2,750,000	95.5	2,626,250
Piraeus	177	2,750,000	80.0	2,200,000
Port Said	0	4,100,000	95.0	3,895,000
Alexandria	40	1,508,000	70.0	1,055,600
Damietta	20	1,300,000	87.0	1,131,000
Mersin	339	1,378,000	25.0	344,500
Haifa	241	1,357,000	30.0	407,100
Limassol	254	307,060	65.0	199,589
<b>Total</b>		<b>18,459,060</b>	<b>79.9</b>	<b>14,748,471</b>

3 Λιμάνια της Μεσογείου ως διαμετακομιστικοί κόμβοι. πηγή: Economic Analysis of Container Transshipment in the Eastern Mediterranean Region Enver Yetkili, Ertugrul Doğan , Sencer Baltaoğlu and Ilkay Salihoglu

Όπως φάνηκε παραπάνω, από την εποπτεία των εμπορευματικών γραμμών εταιριών διακίνησης container ο Πειραιάς αποτελεί σταθμό για τις γραμμές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας άνω των 3.000 TEUs. Συγχρόνως εμφανίζεται ως βασική στάση για τις τοπικές γραμμές της Μεσογείου πλοίων feeders με χωρητικότητα μικρότερη των 3.000 TEUs. Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται πως ο αριθμός port calls από μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά έχει αυξηθεί μεταξύ 2014 – 2019 ενώ παράλληλα ο αριθμός port calls σε ευρωπαϊκά λιμάνια του Ατλαντικού ή της Βόρειας Ευρώπης μειώνεται. Παράλληλα τα port calls που αφορούν άλλους operators σημείωσαν μια αύξηση, που παρακολουθεί την γενικότερη κίνηση εμπορικών πλοίων και σε λοιπά 32 υπό μελέτη λιμάνια της Ευρώπης. Πιο συγκεκριμένα αυξήθηκαν τα port calls για τα μεγαλύτερα εμπορευματοφόρα πλοία, άνω των 3.000 TEUs, για τα μεγαλύτερα μάλιστα μεταξύ αυτών. (Koenig et al., 2023). Η μελέτη των Koenig, Poncet, Maritan, Duvallat και Pigne διαπιστώνει πως φαίνεται να έχει μειωθεί η κίνηση μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ναυλωμένα από την COSCO σε μεγάλα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης όπως η Antwerp, το Rotterdam, το Hamburg, το Bremerhaven λόγω της λειτουργίας transshipment hubs, όπως ο Πειραιάς. Μέσω των καταγεγραμμένων στοιχείων επιβεβαιώνεται πως ορισμένα πλοία άνω των 10,000 TEUs δεν προσεγγίζουν άμεσα τα παραπάνω λιμάνια, αλλά μεταφορτώνουν το φορτίο τους σε μικρότερα πλοία feeders της COSCO, τα οποία έπειτα κινούνται προς τα εκεί.

Με βάση τα παραπάνω είναι σαφές πως το λιμάνι του Πειραιά έχει ενσωματώσει έναν χαρακτήρα λιμανιού μεταφορτώσεων αποτελώντας τα τελευταία χρόνια το κεντρικό transshipment hub της COSCO στη

Μεσόγειο. Χαρακτηριστικά όπως η θέση του λιμανιού σε σχέση με τις διαδρομές του παγκόσμιου εμπορίου, το μέγεθος του, οι δυνατότητες που προσφέρει σε επίπεδο υποδομών, τεχνολογιών, καθώς και ανάπτυξη σε αυτό δραστηριοτήτων logistics υπό ειδικό οικονομικό πλαίσιο, όπως Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου, Ελεύθερες Οικονομικές Ζώνες, Ζώνες απουσίας ΦΠΑ, κλπ μπορούν να αυξήσουν την κίνηση και το ενδιαφέρον για το λιμάνι σε περισσότερο μόνιμη βάση και για άλλους liners. Ο κ. Χλωμούδης υποστηρίζει πως η εμπορευματική αύξηση στον λιμένα του Πειραιά ταυτίζεται χρονικά και οφείλεται στο γεγονός πως εξαγοράζεται από την COSCO, με αυτήν την εξαγορά να ισοδυναμεί με αύξηση των δρομολογίων της εν λόγω εταιρίας που επιλέγουν το λιμάνι του Πειραιά ως κόμβο φορτοεκφόρτωσης. Σημειώνεται βέβαια πως κάτι τέτοιο δεν σχετίζεται με την συγκεκριμένη εταιρία αλλά με την εξαγορά του λιμένα από μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (megacarrrier) οι οποίες έχουν και την δυνατότητα να ορίσουν τις ροές των εμπορευμάτων.

Κατά κανόνα τα λιμάνια που λειτουργούν ως transshipment hubs επιδεικνύουν μεγαλύτερο βαθμό αστάθειας σε σύγκριση με αυτά που έχουν ρόλο πύλης εισόδου εξόδου προϊόντων προς την ενδοχώρα με άλλες οδούς (ποταμόπλοια, οδική μεταφορά, σιδηρόδρομος). Κάτι τέτοιο οφείλεται στην μεγαλύτερη εξάρτηση τους από μια κλειστή αγορά, αυτή των terminal operators και των liners. Οι μεν πρώτοι αποφασίζουν στα πλαίσια της επιχειρηματικής τους στρατηγικής το αν θα επενδύσουν σε ένα λιμάνι εκσυγχρονίζοντας τις υποδομές του και μετατρέποντας το σε κόμβο και οι δε δεύτεροι ορίζουν ανάλογα την ζήτηση και τα στενά τους οικονομικά κριτήρια εάν είναι περισσότερο συμφέρουσα μια στάση για ανεφοδιασμό και φορτοεκφόρτωση στον Πειραιά ή για παράδειγμα στο Port Said. Δεδομένου πως οι παραπάνω δραστηριότητες αναπτύσσονται πολύ συχνά από κοινούς επιχειρηματικούς ομίλους, όπως στην περίπτωση της COSCO η περαιτέρω ανάπτυξη ενός λιμένα παρακολουθεί την ζήτηση, την στενή στρατηγική της εκάστοτε εταιρίας και την ανταπόκριση της απέναντι στον ανταγωνισμό. Κατά συνέπεια η αύξηση του κύκλου εργασιών αλλά και η παρακμή ενός λιμένα τροφοδοτείται από τις στρατηγικές αποφάσεις των εταιριών σε ένα διαρκώς μεταλλασσόμενο και ανταγωνιστικό περιβάλλον.

## **2.6 Οι δυνατότητες διασύνδεσης του λιμένα του Πειραιά με ένα ευρύτερο δίκτυο υποδομών μεταφοράς και διαμετακόμισης.**

Όπως τεκμηριώθηκε παραπάνω το λιμάνι του Πειραιά έχει κυρίως χαρακτήρα λιμένα κόμβου, με το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των διακινούμενων φορτίων να αφορά μεταφορτώσεις από πλοίο σε πλοίο. Η τροφοδοτούμενη οικονομική δραστηριότητα παραμένει επομένως περιορισμένη εντός των στενών ορίων του λιμανιού, αποσυνδεδεμένη, όπως θα φανεί και παρακάτω από τοπικά δίκτυα και αδυνατώντας να τροφοδοτήσει κάποια οικονομική διαδικασία με οφέλη σε περισσότερους εμπλεκόμενους. Η διάχυση της στο εγχώριο διαμετακομιστικό εμπόριο είχε την δυνατότητα να συντελεστεί μέσω μιας ευρύτερης αναδιοργάνωσης του εν λόγω κλάδου, με την χωροθέτηση και λειτουργία οργανωμένου υποδοχέα διαμετακομιστικών δραστηριοτήτων στο Θριάσιο Πεδίο. Το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, διαθέτοντας εν λειτουργία άμεση σύνδεση με σιδηροδρομική γραμμή που καταλήγει στο Ικόνιο, στις αποβάθρες του εμπορικού λιμανιού διαθέτει τις προδιαγραφές για να λειτουργήσει ως Dryport, καθιστώντας το λιμάνι intermodal terminal.

Η σιδηροδρομική γραμμή φτάνει μέχρι και τον προβλήτα 1 του ΟΛΠ, παράλα αυτά το σύνολο των φορτοεκφορτώσεων συμβαίνει στους προβλήτες 2 και 3 που διαχειρίζεται κατ' αποκλειστικότητα η ΣΕΠ, χωρίς να σημαίνει βέβαια πως δεν φορτώνεται και ορισμένος αριθμός φορτίων που διακινείται μέσω του προβλήτα 1. Ο σχεδιασμός για την λειτουργία ενός οργανωμένου υποδοχέα τέτοιας κλίμακας δεν φαίνεται να έχει πάρει τις διαστάσεις που είχαν αρχικά υπονοηθεί, τόσο σε σχέση με την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών από το Ικόνιο, όσο και σε σχέση με την μετεγκατάσταση και εγκατάσταση

ευρύτερα υπηρεσιών logistics σε αυτό. Η Cosco πραγματοποιεί σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, μέσω της Pearl και θυγατρικής της στην Ελλάδα Ocean Rail Logistics, η οποία έχει παραρτήματα σε Βουλγαρία, Σερβία και Β. Μακεδονία. Η ίδρυση των εν λόγω εταιριών ευθυγραμμίζεται γενικότερα με την τάση που αναπτύσσεται στις λεγόμενες εταιρίες τακτικών γραμμών (liners) –στις οποίες ανήκει και η Cosco– για «εισχώρηση» στον κλάδο των λειτουργιών logistics διά ξηράς. Έτσι το 2018 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ ΟΣΕ και Pearl για την χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου από την δεύτερη. Ακολούθως το 2019 η Pearl συμμετέχει στον πρώτο διαγωνισμό που διεξήχθη για την εκμετάλλευση του Εμπορευματικού Κέντρου Θριάσιο II. Παρόλα αυτά στον δεύτερο διαγωνισμό, ο οποίος θα κριθεί και αυτός άκαρπος η Pearl αποσύρεται και καταθέτει εκπρόθεσμα την μοναδική προσφορά η κοινοπραξία Hellenic Train, Damco, εταιρία του ομίλου Καπελούζου. Ο Εμπορευματικός Σταθμός και το κέντρο διαλογής περνούν τελικά στην εν λόγω κοινοπραξία τον Ιούλιο του 2023, ενώ μέχρι και σήμερα βρισκόμαστε εν αναμονή της έναρξης των εργασιών.

Η COSCO μπορεί να απέσυρε το ενδιαφέρον της για το Θριάσιο εκτελεί όμως μεταφορικό έργο στον άξονα της γραμμής China-Europe Land-Sea Express, η οποία όπως αναφέρθηκε και παραπάνω διέρχεται από το Βελιγράδι καταλήγοντας στην Βουδαπέστη. Ενδιαφέρον είχε η αναφορά του κ. Τζουντσένγκ, πρέσβη της Κίνας στην Ελλάδα στα πλαίσια του 3<sup>ου</sup> Φόρουμ «Ζώνης και Δρόμου για την Διεθνή Συνεργασία» (Belt and Road Initiative), πως το 2022 μέσω της χερσαίας γραμμής China-Europe Land-Sea Express μεταφέρθηκαν συνολικά 181.000 TEUs, σημειώνοντας αύξηση 18,4% σε ετήσια βάση. Η εν λόγω γραμμή έχει μειώσει τους χρόνους μεταφοράς κατά τουλάχιστον 7 έως 10 ημέρες, αποτελώντας έναν ακόμα σημαντικό δίαυλο για το εμπόριο Κίνας-Ευρώπης. Η τάξη μεγέθους της διακίνησης container μέσω σιδηροδρόμου ακόμα παραμένει βέβαια μικρή. Συγκεκριμένα το 2021 που ήταν η χρονιά με τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική δραστηριότητα, από τα 5,3 εκατομμύρια teus που διακινήθηκαν από τις προβλήτες του ΣΕΜΠΟ, μέσω σιδηροδρόμου διακινήθηκαν 102.700 teus με 1.400 αμαξοστοιχίες, δηλαδή αφορά το 1,9% του διακινούμενου φορτίου.

Έπειτα από την απομάκρυνση του κινεζικού ενδιαφέροντος για το Θριάσιο έχουν εμφανιστεί στον δημόσιο διάλογο ορισμένες αναφορές σχετικά με εναλλακτικούς σχεδιασμούς για την ανάπτυξη των διαμετακομιστικών υποδομών στην Αττική. Η στήριξη στον στρατηγικό σχεδιασμό για την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αττικής επισφραγίστηκε με την επίσκεψη του πρώην πρέσβη των ΗΠΑ, ο οποίος δήλωσε έπειτα και από την εξαγορά των ναυπηγείων Ελευσίνας από την εταιρία αμερικανικών συμφερόντων ONEX πως το σύμπλεγμα Ελευσίνας Θριάσιου έχει τέτοια δυναμική που μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά ή και ανταγωνιστικά προς το Ικόνιο. Ερωτηθείς σχετικά ο κ. Χλωμούδης σημειώνει πως στη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ αναγράφεται πως σε ορισμένη ακτίνα από τις εγκαταστάσεις του δεν μπορούν να αναπτυχθούν αντίστοιχες δραστηριότητες λειτουργίας σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα εμφανίζεται στη δημόσια συζήτηση ένα έργο ανάπτυξης μεταξύ άλλων μεγάλης έκτασης χώρων logistics από την εκκλησία της Ελλάδος στο Σχιστό. Το “Green Σχιστό”, το οποίο δεν προχωρά πέρα από την απλή εξαγγελία, υποδεικνύει παρόλα αυτά ένα ενδιαφέρον για τις υποδομές διαμετακομιστικού εμπορίου σε άμεση εγγύτητα μάλιστα με τον λιμένα του Ικονίου. Η ΣΕΠ και η COSCO φαίνεται τελικά να προωθούν, όπως φαίνεται στο εγκεκριμένο Masterplan ένα σαφώς μικρότερο, ελεγχόμενο και πιο λειτουργικό για αυτές inland port, αυτό στον πρώην χώρο του ΟΔΔΥ, που απέχει λίγες εκατοντάδες μέτρα από τους προβλήτες του Ικονίου.

Το παρόν κεφάλαιο εστίασε αρχικά στην σημασία της γεωγραφίας για την ανάπτυξη υποδομών και συγκεκριμένα των κόμβων του πλωτού εμπορίου, χωρίς να παραβλέπει και την υπό όρους ανατροπή των ισχυόντων συσχετισμών. Η σύγκληση, μεταξύ άλλων γεωγραφικών, γεωπολιτικών και οικονομικών παραγόντων δίνει μορφή στον χαρακτήρα και την μελλοντική εξέλιξη μιας υποδομής κρίσιμης σημασίας,

όπως το λιμάνι του Πειραιά. Αφού τεκμηριώθηκε, με στοιχεία από την βιβλιογραφία και στατιστικά της κίνησης του εμπορικού λιμένα ο ρόλος του στο παγκόσμιο πλωτό εμπόριο ως σταθμός μεταφορτώσεων έγινε αναφορά στην αστάθεια του σε έναν σχεδιασμό με μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Αυτή η αστάθεια των λιμανιών που λειτουργούν ως transshipment hub πηγάζει κυρίως από την άμεση εξάρτηση από την στρατηγική που ακολουθούν οι liners, οι μεγάλες εταιρίες δηλαδή πλωτών εμπορευματικών μεταφορών. Σε ότι αφορά τέλος στην κλίμακα της Ελλάδας και ευρύτερα των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης ο ρόλος του Πειραιά φαίνεται να παραμένει σχετικά περιορισμένος. Ο Πειραιάς εξακολουθεί να βρίσκεται πιο κοντά στις βασικές θαλάσσιες διαδρομές, η αποτελεσματικότητα όμως των χερσαίων μεταφορικών δικτύων καθιστά την Θεσσαλονίκη στρατηγική για μεταφορτώσεις προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ανατολική Ευρώπη, αποσπώντας εν δυνάμει σε ένα βαθμό μερίδιο των εμπορευματικών ροών που μέχρι τώρα εξυπηρετούσε το λιμάνι του Πειραιά. Σε αυτά τα πλαίσια ο σχεδιασμός για τις διασυνδεδεμένες μεταφορές στην βόρεια Ελλάδα, όπως υπονοήθηκε μπορεί να λειτουργήσει παράλληλα και συμπληρωματικά με τον εμπορικό λιμένα στο Ικόνιο, αλλά και εν δυνάμει ανταγωνιστικά. Αυτή η χωρική και γεωγραφική δυναμική επισφραγίζεται εν τέλει από την αδυναμία του ΟΛΠ και κατ' επέκταση της COSCO να επεκτείνει σε σημαντική κλίμακα τις δραστηριότητες της σε μεταφορές με χερσαία μέσα, έχοντας ως αφετηρία τον Πειραιά. Η προτεραιοποίηση της ανάπτυξης υποδομών στην βόρεια Ελλάδα εμφανίζεται παράλληλα με έναν θεσμικό λόγο στο εσωτερικό που εισάγει χειρισμούς προς την οριοθέτηση και τον έλεγχο της επενδυτικής δραστηριότητας της COSCO, όπως φάνηκε στο πρώτο μέρος.

### **3. Η στρατηγική ανάπτυξης για το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά**

#### **3.1 Η Στρατηγική του ΟΠΛ και της COSCO για το Νέο Ικόνιο**

Παραπάνω έγινε αναφορά στην απόκριση της κινεζικής οικονομίας στην παγκόσμια οικονομική κρίση. Για την περίπτωση του Πειραιά έχει σημασία τόσο η αξιολόγηση της κινεζικής εισόδου στην ελληνική και βαλκανική αγορά την χρονική συγκυρία της οικονομικής κρίσης, όσο και η εντατικοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών. Οι προερχόμενες από κινεζικά κεφάλαια επενδύσεις γίνονται δεκτές με επιφύλαξη από ορισμένα τμήματα των πολιτικών και οικονομικών ελίτ. Οι προϋποθέσεις και οι όροι χρηματοδότησης επενδύσεων από την Κεντρική Τράπεζα της Κίνας αποτελούν μεταξύ άλλων κάποια από τα σημεία που εστιάζει η ευρωπαϊκή κριτική. Παρέχονται λοιπόν δάνεια για την υλοποίηση επενδύσεων από κινεζικές κατασκευαστικές εταιρίες, για έργα που η παγκόσμια τράπεζα, η ευρωπαϊκή τράπεζα, το ταμείο ανάκαμψης είτε απέρριπταν ολοκληρωτικά ως μη βιώσιμα και σύμφωνα με ορισμένες προγραμματικές αρχές, είτε ζητούν εγγυήσεις και εφαρμογή αυστηρών προσαρμοσμένων μέτρων για την παροχή ρευστότητας. Στο Συνέδριο της Mont Pelerin Society του 2009 με τίτλο "Το τέλος του παγκοσμιοποιημένου καπιταλισμού; κλασικές φιλελεύθερες απαντήσεις στην παγκόσμια οικονομική κρίση είχε διατυπωθεί μεταξύ άλλων πως για την κρίση ευθύνεται η παρεμβατική κυβερνητική πολιτική, καθώς και η οικονομική πολιτική της Κίνας που άλλαξε τους συσχετισμούς στην παγκοσμιοποιημένη αγορά. Η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, οι υποδομές και οι τεχνολογίες που την συνοδεύουν αποτελούν όπως φάνηκε και παραπάνω έναν τομέα κατά κόρον διεθνοποιημένο, ψηφιοποιημένο και ιδιωτικοποιημένο. Γεωπολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες επιδρούν επομένως σε αυτή με τρόπο καθοριστικό.

Η παραπάνω αλλαγή συσχετισμών σε παγκόσμια κλίμακα δεν ανέτρεψε εδραιωμένες ανισότητες σε τοπικό επίπεδο, οι οποίες μάλιστα εντείνονται την περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Ο Harvey ξετυλίγει το θεωρητικό πλέγμα του νέου ιμπεριαλισμού περιγράφοντας την άνιση ανάπτυξη, ως δομικό στοιχείο της σύγχρονης ανάπτυξης σε παγκόσμια κλίμακα. Η αλληλεξάρτηση μεταξύ κρατών, οργανισμών, εταιριών περιγράφεται έτσι όχι σαν αρμονία στα πλαίσια ενός δικτύου αλλά ως άνιση κατανομημένη αμοιβαία εξάρτηση. Στην τοπική κλίμακα των Δήμων γύρω από το λιμάνι του Ικονίου γίνονται ορατά κοινωνικοχωρικά αποτελέσματα αυτής της αλυσίδας άνισης ανάπτυξης.

Η αυξανόμενη διείσδυση ξένων κεφαλαίων στην ελληνική αγορά, η απορρύθμιση του δικαίου και η εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης της εργασίας αποτελούν συστατικά των εν λόγω χωρικών και οικονομικών σχημάτων που καθιερώνονται από την περίοδο της κρίσης και έπειτα. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ πραγματοποιείται εν μέσω της οικονομικής κρίσης, της γενικότερης απορρύθμισης της αγοράς και της εφαρμογής των ευρωπαϊκών προγραμμάτων δομικής αναπροσαρμογής. Η απόλυτη κυριαρχία των πλειοψηφικών ιδιωτικοποιήσεων ακολούθησε την εφαρμογή πολιτικών εξορθολογισμού, εξυγίανσης και νεοφιλελευθεροποίησης, κατά την περίοδο εξευρωπαϊσμού και κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής στη χώρα, η οποία συμπίπτει με αυτή των Ολυμπιακών Αγώνων. Η προτεραιοποίηση της υλοποίησης μεγάλων δημόσιων επενδύσεων σε έργα υποδομής φαίνεται να εξασθενεί, συνδεδεμένη με περιστατικά διαφθοράς και υπεξαίρεσης δημόσιου χρήματος του πολιτικού και επιχειρηματικού κατεστημένου. Η ιδιωτικοποίηση τους εμφανίζεται έτσι ως μοναδική και αναγκαία διέξοδος για την εξυγίανση θεσμών και οργανισμών, ενώ η καθιέρωση ενός λόγου περί διεφθαρμένου και αναποτελεσματικού δημόσιου τομέα στήνει το έδαφος στον πολιτικό και ευρύτερα δημόσιο διάλογο, νομιμοποιώντας στις συνειδήσεις τις συντελούμενες ιδιωτικοποιήσεις. Σε ότι αφορά άλλωστε τον τομέα των υποδομών η μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας, βιωσιμότητας, αποτελεσματικότητας των υποδομών, μέσα από την ιδιωτικοποίηση τους καθιερώνεται ως ευρωπαϊκή στρατηγική.

Η εγκατάσταση της COSCO στο λιμάνι του Νέου Ικονίου έχει αφετηρία στις αρχές της κρίσης. Το 2007 η COSCO καταθέτει προσφορά για την κατασκευή, ανάπτυξη και λειτουργία των προβλητών 2 και 3 του ΟΛΠ, με τον προβλήτα 1 να παραμένει στην λειτουργία του ΟΛΠ. Το 2009 εγκαθίσταται τελικά στον Πειραιά, αποκτώντας το 25% του ΟΛΠ. Η συμφωνία προέβλεπε ναυπηγήσεις σε κινέζικα ναυπηγεία με δάνεια από κινεζικές τράπεζες προς τους Έλληνες εφοπλιστές. Το αντάλλαγμα ήταν η παραχώρηση τμήματος του λιμανιού και του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά στο Ικόνιο, για λειτουργία με «ελεύθερο καθεστώς» (Μπελαβίλας, 2021). Η παραχώρηση έχει διάρκεια 30 έτη, με μια παράταση πέντε ετών για την ολοκλήρωση της κατασκευής του προβλήτα III, ενώ το τίμημα αυτής της πρώτης σύμβασης ανέρχεται στα 4,3 δις. για τα 35 έτη.

Ακολούθως, το 2014 προκηρύσσεται μέσω του ΤΑΙΠΕΔ διαγωνισμός για την πώληση του 67% του ΟΛΠ. Η COSCO ήταν η μόνη που κατέθεσε προσφορά κατακτώντας το πλειοψηφικό μερίδιο του λιμένα (αρχικά το 51% και στην πορεία το 2021 το υπόλοιπο 16%). Είχε εκδηλωθεί ενδιαφέρον και από τις εταιρίες Maersk, DP World, Dubai Ports, ICTS, οι οποίες όμως δεν καταθέτουν τελικά προσφορά, με το λιμάνι να κατοχυρώνεται στην COSCO. Το συνολικό ποσό που καταβάλει η COSCO για την εξαγορά του πλειοψηφικού μεριδίου του ΟΛΠ διαμορφώνεται στα 380εκ. ευρώ. Μέχρι το 2016 λοιπόν η σύμβαση παραχώρησης αφορούσε συγκεκριμένες πλατφόρμες και το πλειοψηφικό μερίδιο του ελληνικού δημοσίου στον ΟΛΠ επέτρεπε την ανεξαρτησία και ευελιξία στην λήψη αποφάσεων για την συνολική ανάπτυξη του λιμένα, πέρα από τα εμπορικά συμφέροντα της εταιρίας. Μετά το 2016 η εταιρεία μπορεί πια να αναδιοργανώσει συνολικά την λειτουργία του λιμένα, χωρίς όμως να της έχει μεταφερθεί ιδιοκτησιακό δικαίωμα επί της γης.

Έπειτα από την υπογραφή της βασικής σύμβασης ακολουθούν δύο φιλικόι διακανονισμοί. Ο ένας που λαμβάνει χώρα το 2011 αφορά τις περιβαλλοντικές διευκολύνσεις, την διαχείριση δηλαδή από πλευράς του λιμένα των αποβλήτων των πλοίων που ενλιμενίζονται, υπηρεσία την οποία έχει παραχωρήσει στην εταιρία HEC συμφερόντων Μελισσανίδη. Ο δεύτερος αφορά το καταβαλλόμενο μίσθωμα, το οποίο συνδέεται με τον όγκο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Η COSCO καταβάλει μεταβαλλόμενο μίσθωμα στον ΟΛΠ για την παραχώρηση των προβλητών II και III. Το 2014 συμφωνήθηκε το εν λόγω μίσθωμα να διαμορφώνεται στο 24% των συνολικών εσόδων της ΣΕΠ. Τα έσοδα του ΟΛΠ επομένως εξαρτώνται από την εμπορευματική κίνηση και τα κέρδη της ΣΕΠ, συμμετέχοντας στην ουσία στο επιχειρηματικό της ρίσκο. Το αρχικό ενοίκιο ήταν 17 εκ. ευρώ και βαίνει αυξανόμενο. Πιο συγκεκριμένα το αντάλλαγμα που έλαβε στο ενιάμηνο του 2023 από τη ΣΕΠ Α.Ε. αυξήθηκε στα 63,2 εκατ. από 60 εκατ. το αντίστοιχο διάστημα του 2022, ενώ τα έσοδα από τον προβλήτα I, που διαχειρίζεται ο ίδιος ο ΟΛΠ, αυξήθηκαν κατά 4,1 εκατ. στα 34,8 εκατ., παρά το γεγονός πως ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκε σε αυτόν υποχώρησε κατά 20,4%<sup>8</sup>.

Το μοντέλο της ιδιωτικής ιδιοκτησίας (Landlord) και του ιδιώτη operator, το οποίο ισχύει στην περίπτωση του ΟΛΠ και της COSCO δεν είναι συνηθισμένο στα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπου η ιδιοκτησία του λιμένα παραμένει στο κράτος και οι ιδιωτικές εταιρίες εμφανίζονται ως terminal operators (μοντέλο master concession) (Koenig, 2023). Στην περίπτωση του δεύτερου μοντέλου είναι συχνό διαφορετικές εταιρίες να διαχειρίζονται τους ξεχωριστούς προβλήτες του λιμανιού δημιουργώντας ενδολιμενικό ανταγωνισμό και διατηρώντας το πλεονέκτημα της χάραξης της γενικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του στον κεντρικό ιδιοκτήτη και φορέα διαχείρισης που παραμένει κρατικός. Ο γραμματέας του Σωματείου λιμενεργατών του ΟΛΠ κ. Γώγος αναφέρει πως «Ο ΟΛΠ θα μπορούσε να κάνει τις επενδύσεις που έκανε η COSCO στο λιμάνι από μόνος του, καθώς διέθετε αποθεματικό και δεν είχε χρέη, έχοντας τη δυνατότητα να τις δανειοδοτήσει.»

---

<sup>8</sup> Η κρίση του Σουέζ πλήττει και το λιμάνι του Πειραιά, kathimerini.gr, 05-01-2024

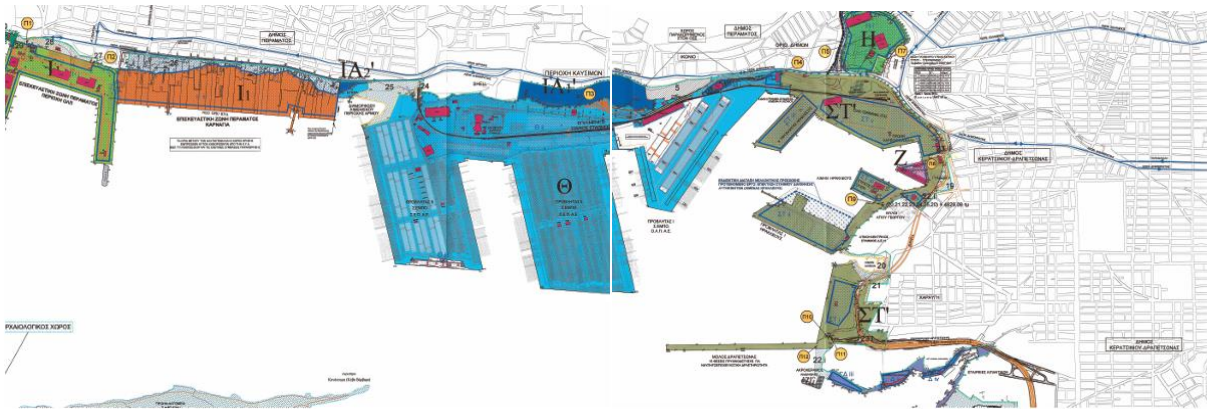
Στην περίπτωση του ιδιωτικοποιημένου κατά πλειοψηφικό ποσοστό λιμένα φαίνεται πως το μεγαλύτερο μέρος των θετικών επιπτώσεων το οικειοποιείται ο κύριος της παραχώρησης, η COSCO, η οποία λειτουργεί περισσότερο σαν θύλακας, παρά ως λειτουργικό τμήμα του λιμανιού, όπως θα φανεί και παρακάτω.

Τον Οκτώβριο του 2023 πραγματοποιείται στο Πεκίνο το 3<sup>ο</sup> φόρουμ διεθνούς συνεργασίας για την προώθηση του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Στα πλαίσια αυτού δημοσιεύονται δύο βίντεο<sup>9</sup> τα οποία αφορούν επενδύσεις στην Ελλάδα. Το ένα από αυτά το οποίο αφορά άμεσα το λιμάνι του Νέου Ικονίου παρουσιάζει την εξαγορά του ΟΛΠ ως σωτήρια για την έξοδο της ελληνικής οικονομίας από την κρίση. Πέρα από την οικονομική αναγέννηση εστιάζει στην κοινωνική ενδυνάμωση, καθώς η εντατική απορρύθμιση των εργασιακών σχέσεων στο λιμάνι αποτελεί δικαίως σημείο αιχμής της κριτικής προς τον κινεζικό κολοσσό. Παρουσιάζονται πατέρας και γιος λιμενεργάτης και χειριστής γερανού αντίστοιχα στην COSCO οι οποίοι μιλούν με ιδιαίτερα θετικό πρόσημο για τις συνθήκες εργασίας τους, με τον λόγο που προβάλλεται να έχει ως άξονα την ανάπτυξη οικονομίας και τοπικής κοινωνίας. Το δεύτερο βίντεο αφορά την Σαντορίνη, ένα νησί το οποίο επιλέγει ετησίως μεταξύ άλλων πλήθος τουριστών από την Κίνα. Στην Σαντορίνη μπορεί να μην έχει πραγματοποιηθεί άμεσα κάποια κινεζική επένδυση, η προώθηση της όμως στα πλαίσια ενός φόρουμ οικονομικής συνεργασίας φαίνεται να αποσκοπεί στην προαγωγή του επενδυτικού ενδιαφέροντος στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας, μεταφέροντας παράλληλα μια τεχνογνωσία για την ανάπτυξη του στην Άπω Ανατολή. Η κρουαζιέρα αποτελεί έναν σημαντικό αναπτυξιακό άξονα, της στρατηγικής της COSCO για τον ΟΛΠ, ήσσονος βέβαια βαρύτητας από την μεταφορά και αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων.

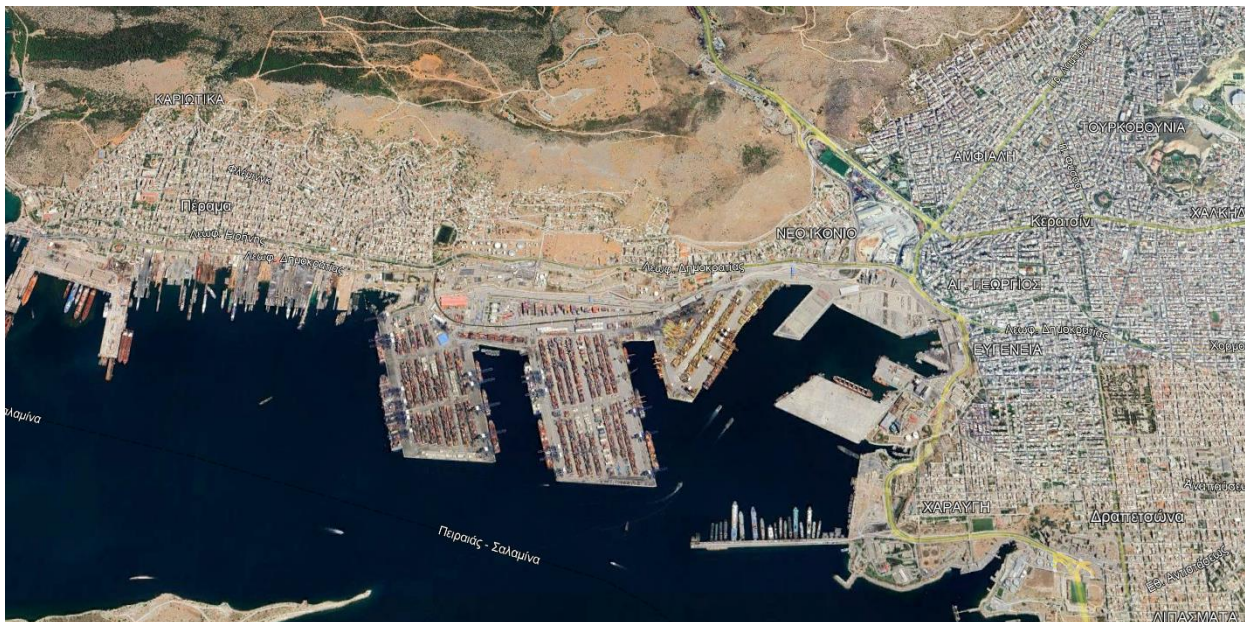
---

<sup>9</sup> <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1013/c129-1021.html>,  
<http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1016/c129-1069.html>





4 Απόσπασμα του χάρτη του Masterplan του ΟΛΠ. Με Η σημειώνεται η έκταση του εμπορευματικού κέντρου (πρώην ΟΔΔΥ), με θ η έκταση του εμπορικού λιμένα (προβλήτες 1, 2, 3), με Ι η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, με ΣΤ το Car Terminal. πηγή: ΦΕΚ/32/Δ/2023



5 Δορυφορική εικόνα της περιοχής που απεικονίζεται στον παραπάνω σχεδιαγραμματικό χάρτη. πηγή: Google earth

Το Masterplan του ΟΛΠ το οποίο επικυρώνεται το 2023 (ΦΕΚ 32/Δ/2023) προτεραιοποιεί μεν την εμπορική δραστηριότητα, η οποία και συνεισφέρει κατά το μεγαλύτερο μέρος στα έσοδα του, συναρθρώνει όμως παράλληλα μια ποικιλία λοιπών λιμενικών δραστηριοτήτων – προϊόντων. Το λιμενικό σύστημα καθίσταται επομένως εξειδικευμένο αλλά συγχρόνως προσαρμόσιμο και ευέλικτο, με τον κίνδυνο και το επιχειρηματικό ρίσκο να διασπείρεται σε περισσότερους από έναν τομείς, διασφαλίζοντας την συνολική κερδοφορία μακροπρόθεσμα. Βασικές λειτουργικές ενότητες, πέραν αυτής του εμπορικού λιμανιού, οι οποίες οριοθετούνται και χωρικά ως τέτοιες αποτελούν ο επιβατικός λιμένας, η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, η προβλήτα της κρουαζιέρας. Το Master Plan του ΟΛΠ προέβλεπε την επίχωση για επέκταση της προβλήτας της κρουαζιέρας στην τοποθεσία «Παλατάκι», καθώς και την λειτουργία τεσσάρων πολυτελών ξενοδοχείων. Ένα από τα τέσσερα ξενοδοχεία αναμένεται να είναι το κτίριο του επιβατικού σταθμού Αγ. Νικολάου, πρώην εκθεσιακό κέντρο ΟΛΠ, γνωστό ως «Παγόδα» το οποίο αποτελεί και κρηυγμένο νεότερο μνημείο, λόγω της αρχιτεκτονικής του αξίας. Στην σύμβαση παραχώρησης μάλιστα του ΟΛΠ περιγράφεται

η υποχρέωση εκτέλεσης ορισμένων επενδύσεων έως το πέρας της πρώτης πενταετίας, μέχρι δηλαδή το 2021. Μια από αυτές αφορά την επέκταση της προβλήτας της κρουαζιέρας. Η ακυρωτική απόφαση του ΣτΕ με αριθμό 47/2023, έπειτα από προσφυγή των δημάρχων Κερατσινίου-Δραπετσώνας (Χρ.Βρεττάκου), Περάματος (Ι. Λαγουδάκη) και άλλων 21 κατοίκων του Πειραιά, της Αίγινας και της Σαλαμίνας θα σημάνει και την προσωρινή τουλάχιστον διακοπή των εργασιών για την επέκταση του νότιου προβλήτα. Το σκεπτικό της απόφασης εστιάζει στην υπέρμετρη και δυσανάλογη επιβάρυνση του τοπικού κυκλοφοριακού δικτύου του Πειραιά με επιπτώσεις στους κατοίκους και το περιβάλλον, μια επιβάρυνση η οποία οφείλει και να αξιολογηθεί στα πλαίσια μιας πλήρους μελέτης.

Το τμήμα του Εμπορικού Λιμένα περιλαμβάνει τρεις προβλήτες. Η πρώτη, η προβλήτα Ηρακλέους στην ζώνη ΣΤ φιλοξενεί δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης οχημάτων. Το Master plan προβλέπει την μετατροπή χώρου επισκευής πλοίων σε χώρο φορτοεκφόρτωσης, διαχείρισης και διακίνησης οχημάτων και την ανέγερση πενταώροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων (άρθρο 8 παρ. 2 στ.) για την επέκταση της εν λόγω δραστηριότητας. Σημειώνεται πως μέσω του λιμανιού κόμβου του Πειραιά διακινούνται ηλεκτροκίνητα οχήματα κινεζικής κατασκευής που φτάνουν με εμπορευματοκιβώτια στον Πειραιά και προωθούνται στην Ευρώπη πλήρως συναρμολογημένα μέσω του car terminal

Στους προβλήτες II, III οι οποίες έχουν παραχωρηθεί στην ΣΕΠ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά), στην οποία πλειοψηφικό μερίδιο κατέχει η κινεζική COSCO υπάρχει η υλική υποδομή για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 10 πλοίων χωρητικότητας 24.000TEUs. Συνολικά από τους προβλήτες I II και III διακινήθηκαν 880.000TEUs το 2010 και το 2019 φτάσανε τα 5.65 εκ. TEUs, ενώ υπάρχει ο προγραμματισμός για κατασκευή προβλήτας πετρελαιοειδών στην προβλήτα II (άρθρο 8 παρ. 2 γ.) και παράλληλη αύξηση της χωρητικότητας της κατά 11.000TEUs. Η Ζώνη Η που αποτυπώνεται στον στρατηγικό χάρτη χαρακτηρίζεται ως εμπορευματικό κέντρο. Πρόκειται για τις πρώην αποθήκες του ΟΔΔΥ για την σύνδεση των οποίων με το λιμάνι προβλέπεται η κατασκευή υπόγειας οδικής σύνδεσης (άρθρο 8 παρ. 2 β., ε.), μια ιδιωτική οδός μήκους περίπου 500 μέτρων για τη φυσική και τελωνειακή σύνδεση της περιοχής του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (προβλήτας Γ2) με τον πρώην χώρο του Οργανισμού Δημόσιας Διαχείρισης Υλικού (ΟΔΔΥ). Η κατασκευή της εν λόγω οδικής σύνδεσης αποτελεί και ένα από τα λίγα έργα εκσυγχρονισμού που δεν ανεστάλησαν στα πλαίσια της ακυρωτικής απόφασης του ΣτΕ, καθώς θα αποφορτίσει το τοπικό δίκτυο από τον όγκο της κίνησης φορτηγών οχημάτων από και προς τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Εντός της Ελεύθερης Ζώνης και των εγκαταστάσεων της ΣΕΠ λειτουργεί η σύγχρονη αποθηκευτική εγκατάσταση του Κέντρου Διαχείρισης και Διανομής Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. – PCDC S.A., όπου πραγματοποιούνται κενοπληρώσεις container. Πέρα από αυτές τις εγκαταστάσεις δεν υπάρχει μέχρι σήμερα κάποια διευρυμένη ζώνη logistics εντός του λιμανιού ή σε άμεση σχέση με αυτό ως inland port, η ύπαρξη της οποίας θα αποτελούσε και ένδειξη ενός μακρόπνοου σχεδιασμού για την βιωσιμότητα του.



6 Άποψη της προβλήτας 3 του ΟΛΠ και της κόκκινης αποθήκης του Κέντρου Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά. πηγή: pct.com

### **3.2 Ο Πειραιάς ως πεδίο ενδοκαπιταλιστικών ανταγωνισμών**

Η γενική αποτίμηση, όπως διαφαίνεται τόσο μέσα από τις συνεντεύξεις που διεξήχθησαν στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, όσο και μέσα από δημοσιεύματα του τύπου σχετικά με το όφελος που κατάφεραν ή όχι να αποκομίσουν οι επιμέρους εταιρίες ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται γύρω από το λιμάνι δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Οι αρχικές εκτιμήσεις όπως αποτυπώνονται μέσα από ανακοινώσεις του εμπορικού συλλόγου, του συνδέσμου βιομηχάνων, των εργολάβων στην Ναυπηγοεπισκευή σχετικά με την επικείμενη τότε ιδιωτικοποίηση του λιμανιού φαίνεται να ανατρέπονται.

Η Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα μειώνει τον κύκλο εργασιών της εν μέσω κρίσης, μεταξύ 2006 και 2016, με αρκετές επιχειρήσεις να κλείνουν και την ανεργία να ανεβαίνει σε πολύ υψηλά επίπεδα στο Πέραμα και τις γύρω περιοχές. Στην πορεία ανακάμπτει σε έναν βαθμό κινητοποιούμενη από το ενδιαφέρον για επισκευές πλοίων από το εγχώριο εφοπλιστικό κεφάλαιο. Η αύξηση της κίνησης που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια είναι ανεξάρτητη από την αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του λιμανιού, καθώς πρόκειται για δύο ανεξάρτητες δραστηριότητες, με τα πλοία που ελλιμενίζονται στις δεξαμενές του ΟΛΠ να μην αποτελούν συνήθως πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα παρατηρείται όξυνση της αντιπαράθεσης μεταξύ της COSCO και των ναυπηγοεπισκευαστών που βρίσκονται εγκατεστημένοι στην Ζώνη του Περάματος. Αυτή η αντιπαράθεση εκφράζεται αρχικά με την άρνηση των δεύτερων στην πρόταση της COSCO για δημιουργία ναυπηγείου στο λιμάνι του Πειραιά, άρνηση που συνοδεύτηκε από αντίστοιχη γνωμοδότηση της Διεύθυνση Βιομηχανίας, Ενέργειας και Φυσικών Πόρων της Περιφέρειας Αττικής και αργότερα απορρίφθηκε και από τη Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Ταυτόχρονα οι εργοδοτικές ενώσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής κινητοποιήθηκαν με συνθήματα περί «αποικιοκρατίας» και «κινεζοποίησης» της Ζώνης και του Πειραιά. Η Cosco, παρά το ότι απέσυρε την πρόταση για δημιουργία δικού της ναυπηγείου, συνέχισε δικαστικά, όπου

και δικαιώθηκε από το ΣτΕ, κατοχυρώνοντας το δικαίωμα να δημιουργήσει ναυπηγείο στο λιμάνι του Πειραιά, παρότι δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα σε κάποια κίνηση προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σε ότι αφορά τις δραστηριότητες μεταφοράς τα κόστη του ΣΕΜΠΟ αναφέρεται πως έχουν αυξηθεί για τους εκτελωνιστές, τους εμπόρους, μέσω της συνολικότερης αύξησης του κόστους μεταφοράς, τους μεταφορείς, μεγαλύτερες ή μικρότερες εταιρίες, ή και ατομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορικό έργο συγκριτικά με αυτά πριν το 2010. Ακόμη οι μεταφορείς, όπως αναφέρει ο κ. Μπεκρής αναγκάζονται σε μεγάλες αναμονές και καθυστερήσεις, καθώς η προτεραιότητα κατά τις λειτουργικές διαδικασίες στο λιμάνι δίνεται στην φορτοεκφόρτωση των πλοίων. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του προέδρου του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, Βασίλη Κορκίδη, σύμφωνα με την οποία η επίσημη θέση του «ήταν, είναι και παραμένει υπέρ των επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευής και των επιχειρήσεων-μελών του, με τα μικρά ναυπηγεία στο Πέραμα και τη Σαλαμίνα, καθώς και των εφοδιαστών, εκτελωνιστών και όλων των ελληνικών επιχειρήσεων υποστήριξης της ναυτιλίας, που επιδεικτικά αγνοούν οι Cosco, PCT και ΟΛΠ Α.Ε<sup>10</sup>».

Ακόμη σε ότι αφορά στον κλάδο της ναυτιλίας, ηγετικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας τα συμπεράσματα σχετικά με την επιρροή του από την εξαγορά του ΟΛΠ και την στρατηγική της COSCO σίγουρα δεν μπορούν να είναι μονοδιάστατα και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Δεδομένου πως ο ελληνικός στόλος βρίσκεται μεταξύ των πρώτων σε παγκόσμια κατάταξη, πρώτος σε συνολική χωρητικότητα σύμφωνα με την κατάταξη του οίκου αξιολόγησης Lloyd's List το 2022 οι συσχετισμοί και οι δυναμικές που διαμορφώνονται ξεφεύγουν από τα στενά όρια της χώρας. Αναφέρεται ενδεικτικά πως πλήθος ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών συνεργάζονται, μέσω της ναύλωσης πλοίων τους στην COSCO, ως έναν από τους μεγαλύτερους ναυλωτές παγκοσμίως, διαθέτοντας ακόμη και γραφεία στην Κίνα. Παράλληλα και με δεδομένη τόσο την δυνατότητα παροχής δανείων από την κινεζική τράπεζα επενδύσεων Exim Bank, όσο και την τεχνογνωσία και την δυναμική των κινεζικών ναυπηγείων δίνονται παραγγελίες ναυπήγησης νέων πλοίων σε αυτά από ελληνόκτητες εταιρίες (Huliaras, 2013).

Η στρατηγική της COSCO συνοπτικά προτεραιοποιεί τις δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο, με τον σχεδιασμό για επέκταση των προβλητών φορτοεκφορτώσεων. Παράλληλα ο χώρος που προβλέπεται για την δημιουργία διαμετακομιστικού κέντρου βρίσκεται εντός των περιφραγμένων ορίων της, ενώ είναι αρκετά μικρός σε έκταση μη καθιστώντας ελκυστική την εγκατάσταση και λειτουργία σε αυτόν εξωτερικών εταιριών. Ευρύτερα η σχέση λοιπών οικονομικών δραστηριοτήτων με την COSCO φαίνεται να είναι διττή. Η πλειοψηφική μερίδα των δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τις λιμενικές δραστηριότητες, όπως η ναυπηγοεπισκευή και παροχή μεταφορικού έργου, με εξαίρεση το μεγάλο εφοπλιστικό κεφάλαιο δεν έχει δεχτεί θετικές συνέπειες από την αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα. Η συντελούμενη οικονομική μεγέθυνση παραμένει έτσι παγιδευμένη εντός των στενών ορίων της COSCO, μη δημιουργώντας τις συνθήκες για την διάχυση της.

Σε αυτά τα πλαίσια το κλίμα που συνοδεύει αρχικά την κινεζική επένδυση φαίνεται να μεταστρέφεται, όπως αποτυπώνεται στον λόγο πολιτικών και επιχειρηματικών παραγόντων των εγγύτερων δήμων. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση της επιτροπής αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας που συζητήθηκε στις 24 Μαρτίου 2023 μετά από προσφυγή των δημάρχων Κερασινίου-Περάματος και κατοίκων της περιοχής το 2021 ενάντια στην εκτέλεση των έργων για τον προβλήτα κρουαζιέρας. Η απόφαση προβλέπει ως προϋπόθεση για την έκδοση ΑΕΠΟ (Απόφαση Έκδοσης Περιβαλλοντικών Όρων)

---

<sup>10</sup> Η ψηφιακή εφαρμογή της COSCO διχάζει το λιμάνι του Πειραιά, kathimenrini.gr, 08-10-2020

για τα παραπάνω έργα την εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης της περιοχής του Πειραιά, παρουσιάζοντας συγκεκριμένα δεδομένα σχετικά με το αν το λιμάνι επιβαρύνει ή όχι την πόλη.

Σε ότι αφορά τον επιχειρηματικό σχεδιασμό της COSCO βασικό ζητούμενο, το οποίο απορρίφθηκε ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2020, ήταν αυτό της πραγματοποίησης τέταρτου προβλήτα στο εμπορευματικό λιμάνι, αυξάνοντας την δυναμικότητα στην διαχείριση φορτίων. Η εν λόγω απόρριψη, η οποία φανερώνει σε έναν βαθμό μια πρόθεση για τον περιορισμό της περαιτέρω δυναμικής της COSCO στην διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στηρίχθηκε στην εναντίωση τόσο των τοπικών Δήμων όσο και των επιχειρηματιών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Κατά την συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής στις 28 Σεπτεμβρίου 2021 οι τοποθετήσεις των φορέων, των δημάρχων Πειραιά, Περάματος και Δραπετσώνας είναι ιδιαίτερα επικριτικές σε ότι αφορά την ήδη συμφωνημένη προοπτική μεταβίβασης του 16% των μετοχών του ΟΠΛ στην COSCO και ευρύτερα τις δυνατότητες διάχυσης του αναπτυξιακού του χαρακτήρα. Ο κ. Λαγουδάκης, δήμαρχος Περάματος από το 2014 έως το 2023 αναφέρει τα εξής:

*«Αξίζει να αναφέρω, ότι η τροποποίηση της σύμβασης φέρνει αρνητικές συνέπειες και για τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις της ζώνης, για όλους τους παραγωγικούς κλάδους που συνδέονται με το λιμάνι, αλλά κυρίως για τους εργαζόμενους. Δυστυχώς, αυτή η εξέλιξη οδηγεί στη μείωση των αναπτυξιακών προοπτικών που θα θέλαμε για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και κυρίως γίνεται σε βάρος των τοπικών κοινωνιών.»*

Παράλληλα η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά Σταυρούλα Αντωνάκου σημειώνει στην ίδια συνεδρίαση:

*«Δηλαδή, βασικό αίτημα ήταν να υπάρξει μια ανταποδοτικότητα της επένδυσης προς τις τοπικές κοινωνίες και συνεργασία με τις ελληνικές επιχειρήσεις. Διανύοντας, λοιπόν, τον πέμπτο χρόνο σήμερα μετά από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, δεν υπάρχουν απτά δείγματα που να αποδεικνύουν τα παραπάνω, στο βαθμό τουλάχιστον που θεωρούμε ότι έπρεπε να είναι. Τόσο οι δήμοι της περιοχής, αλλά κυρίως τα επιμελητήρια και οι φορείς της ναυπηγοεπισκευής, έχουν εκφράσει κατά καιρούς παράπονο για την πορεία υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων και την ακολουθούμενη τιμολογιακή πολιτική, που αποτελεί πλήγμα για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε κάποιες περιπτώσεις.»*

Οι γεωπολιτικές συναρθρώσεις γύρω από το λιμάνι έχουν βέβαια πολλά εμπλεκόμενα μέρη, καθένα από τα οποία χαράζει και διαφυλάττει τα δικά του συμφέροντα γύρω από τον έλεγχο μιας κρίσιμης υποδομής. Η μεταστροφή του κλίματος αποδοχής της επένδυσης στον εγχώριο λόγο φαίνεται να παρακολουθεί το γενικότερο κλίμα άσκησης κριτικής σε επενδύσεις προερχόμενες από κινεζικά κεφάλαια που επιχειρούν να εδραιώσουν τις δικές τους σφαίρες επιρροής ανταγωνιζόμενες αυτές μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων και των ΗΠΑ.

#### **4. Ο Πειραιάς ως transshipment hub και Ελεύθερη οικονομική Ζώνη.**

##### **Το διαμετακομιστικό hub ως τόπος εξαίρεσης και συγχρόνως συνθήκη μακροβιότητας της επένδυσης**

#### **4.1 Οι χώροι αποθήκευσης και οι χρόνοι διακίνησης των προϊόντων στον καπιταλισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας.**

Εστιάζοντας στην βασική δραστηριότητα του λιμένα του Πειραιά, αυτή της διαμετακόμισης φορτίων επιχειρείται να κατανοηθεί τι σημαίνει ο χαρακτηρισμός λιμάνι hub με την βοήθεια της πολιτικής οικονομίας. Ιστορικές συνθήκες όπως η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής, με την καθιέρωση ως τόπων παραγωγής χώρες με χαμηλά εργατικά κόστη και ελαστική εργατική και περιβαλλοντική νομοθεσία, σε συνδυασμό με την οικονομική ανάπτυξη χωρών της Ασίας και την δημιουργία διευρυμένων αγορών θέτει σε κίνηση την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου. Ο αυξανόμενος όγκος και η μεγαλύτερη διασπορά της παγκόσμιας εμπορευματικής παραγωγής σημαίνουν την αύξηση των χωρικών και χρονικών αποστάσεων μεταξύ των σφαιρών των πρώτων υλών, της παραγωγής και της κατανάλωσης. Αυτά τα χάσματα γεφυρώνονται μέσω δικτύων logistics. Η ραγδαία αύξηση της κυκλοφορίας, από την δεκαετία του 1960 και έπειτα η οποία κινητοποιήσε με την σειρά της την ανάπτυξη τεχνολογιών και καινοτομιών αποκαλείται σχηματικά στην βιβλιογραφία επανάσταση των logistics (Birtchnell et al., 2015a; Bonacich and Wilson, 2008; Martin, 2013). Η επανάσταση των logistics συνοδεύτηκε από αλλαγές στον παγκόσμιο χάρτη παραγωγής αξίας τονώνοντας την κατασκευή έργων υποδομής μεγάλης κλίμακας, τα οποία θα διευρύνουν τις δυνατότητες και τα σύνορα της κατανάλωσης τροφοδοτώντας περιοχές με προϊόντα. Παράλληλα βέβαια με την εξάπλωση των τόπων συσσώρευσης συντελείται και η κλιμάκωση της εκμετάλλευσης πρώτων υλών και ανθρώπινου δυναμικού, καθώς και πρακτικών εκτοπισμού.

Η κυκλοφορία των εμπορευμάτων υπόκεινται διαχρονικά σε ορισμένες τομές ή αναδιρθρώσεις που παρακολουθούν τις περιοδικές ανατροπές στα μέσα και τις τεχνολογίες μεταφοράς τους. Η εισαγωγή και καθιέρωση της μονάδας του εμπορευματοκιβωτίου αποτέλεσε την σημαντικότερη ίσως τομή σε αυτήν την αναδιάρθρωση των συστημάτων μεταφοράς και διανομής κατά τις δεκαετίες μετά τον β παγκόσμιο πόλεμο. Η συνεισφορά του έγκειται στην δυνατότητα μεταφοράς φορτίων σε μια μονάδα που μπορεί να φορτωθεί αυτούσια εξίσου σε πλοία, τρένα και φορτηγά μειώνοντας κατακόρυφα τους απαραίτητους χρόνους φορτοεκφόρτωσης και ως αποτέλεσμα τα εργατικά και μεταφορικά κόστη (Levinson, 2006). Ακόμη αναδύεται ένα ευρύτερο σύστημα με ασυνέχειες, επιμέρους πτυχές, εταιρείες και αντιφάσεις, μικρό μέρος του οποίου αναλύεται στα πλαίσια της εν λόγω εργασίας και αποκαλείται σχηματικά στην βιβλιογραφία καπιταλισμός της εφοδιαστικής αλυσίδας, υπονοώντας εμπορευματικές αλυσίδες βασιζόμενες σε υπεργολαβίες και αναθέσεις (Tsing, 2009). Σε αυτή την σύγχρονη σχέση μεταξύ παραγωγής, κυκλοφορίας και κατανάλωσης εξελίσσεται ένα παραγωγικό μοντέλο που εισάγεται ήδη από τις δεκαετίες του 50 και του 60 από την αυτοκινητοβιομηχανία Toyota, στον αντίποδα του φορνητικού μοντέλου παραγωγής. Το μοντέλο της Just in time (JIT) παραγωγής επιχειρεί να οργανώσει την παραγωγή και την κυκλοφορία σε ευθεία αναλογία με την ζήτηση με επίκεντρο την ελαχιστοποίηση του νεκρού κεφαλαίου. Η παραγωγή επομένως ξεκινά προκειμένου να καλύψει την ήδη ορισμένη ζήτηση και το ζητούμενο της ελαχιστοποίησης του χρόνου μέχρι την κυκλοφορία και τελικά την απόδοση του τελικού προϊόντος στην σφαίρα της κατανάλωσης καθίσταται κομβική. Αυτές οι τομές στην σφαίρα της παραγωγής και της κυκλοφορίας γύρω από την μείωση του απαραίτητου χρόνου και κόστους μείωσαν αυτό που ο Μαρξ ονομάζει *turnover time of capital*.

Ο Danyluk ισχυρίζεται πως πρακτικές βελτιστοποίησης της κινητικότητας, όπως η αύξηση της ταχύτητας, της αποδοτικότητας, του όγκου, της αξιοπιστίας και της ευελιξίας των εμπορευματικών ροών, που έγιναν εφικτές χάρη στην αναδιάρθρωση των καπιταλιστικών μεταφορικών συστημάτων έχει τις ρίζες της στις δομικές επιταγές του ανταγωνισμού και στην εσωτερική λογική της συσσώρευσης. (Danyluk, 2018) Παράλληλα για τον Bernes (2013) η επανάσταση των logistics συμπυκνώνει μια συνολική αλλαγή της καπιταλιστικής δομής, η οποία χαρακτηρίζεται από την απόλυτη προτεραιοποίηση της αρχής της συνεχούς κυκλοφορίας και συνεπώς της αναδιοργάνωσης της παραγωγής με βάση τις συνθήκες της κυκλοφορίας. Η επανάσταση των logistics διευκόλυνε έτσι ένα πολυεπίπεδο χωρικό fix, όπως ορίστηκε παραπάνω απαντώντας στο πρόβλημα της υπερσυσσώρευσης από την κρίση της δεκαετίας του 70.

Σύμφωνα με την μαρξιστική θεωρία του εμπορεύματος και της αξίας το κεφάλαιο βρίσκεται διαρκώς σε κίνηση. Σε αυτό το προτσές υπόκεινται σε συνεχείς αλλαγές μορφής. Με δεδομένο πως η διακίνηση εμπορευμάτων είναι αδιαχώριστη από την μεταφορά αξίας, μέσω του ίδιου δικτύου, οι παραπάνω τομές και βελτιώσεις μέσω των τεχνολογικών καινοτομιών αποτελούν μοχλούς για την προώθηση της συσσώρευσης. Πιο συγκεκριμένα η ταχύτητα με την οποία το κεφάλαιο περνάει από την μορφή του εμπορεύματος στην χρηματική διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην διαδικασία της συσσώρευσης (Cowen, 2014). Η σφαίρα της κυκλοφορίας επομένως μπορεί να έχει αντίκτυπο στην έκταση και τον βαθμό της δυνατότητας συσσώρευσης. Η Cowen υποστηρίζει σχετικά πως η επανάσταση των logistics έχει καταστήσει δυσδιάκριτα τα όρια μεταξύ παραγωγής και κυκλοφορίας, καθώς το κεφάλαιο εναρμονίζεται με τις δυνατότητες παραγωγής υπεραξίας στην σφαίρα των logistics (Cowen, 2014). Κατά την μεταφορά των εμπορευμάτων παράγεται υπεραξία μέσα από υποδομές και τεχνολογίες και κυρίως μέσα από ζωντανή εργασία στην εφοδιαστική αλυσίδα. Ορίζοντας ως τελικό προϊόν ένα εμπόρευμα μόνο όταν είναι πια διαθέσιμο στην αγορά ο Μαρξ περιγράφει την μεταφορά εμπορεύματος από μια τοποθεσία σε μια άλλη ως εμπόρευμα αυτό καθ' εαυτό, με την μεταφορά τόσο ως υπηρεσία που εξυπηρετεί την σφαίρα της παραγωγής, όσο και αυτούσια μορφή παραγωγής (Heinrich, 2012). Η μεταφορά και η αποθήκευση αντιμετωπίζονται επομένως ως τμήμα της παραγωγής αξίας και υπεραξίας, με την αξία ενός προϊόντος να παίρνει μορφή κατά την παραγωγή, αλλά να αποκρυσταλλώνεται μόνο κατά την ανταλλαγή.

Εάν το κεφάλαιο δεν μπορεί συνεχώς να αλλάζει μορφή κατά τις διάφορες φάσεις, τότε η συσσώρευση σταματά. Το αποθηκευμένο εμπόρευμα παρομοιάζεται με μια «φυλακή αξίας».

*Όταν τη νύχτα οι μηχανές σταματάνε ή τα αποθέματα παραμένουν στις αποθήκες, τότε το κεφάλαιο εξακολουθεί να βρίσκεται στη διαδικασία παραγωγής, έστω κι αν προσωρινά βρίσκεται εκτός χρόνου εργασίας. Ωστόσο, μόνο κατά τον καθαρό χρόνο εργασίας παράγεται αξία και υπεραξία, γι' αυτό και οι καπιταλιστές επιδιώκουν να περιορίσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τον επιπλέον, πέρα του καθαρού χρόνου εργασίας, χρόνο της παραγωγικής διαδικασίας και της κυκλοφορίας (Heinrich, 2012).*

Ο Harvey (2006, 2010) εντοπίζει αυτές τις διακοπές, ή καθυστερήσεις στην κυκλοφορία του κεφαλαίου, ως αιτίες για την αδυναμία του να αλλάξει μορφές και συνεπώς ως χαρακτηριστικά των κρίσεων. Η ανάγκη για την αποτροπή των διακοπών και των καθυστερήσεων κατά την κυκλοφορία οδήγησε στην ανάπτυξη του τομέα της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Με την παγκοσμιοποίηση της παραγωγής, την δημιουργία νέων αγορών και τρόπων κατανάλωσης και την καθιέρωση του ηλεκτρονικού εμπορίου η εφοδιαστική αλυσίδα, ως ανεξάρτητος κλάδος της παραγωγής αποτελεί όλο και περισσότερο σφαίρα επένδυσης παραγωγικού κεφαλαίου. Στα πλαίσια του Integrated

distribution management η διανομή των εμπορευμάτων εξετάζεται πια ως τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας και όχι ως ξεχωριστή λειτουργία, η οποία ακολουθεί χρονικά. Η καθιέρωση της ανάλυσης συνολικού κόστους στους επιστημονικούς κλάδους της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας έρχεται έπειτα από την εκτίμηση πως το κόστος της διανομής υπολογίζεται περίπου στο μισό του συνολικού κόστους παραγωγής και μεταφοράς. Το όριο μεταξύ παραγωγής και κυκλοφορίας τίθεται υπό αμφισβήτηση, με κάθε μεταφορά που εκτελείται στα πλαίσια της παραγωγής να αποτελεί αντικείμενο της ανάλυσης συστημάτων. Αναδύεται έτσι ένα πλέγμα ανάλυσης που εξετάζει κάθε διαδικασία της παραγωγής και διανομής στα πλαίσια ενός συστήματος. Πρόκειται για ένα πλέγμα υπολογισμών που συνδυάζουν οικονομικές και γεωγραφικές παραμέτρους με σκοπό την βελτιστοποίηση των διαδικασιών παραγωγής και κυκλοφορίας. Η τελική κατασκευή και κυκλοφορία ενός προϊόντος σήμερα άλλωστε δεν είναι γραμμική αλλά προκύπτει από επιμέρους προϊόντα, τα οποία έχουν παραχθεί σε διαφορετικές γεωγραφικές τοποθεσίες και μεταφέρονται σε αυτήν όπου έχει επιλεγεί να γίνει η τελική συναρμολόγηση. Το πλήθος και η χρονοαπόσταση αυτών των μετακινήσεων μιας διασπασμένης παραγωγής επιλέγονται με γνώμονα την μέγιστη εξοικονόμηση, καθώς συνυπολογίζονται, σε συνδυασμό με πλήθος άλλων στοιχείων στην τελική αξία του εκάστοτε προϊόντος.

Η επανάσταση των logistics που περιεγράφηκε σχηματικά παραπάνω υποβοήθησε την επαναχάραξη των σύγχρονων γεωγραφιών του καπιταλισμού. Η ικανότητα του κεφαλαίου για εκμηδένιση του χώρου μέσα από τον χρόνο περιγράφει την ικανότητα εκμηδένισης των χωρικών αποστάσεων μέσω των περιοδικών βιομηχανικών και τεχνολογικών επαναστάσεων στα μέσα μεταφοράς και επικοινωνίας (Marx, 1993). Αυτή η μείωση των χωρικών εμποδίων και η διαρκής επιτάχυνση των υλικών και άυλων ροών δεν περιγράφεται στην νεομαρξιστική θεωρία ως τυχαίο ιστορικό γεγονός, αλλά ως εσωτερική τάση του κεφαλαίου. Η απελευθέρωση του εμπορεύματος και της κυκλοφορίας του από χωρικούς περιορισμούς αντικατοπτρίζεται στην πολυδιάσπαση της παραγωγικής διαδικασίας σε παγκόσμια κλίμακα

Σε κάθε περίπτωση βέβαια η άρση των παραπάνω περιορισμών μέσω τεχνολογικών τομών δεν συνεπάγεται και κάποια συνολική απελευθέρωση των εμπορευματικών ροών, οι οποίες υπακούν σε ένα ευμετάβλητο πλέγμα οικονομικοπολιτικών και γεωπολιτικών συμφερόντων και περιορισμών. Έτσι από τη μία το κεφάλαιο επιδιώκει να εκμηδενίσει τον χώρο μέσω του χρόνου, σε μια ατέρμονη προσπάθεια εξάπλωσης και συσσώρευσης υπεραξίας, κάμπτοντας όλα τα χωρικά εμπόδια και εξασφαλίζοντας την διαρκή κυκλοφορία του. Από την άλλη επιδιώκοντας την χωροχρονική συρρίκνωση το κεφάλαιο αναγκαστικά εξαρτάται από γεωγραφικά εντοπισμένες και σταθερές υποδομές. Παράλληλα με τον νέο ρόλο και την σημασία που αναλαμβάνουν πλέον οι πόλεις στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου παραγωγικού κεφαλαίου, ως τόποι που ευνοούν την κεφαλαιακή συσσώρευση και κυκλοφορία, οι άξονες, οι κόμβοι, τα hubs αναδεικνύονται μέσα από πλέγματα πολιτικής εξουσίας, παράγοντας νέες χωρικότητες.

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε αυτήν την αγορά προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στην παροχή ολοκληρωμένων λύσεων μεταφοράς και παράδοσης στην πόρτα του καταναλωτή. Ακόμη εταιρίες διαδικτυακών πωλήσεων όπως η Amazon αποκτούν και επεκτείνουν διαρκώς τις υλικές υποδομές τους με κατασκευή και λειτουργία αποθηκών μεγάλης έκτασης και απασχόλησης πλήθους ανθρώπινου δυναμικού, καθώς και υπηρεσίες μεταφοράς. Η εν λόγω εταιρία διαδικτυακού εμπορίου ενισχύει την υλική υποδομή της αποκτώντας φορτηγά, ναυλώνοντας πλοία ή αεροπλάνα, προσφέροντας ολοκληρωμένες λύσεις μεταφοράς στα πλαίσια του intermodal transshipment. Σε αυτήν την λογική των συνδυασμένων μεταφορών φαίνεται πως στρέφονται ιδιαίτερα από το 2020 και έπειτα και οι εταιρίες θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών. Πραγματοποιείται έτσι η εξαγορά εταιριών εκτέλεσης διαμετακομιστικού έργου από τις εταιρίες κολοσσούς στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, με την Maersk για παράδειγμα να εξαγοράζει την LF Logistics και



εταιρίες ηλεκτρονικού εμπορίου<sup>11</sup>, την CMA CGM τμημάτων της αμερικανικής Ingram Micro Commerce & Lifecycle Services (CLS), εταιρείας παροχής υπηρεσιών ecommerce contract logistics και την MSC την Log-In Logistica Intermodal<sup>12</sup>.

Στα πλαίσια του σύγχρονου καπιταλισμού διασυνδεδεμένες μητροπόλεις διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην συσσώρευση. Στην βιβλιογραφία έχουν οριστεί μητροπόλεις διαφορετικού χαρακτήρα και λειτουργιών (Neil Brenner, Roger Keil, 2005, R. G. Smith, 2005). Σε αυτή την γκάμα διακρίνεται ο χαρακτήρας των πόλεων της εφοδιαστικής αλυσίδας (“distributive city”, Negrey, Osgood, Goetzke, 2011). Η κοινωνική δομή των εν λόγω μητροπόλεων παραμένει αντίστοιχη με αυτήν προ πενήκονταετίας, με ένα μικρό ποσοστό διαχειριστικών και τεχνικών επαγγελματιών και ένα μεγάλο ποσοστό εργατικής τάξης (Cowen, 2014). Η κατανόηση αυτής της δομής είναι σημαντική για την κατανόηση και των συγκρούσεων που προκύπτουν από την τυποποίηση και την ανισομερή ανάπτυξη που επιφέρει η κυριαρχία της λογικής της εφοδιαστικής αλυσίδας (Tsing, 2009). Η ανάπτυξη των logistics cities αποτυπώνει την κομβική μετάβαση στην παγκόσμια οικονομία, κατά την οποία η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας κατέστη καίρια για την just in time παραγωγή. Στην logistic city ο αστικός χώρος δομείται με στόχο την διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης των εμπορευμάτων (Cowen, 2014), με μέριμνα για την βελτιστοποίηση σε ότι αφορά στην κατανάλωση ενέργειας, εξοικονόμηση χρόνου, αποφυγή καθυστερήσεων λόγω κυκλοφοριακών υπερφορτώσεων των δικτύων. Αποκρυσταλλώνεται μια αστική δομή που προκύπτει από την κυριαρχία των δικτύων, με την απόλυτη προτεραιοποίηση της αποτελεσματικότητας των ροών έναντι λοιπών κοινωνικών στοχεύσεων για την λειτουργία της. Οι εν λόγω μητροπόλεις αποτελούν είτε τελικούς προορισμούς εμπορευμάτων είτε κόμβους που στοχεύουν μέσω της υλικής και τεχνολογικής τους οργάνωσης να εξυπηρετήσουν την αποτελεσματικότερη μεταφόρτωση εμπορευμάτων προς άλλους προορισμούς. Το 50% άλλωστε του παγκόσμιου εμπορίου αφορά μεγαλύτερους ή μικρότερους ενδιάμεσους κόμβους μεταφόρτωσης και όχι άμεσα χώρες εξαγωγής και εισαγωγής, όπως και το εμπορικό λιμάνι του Νέου Ικονίου.

#### **4.2 Η Ελεύθερη ζώνη του εμπορικού λιμένα Πειραιά ως τόπος εξαιρέσεως**

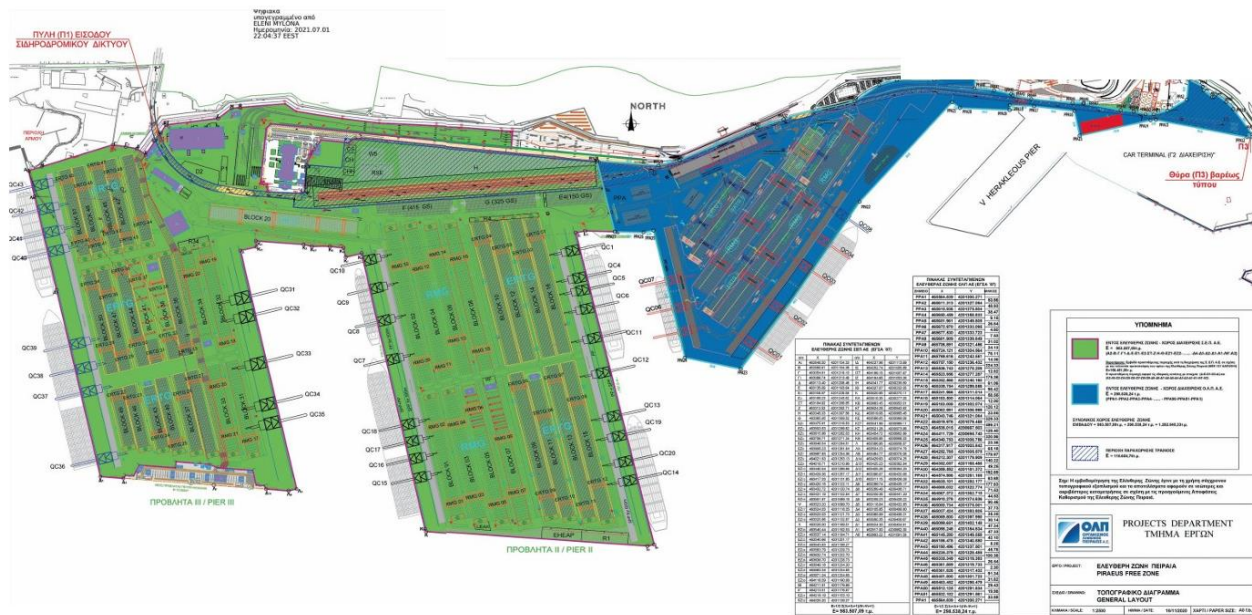
Οι παραπάνω κόμβοι λειτουργούν κατά κανόνα στα πλαίσια καθεστώτος ελεύθερης ζώνης, διευκολύνοντας την διενέργεια συναλλαγών απαλλαγμένων από πρόσθετες γραφειοκρατικές και φορολογικές διαδικασίες. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι Ελεύθερες Οικονομικές Ζώνες έχουν την μορφή των Ζωνών Ελεύθερου Εμπορίου και των Ολοκληρωμένων Βιομηχανικών Ελεύθερων Ζωνών, με βάση σχετική έκθεση του 2019 της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη. Στην ίδια έκθεση αναφέρεται πως το 2019 καταγράφονται 5.383 ΕΟΖ σε παγκόσμια κλίμακα. Οι Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου αποτελούν διακριτές τελωνειακές ζώνες, όπου ισχύουν μειωμένες, ή και καταργούνται εξολοκλήρου τελωνειακές υποχρεώσεις, δασμοί και ΦΠΑ. Η εξαίρεση από το δασμολογικό καθεστώς της ΕΕ αφορά προϊόντα, τα οποία εισάγονται από χώρες εκτός ΕΕ και προορίζονται επίσης για τρίτες χώρες. Στο ΦΕΚ υπ’ αριθμ. 4513/Β/2018 με το οποίο νομοθετούνται οι εν λόγω οικονομικές ζώνες στο εθνικό δίκαιο ορίζονται ως «διακριτό τμήμα του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης που υπόκειται σε τελωνειακή επιτήρηση και στα ευρισκόμενα εντός αυτής εμπορεύματα δεν καταβάλλονται εισαγωγικοί δασμοί, λοιπές επιβαρύνσεις και δεν εξετάζονται μέτρα εμπορικής πολιτικής». Τέλος η Παγκόσμια Τράπεζα τις ορίζει ως «περίκλειστες περιοχές που εξαιρούνται από δασμούς και φορολογία και προσφέρουν χώρους αποθήκευσης, υποδομές για δραστηριότητες εμπορικές, μεταφόρτωσης και εξαγωγών» (Bost, 2019a). Οι ζώνες ελεύθερου εμπορίου, όπως αυτή του

<sup>11</sup> *Maersk: Κοντά σε εξαγορά 3 δισ. δολαρίων*, *naftemporiki.gr*, 22-12-2021

<sup>12</sup> *Η MSC συνεχίζει την «επιθετική» της επέκταση και στον χώρο των logistics*, *naftikachronika.gr*, 22-09-2021

λιμένα του Πειραιά αποτελούν χαρακτηριστικά χωρικά σχήματα του νεοφιλελευθερισμού, μέσω των οποίων αναπαράγεται σε συνάρθρωση με θεσμούς και τοπικούς δρώντες.

Στην περίπτωση του Πειραιά η Ελεύθερη Ζώνη Εμπορίου εντός των ορίων του ΟΛΠ ιδρύεται με την Υ.Α. υπ' Αριθ. Πρωτ.: Α.1292/28.12.2020 (ΦΕΚ: 5868/Β') και τροποποιείται με την Υ.Α. υπ' αριθμό 1135/09.07.2021 (ΦΕΚ 3040/Β'), η οποία και ορίζει τα όρια που φαίνονται στον παρακάτω χάρτη. Στην οριοθετημένη ελεύθερη ζώνη περιλαμβάνονται οι Προβλήτες 2 και 3, η σιδηροδρομική γραμμή, το Τελωνείο Πειραιά και η αποθήκη της ΣΕΠ, καθώς και ο Προβλήτας 1 του ΟΛΠ, ενώ εξαιρούνται το Car Terminal και η έκταση του πρώην ΟΔΔΥ. Εντός της ελεύθερης ζώνης βρίσκεται επομένως το σύνολο των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά, δεν περιλαμβάνεται όμως ο χώρος που προβλέπει το νέο Masterplan του ΟΛΠ την ανάπτυξη δραστηριοτήτων διαμετακομιστικής αλυσίδας.



7 Απόσπασμα τοπογραφικού διαγράμματος Ελεύθερης Ζώνης Πειραιά. πηγή: Υ.Α. υπ' αριθμό 1135/09.07.2021 (ΦΕΚ 3040/Β')

Οι εν λόγω ζώνες χωροθετούνται κατά κανόνα στην άμεση περιφέρεια λιμένων «freerports» και αεροδρομίων, σε κεντρικούς μεταφορικούς άξονες (ναυτικούς, σιδηροδρομικούς, οδικούς), σε αναπτυξιακούς διαδρόμους, ή σε συνοριακές περιοχές. Αποτελεί επομένως ζήτημα κομβικής σημασίας η δυνατότητα πολλαπλής συνδεσιμότητας με μέσα υποδομής. Στην περίπτωση του Πειραιά, όπως αναφέρθηκε παραπάνω η πλειοψηφία των διακινούμενων φορτίων αφορά μεταφόρτωση από πλοίο σε πλοίο, με ένα σαφώς μικρότερο ποσοστό να φορτώνεται σε τρένα, τα οποία προσεγγίζουν τον λιμένα μέσω σιδηροδρομικής γραμμής στον προβλήτα 2. Η εν λόγω σιδηροδρομική γραμμή συνδέει τον ΣΕΜΠΟ με τον Εμπορευματικό Κέντρο του ΟΣΕ στον Ασπρόπυργο και από εκεί με τον κύριο εθνικό σιδηροδρομικό άξονα. Οι οδικές μεταφορές, οι οποίες αφορούν κυρίως την εγχώρια αγορά και αυτή των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης πραγματοποιούνται έπειτα από μεταφόρτωση σε φορτηγά οχήματα που καταφθάνουν στο λιμάνι μέσω της λεωφόρου Σχιστού Σκαρामαγκά.

Στην Ελεύθερη Ζώνη του Ν. Ικονίου έχει θεσμοθετηθεί η δυνατότητα εγκατάστασης επιχειρήσεων που αναπτύσσουν δραστηριότητες αποθήκευσης, διακίνησης, συσκευασίας, μεταποίησης και συναρμολόγησης προϊόντων, έπειτα από αδειοδότηση από την αρμόδια Τελωνιακή Αρχή. Μέχρι και σήμερα δεν φαίνεται να έχει επεκταθεί ιδιαίτερα τέτοιου είδους εγκατάσταση, η οποία περιορίζεται στους χώρους της «κόκκινης αποθήκης» της ΣΕΠ. Αναφέρεται χαρακτηριστικά πως σε λιμένες με ρόλο διαμετακομιστικού hub για το παγκόσμιο εμπόριο που λειτουργούν ως freeports αναπτύσσονται κατά κόρον τέτοιου είδους επιχειρηματικές δραστηριότητες, με την ελεύθερη ζώνη του λιμένα του Dubai να φιλοξενεί για παράδειγμα 9.000 εταιρίες προερχόμενες από 140 χώρες. Με βάση επομένως τα διεθνή παραδείγματα προωθείται η εγκατάσταση στον ΣΕΜΠΟ τμημάτων της γραμμής συναρμολόγησης εταιρειών. Πρόκειται για την δυνατότητα συναρμολόγησης του τελικού προϊόντος στις αποθήκες του λιμένα, έπειτα από την άφιξη σε αυτό διαφορετικών εξαρτημάτων, μέσω φορτίων από διαφορετικές χώρες προέλευσης. Με αυτόν τον τρόπο το τελικό συναρμολογημένο προϊόν θα διακινηθεί ως ευρωπαϊκό προϊόν, χωρίς τα επιμέρους μέρη του να υπόκειται σε τελωνιακούς δασμούς. Σε αυτά τα πλαίσια η ΗΡ συνάπτει συμφωνία με την COSCO και την TRAINOSE σχετικά με την προώθηση των προϊόντων της στην Μεσόγειο και την Κεντρική Ευρώπη αποκλειστικά μέσω του hub του λιμανιού του Πειραιά<sup>13</sup>. Παράλληλα αντίστοιχες πρακτικές ακολούθησαν έκτοτε και εταιρίες όπως η Sony, Samsung, ZTE, Huawei.<sup>14</sup>

#### **4.2.1 Εργασιακό καθεστώς στους προβλήτες του λιμένα**

Μια προοπτική περαιτέρω μεγέθυνσης του κύκλου εργασιών της Ελεύθερης Ζώνης, χωρίς να εξετάζεται εδώ εάν αυτή είναι ρεαλιστική και αναμενόμενη ή όχι θα μεγέθυνε εξίσου και την κατάσταση εξαίρεσης της «πόλης» μέσα στην πόλη. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται και την περαιτέρω επιβάρυνση των τοπικών μεταφορικών δικτύων, την περιβαλλοντική επιβάρυνση και την όχληση της παρακείμενης οικιστικής περιοχής του Περάματος και του ορεινού όγκου του Σχιστού και του Ποικίλλου όρους. Αυτή η κατάσταση εξαίρεσης στο λιμάνι αφορά μεταξύ άλλων το καθεστώς και τις συνθήκες εργασίας στους προβλήτες του. Με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και την γενικότερη απορρύθμιση του νομοθετικού πλαισίου γύρω από την εργασία στη χώρα ιδιαίτερα από τα μνημονιακά χρόνια και έπειτα φτάνουμε σήμερα οι προβλήτες 2 και 3 που διαχειρίζεται η ΣΕΠ να διαφοροποιούνται σε ότι αφορά το καθεστώς λειτουργίας και εργασίας συγκριτικά με τον ΟΛΠ. Οι Bonacich και Wilson αναδεικνύουν ορισμένες τάσεις στην διεθνοποιημένη εργασία στην εφοδιαστική αλυσίδα, κάποιες από τις οποίες φαίνεται να ισχύουν και για την περίπτωση του ιδιωτικοποιημένου ΟΛΠ. Αναφέρουν ενδεικτικά την καθιέρωση των επισφαλών μορφών εργασίας, με την αύξηση των ευέλικτων συμβολαίων ορισμένου χρόνου, την αποδυνάμωση των εργατικών σωματείων, ως αποτέλεσμα μεταξύ άλλων και του παραπάνω και ως καθοριστικού παράγοντα για την ακόμη μεγαλύτερη ελαστικοποίηση των όρων εργασίας και τέλος την ένταξη στην εν λόγω αγορά εργασίας οικονομικά ευάλωτων υποκειμένων μεταναστευτικού προφίλ (Bonacich and Wilson, 2008).

Το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των εν λόγω περιοχών δεν ακολούθησε την ανοδική αναπτυξιακή πορεία που διέγραψε ο εμπορικός λιμένας. Αντίθετα η φτωχοποίηση του πληθυσμού του Δήμου Περάματος και της ευρύτερης περιοχής Πειραιά και Δυτικής Αττικής είναι ιδιαίτερα έντονη, με μεγαλύτερη ένταση κατά την δεκαετία της κρίσης (2006 – 2016). Χαρακτηριστική είναι η υποχώρηση της Ναυπηγοεπισκευής, ως κλάδος που απασχολούσε μεγάλο αριθμό κατοίκων, οι οποίοι και στράφηκαν στην πορεία στην COSCO και στους υπεργολάβους της. Παράλληλα την ίδια χρονική περίοδο η ακροδεξιά ασκεί επιρροή στην περιοχή, όπως

<sup>13</sup> *Hewlett-Packard picks Piraeus as transit center*, ekathimerini.com, 14-11-2012

<sup>14</sup> *How a Greek Port Became a Chinese 'Dragon Head'*, thediplomat.com, 25-04-2016, *China's Giant Huawei Invests in Greece's Piraeus Port*, MarineLink.com, 13-12-2013

έχει καταδειχθεί μετέπειτα μέσα από τις υποθέσεις που φτάνουν στη δημοσιότητα και κάποιες από αυτές στην δικαστική αίθουσα, όπως η επίθεση ακροδεξιών σε συνδικαλιστές του ΠΑΜΕ, εργαζομένους της Ζώνης κατά τη διάρκεια αφισκοκόλλησης.

Σύμφωνα με τον κ. Γώγο, Γενικό Γραμματέα της Ένωσης Λιμενεργατών του ΟΛΠ το καθεστώς εργασίας στον προβλήτα 1 και τις λοιπές εγκαταστάσεις του ΟΛΠ έχει ως εξής. Οι εργαζόμενοι σε αυτές, οι διοικητικοί υπάλληλοι, οι χειριστές, οι οδηγοί και οι χειρώνακτες λιμενεργάτες έχουν απευθείας συμβάσεις με τον ΟΛΠ, χωρίς την μεσολάβηση υπεργολάβων. Το λιμενεργατικό προσωπικό εργάζεται σε πρόγραμμα κυλιόμενων βαρδιών σε όλα τα πόστα εργασίας, στον ΣΕΜΠΟ, στον προβλήτα 1, το Car Terminal, τον επιβατικό λιμένα, την κρουαζιέρα με τις αρμοδιότητες τους να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων ζυγίσσεις φορτηγών για την ναυσιπλοΐα και εκκενωπληρώσεις εμπορευματοκιβωτίων. Η πλειοψηφία από αυτούς προστατεύεται από συλλογικές συμβάσεις εργασίας, με κάποιους εξ' αυτών βέβαια να έχουν υπογράψει πιο πρόσφατα συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Η συλλογική σύμβαση προβλέπει το βασικό ημερομίσθιο καθώς και τις αυξήσεις που αυτό επιδέχεται ανάλογα με το πόστο και την δυσκολία της εκτελούμενης εργασίας (στην προβλήτα κρουαζιέρας για παράδειγμα ισχύει το χαμηλότερο ημερομίσθιο, το οποίο αυξάνεται για παράδειγμα στις φορτωεκφορτώσεις στο ΣΕΜΠΟ). Ακόμη μέσα από την συλλογική σύμβαση εργασίας έχει εξασφαλιστεί ασφαλιστικό ημερομίσθιο που καταβάλλεται σε εργάσιμη ημέρα ελλείψει εργασίας στο λιμάνι. Τέλος το ημερομίσθιο είναι άμεσα εξαρτώμενο από την παραγωγικότητα. Έτσι για παράδειγμα οι αμοιβές κατά την φορτωεκφόρτωση αυτοκινήτων διαμορφώνονται στη βάση της εκφόρτωσης ενός ελάχιστου αριθμού οχημάτων και αυξάνονται αναλογικά για κάθε επιπλέον αριθμό οχημάτων.

Αντίθετα στην περίπτωση των λιμενεργατών στους προβλήτες 2 και 3 και όπως προκύπτει από τα λεγόμενα του προέδρου της Ένωσης Εργαζομένων Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΕΝΕΔΕΠ) και του Εργατικού Κέντρου Πειραιά κ. Μπεκρή η εργασιακή πραγματικότητα εμφανίζεται ριζικά διαφορετική. Η πρόσληψη προσωπικού μέσω υπεργολάβων αποτελεί μια συνήθη και σταθερή πρακτική, καθώς εγγυάται την τροφοδότηση με χαμηλόμισθους και ευέλικτους εργαζόμενους, οχυρώνοντας παράλληλα καλύτερα την εργοδοσία ενάντια στον συνδικαλισμό. Στην περίπτωση της ΣΕΠ Α.Ε. ως βασικός εργολάβος εμφανίζεται η Dport, με την οποία έχουν σύμβαση οι περισσότεροι εργαζόμενοι των προβλήτων 2 και 3, ενώ εμφανίζονται και 5 μικρότεροι τοπικοί υπεργολάβοι. Το σύνολο των λιμενεργατών υπογράφει αρχικά ατομικές συμβάσεις, έναντι των συλλογικών που ίσχυαν στη Ζώνη και τον ΟΛΠ. Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 2010, εν απουσία οργανωμένου συνδικάτου κυριαρχούσε η απλήρωτη υπερωριακή εργασία, οι ευέλικτες μορφές εργασίας, με μη σταθερό πρόγραμμα, ενώ δεν έλλειψαν και απολύσεις εργαζόμενων που επιχειρήσαν συλλογική δράση. Η συλλογική σύμβαση εργασίας των λιμενεργατών του ΟΛΠ, ως επιχειρησιακή και όχι κλαδική αφήνει απ' έξω εξαρχής τους εργαζόμενους της ΣΕΠ. Σημειώνεται βέβαια πως σε περίπτωση που υλοποιούταν η αλλαγή καταστατικού του σωματείου λιμενεργατών του ΟΛΠ θα μπορούσαν να εργαστούν με αντίστοιχους όρους και οι νεοπροσληφθέντες εργαζόμενοι στους προβλήτες 2 και 3. Τον Μάιο του 2022 υπογράφεται συλλογική σύμβαση έπειτα από μαζικούς αγώνες του Σωματείου της ΕΝΕΔΕΠ, ενώ εξακολουθεί να διεκδικεί στα πλαίσια ενός ενιαίου ταξικού και εργατικού μετώπου κλαδική σύμβαση κοινή για όλους τους εργαζόμενους, τόσο στο λιμάνι του Πειραιά, όσο και στα λοιπά λιμάνια της χώρας.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας δεν πραγματοποιείται μια εκτεταμένη έρευνα σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και τις αντίστοιχες εργατικές αρνήσεις και διεκδικήσεις που διαμορφώνονται γύρω από αυτές. Σε κάθε περίπτωση κρίνεται βέβαια σκόπιμο να αναφερθεί πως η αποσάθρωση των εργασιακών σχέσεων θα πρέπει να μελετηθεί στα πλαίσια μιας συνολικότερης επίθεσης στην εργασία στα πλαίσια του νεοφιλελευθερισμού και όχι ως μεμονωμένη πρακτική ενός, του κινεζικού εν προκειμένω μονοπωλίου. Η

εργασία στις προβλήτες των λιμένων αποτελεί εργασία με συγκεκριμένες ιστορικές αναπαραστάσεις σε επίπεδο τάξης και φύλου και έχει μελετηθεί ως τέτοια. Ο κατά κανόνα λευκός άντρας λιμενεργάτης με συνδικαλιστική δράση κατείχε κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αι. διαφορετική συμβολική θέση στο εθνικό και κοινωνικό φαντασιακό συγκριτικά με σήμερα. Σε δεκαετίες που οι συνδικαλιστικοί εργατικοί αγώνες είχαν μεγαλύτερη σύνδεση με πολιτικές εξουσίες, επηρεάζοντας διοικήσεις αλλά και ντόπια επιχειρηματικά συμφέροντα διαμορφώθηκαν κοινωνικές συναινέσεις, χάρη στις οποίες περιφρουρήθηκαν και δικαιώματα στην εργασία τα οποία μοιάζει να έχουν παρέλθει. Με το πέρασμα από αυτήν την περίοδο της σοσιαλδημοκρατίας σε αυτή του άκρατου νεοφιλελευθερισμού αποσυνδέθηκε σε έναν βαθμό τόσο το εργατικό υποκείμενο από τους κοινωνικούς αγώνες, όσο και αυτοί από την κοινωνικοπολιτική επιρροή που ασκούσαν, σε μια περίοδο που το παλαιότερο κοινωνικό συμβόλαιο φαίνεται να έχει παρέλθει.

#### **4.2.2 Ασφάλεια και ασφαλειοποίηση στην ελεύθερη ζώνη**

Η ασφάλεια εμφανίζεται ως άξονας που διατρέχει τον λόγο γύρω από την εφοδιαστική αλυσίδα, είτε τον κυρίαρχο σε επίπεδο επιχειρησιακών στρατηγικών, είτε τον ανταγωνιστικό σε επίπεδο εργατικών διεκδικήσεων. Σε ότι αφορά την ουσιαστική ασφάλεια στην εφοδιαστική αλυσίδα, την εργασιακή ασφάλεια οι συνθήκες και τα μέσα που την διαφυλάσσουν υποχωρούν υπό το βάρος της προτεραιοποίησης της μέγιστης κερδοφορίας καθώς και της ταχύτητας που αυτή επιβάλλει. Οι διεκδικήσεις των εργαζομένων σχετικά με τα μέσα ατομικής προστασίας και την ασφάλεια στην εργασία διαμορφώνονται υπό το βάρος του τραγικού απολογισμού των εργατικών ατυχημάτων. Σε ότι αφορά τα μέτρα ασφάλειας στην εργασία, συγκεκριμένα στον ΟΛΠ υπάρχουν σε μόνιμη βάση δύο ασθενοφόρα, ένα εκ των οποίων στο ΣΕΜΠΟ, ενώ υπάρχει υποχρέωση για μόνιμο γιατρό εργασίας.

Γενικότερα θα λέγαμε πως τόσο η έννοια της ασφάλειας, όσο και αυτή της ανάπτυξης ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία εννοιών οι οποίες αποπολιτικοποιούν τα συζητούμενα θέματα διατηρώντας το πλεονέκτημα να ανήκουν στην κατηγορία ενός θετικού λόγου. Οι έννοιες της ανάπτυξης και της ασφάλειας διαπλέκονται δημιουργώντας σχήματα τα οποία ορίζουν την μία ως προϋπόθεση για την επέκταση της άλλης. Ο Hilary Benn, πρώην υπουργός Διεθνούς Ανάπτυξης του Ηνωμένου Βασιλείου αναφέρει χαρακτηριστικά σε ομιλία του στο Κέντρο για την παγκόσμια ασφάλεια στις 23-06-2004 πως «η ανάπτυξη χωρίς ασφάλεια δεν είναι εφικτή. Η ασφάλεια χωρίς την ανάπτυξη είναι μόνο προσωρινή». Η έννοια της ασφάλειας αναδύεται μέσα από την διττή και αμφιλεγόμενη φύση της ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένου του καπιταλισμού της καταστροφής (Luckham, 2007), καταλήγοντας να αποτελεί μια λέξη που έχει κυριαρχήσει στο λεξιλόγιο της ανάπτυξης (Cornwall and Eade, 2010a). Η ασφάλεια στην εφοδιαστική αλυσίδα επενδύεται με αντίστοιχο τρόπο με θετική χροιά, παραπέμποντας στην επάρκεια αγαθών για την ομαλή λειτουργία της αγοράς και κατ' επέκταση της κοινωνίας. Η Παγκόσμια Τράπεζα την ορίζει ως έννοια που περιλαμβάνει προγράμματα, συστήματα, τεχνολογίες και λύσεις για την αντιμετώπιση απειλών στην εφοδιαστική αλυσίδα και κατά συνέπεια στην οικονομική, κοινωνική και φυσική ευημερία των πολιτών και της οργανωμένης κοινωνίας (IBRD, 2009). Η διασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας στα πλαίσια του παγκόσμιου εμπορίου εκφράζεται μέσα από το λεξιλόγιο της ασφάλειας, ως ασφάλεια των εμπορικών ροών, επισιτιστική ασφάλεια, επάρκεια προϊόντων και πρώτων υλών, ονοματίζοντας ως απειλή οτιδήποτε θα μπορούσε να σημαίνει την διακοπή ή την επιβράδυνση τους.

Η logistics city είναι κάτι παραπάνω από μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου, καθώς συνδυάζει την πειθαρχία της στρατιωτικής βάσης με το καθεστώς εξαίρεσης ενός κέντρου κράτησης (Cowen, 2014), μια «ασφαλής περιοχή» στην περιφέρεια του λιμένα, όπου το ισχύον νομοθετικό καθεστώς παραχαράσσεται. Ο διεθνής κώδικας ασφάλειας ναυτιλίας και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS) τίθεται σε ισχύ το 2004, σε μια περίοδο

που κυριαρχεί το αφήγημα του πολέμου κατά της τρομοκρατίας μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001. Για τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιάς ο ISPS εφαρμόζεται από την 6<sup>η</sup> Μαΐου 2011. Συνοπτικά περιλαμβάνει μια σειρά ενεργειών και διαδικασιών σε περίπτωση διάγνωσης μιας απειλής για το πλήρωμα ενός πλοίου και την διαχειρίστρια εταιρία, καθώς και πρωτόκολλα ασφαλείας που διέπουν τους λιμένες και τα πλοία που ελλιμενίζονται σε αυτούς, προβλέποντας ένα σύνολο οδηγιών που θα πρέπει να ακολουθηθούν.

Για την εφοδιαστική αλυσίδα η ενδεχόμενη διατάραξη της ομαλής ροής κυκλοφορίας σημαίνει τρωτότητα του συστήματος. Η ανθεκτικότητα εμφανίζεται ως εξασφάλιση της διαρκούς και ανεμπόδιστης κυκλοφορίας και οι παράγοντες που θα μπορούσαν να την επηρεάσουν πιθανές απειλές. Η αποτελεσματικότητα της just in time παραγωγής ξεγυμνώνεται τελικά μπροστά στην πολλαπλότητα των επονομαζόμενων κρίσεων που μπορούν να την πλήξουν. Το ενδεχόμενο της καθυστέρησης κατά την κυκλοφορία των εμπορευμάτων έχει καθιερωθεί ως θεμελιώδες ζήτημα τόσο για τις εταιρίες, όσο και τους οργανισμούς που εμπλέκονται στις ροές του παγκόσμιου εμπορίου με αποτέλεσμα την σύσταση και τον διαρκή εκσυγχρονισμό μιας αρχιτεκτονικής ασφάλειας που διέπει διεθνώς τους τόπους κυκλοφορίας. Αυτό το νέο πλαίσιο ασφαλείας της τροφοδοτικής αλυσίδας βασίζεται σε μια σειρά από διεθνείς κανονισμούς, συνοριακή και τελωνειακή διαχείριση, συλλογή δεδομένων, παρακολούθηση, εργασιακούς καταναγκασμούς, σε συνδυασμό με στρατιωτική παρουσία στην θάλασσα. Πρόκειται για ένα πλαίσιο μηχανισμών ελέγχου σε όλες τις κλίμακες, από την ενσώματη κλίμακα ενός λιμενεργάτη, έως αυτήν των παγκόσμιων οικονομικών και γεωπολιτικών συσχετισμών, υποτάσσοντας την πρώτη στους σχεδιασμούς και τις στοχεύσεις της δεύτερης.

Η ευαλωτότητα του εν λόγω συστήματος γίνεται ορατή μέσα από απειλές όπως μια συνδικαλιστική απεργία, μια φυσική καταστροφή, μια τρομοκρατική ενέργεια. Στην περίπτωση της ΣΕΠ η πολεμική απέναντι στο Σωματείο εργαζομένων ΕΝΕΔΕΠ έχει λάβει ήδη διάφορες μορφές, μέσα από την ίδρυση ανταγωνιστικού εργοδοτικού σωματείου, θέτοντας το πρώτο και τις απεργίες που προκηρύσσει εκτός νόμου, διώκοντας μέλη του και εκφοβίζοντάς νέους εργαζόμενους για την μη συμμετοχή τους σε συνδικαλιστικές ενέργειες. Ενδεικτική της κλιμάκωσης αυτής της πολεμικής και της καθιέρωσης των εμπορικών λιμανιών ως κατεξοχήν τόπους καπιταλιστικής συσσώρευσης και εξαίρεσης είναι η ενεργοποίηση του Taft – Hartley Act, νομοθετικού πλαισίου της εποχής της δουλείας σε λιμάνια των ΗΠΑ το 2002 για τον έλεγχο των απεργιών που βρίσκονταν σε εξέλιξη σε αυτά. Η βιαιότητα της καταστολής της απεργίας, η απειλή των απεργών λιμενεργατών με πρόστιμα, ποινικές διώξεις και τελικά η στρατιωτική επέμβαση που πραγματοποιήθηκε για την λήξη της επιβεβαιώνει τελικά και την σημασία της ως αναγνωρισμένη απειλή για την ομαλότητα της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας. (Cowen, 2014).

Στο παράδειγμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου το 2023 η διακοπή της κυκλοφορίας τόσο μετά το θανατηφόρο δυστύχημα της σύγκρουσης αμαξοστοιχιών στα Τέμπη, όσο και μετά τα έντονα πλημμυρικά φαινόμενα έπειτα από την κακοκαιρία Daniel αποτέλεσε κρίση που επηρέασε ευρύτερα την αλυσίδα των logistics και των υποδομών, χερσαίων και λιμενικών. Η COSCO μάλιστα ασκούσε συνεχείς πιέσεις για την επανέναρξη της κίνησης των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στο δίκτυο, ονοματίζοντας τις εν λόγω κρίσεις ως απειλές για την λειτουργία των εμπορευματικών ροών στην ευρύτερη περιοχή. Μια φυσική καταστροφή και ένα πολύνεκρο δυστύχημα εξομοιώνονται στην αρχιτεκτονική της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, χωρίς να εξετάζονται τα κάθε φορά ιδιαίτερα αίτια και χαρακτηριστικά τους, χωρίς να δίνεται καν έμφαση στην θέσπιση μέτρων για την μελλοντική αποφυγή τους, παρά μόνο στην κατάστροψη ενός σχεδίου ανθεκτικότητας. Με τον όρο ανθεκτικότητα υπονοείται η διατήρηση της ακεραιότητας της υποδομής και του συστήματος απέναντι στην οποιαδήποτε κρίση, η οποία και ισοδυναμεί με οικονομική ζημία.

Παράλληλα η συνθήκη της μη υπαγωγής της περιοχής της Ελεύθερης Ζώνης και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτή σε τυπικές διατάξεις του εγχώριου δικαίου θέτει σε εφαρμογή ένα καθεστώς εξαίρεσης με αυξημένες απαιτήσεις επιτήρησης και ελέγχου. Το ΦΕΚ ίδρυσης τους (ΦΕΚ 4513/Β/15.10.2018) αναφέρει σχετικά «Οι ελεύθερες ζώνες περιφράσσονται με σταθερή περίφραξη, το ύψος και το είδος της οποίας καθορίζεται στην απόφαση σύστασης, μετά από εισήγηση του τελωνείου ελέγχου και επιφυλασσόμενων των διατάξεων άλλων Δημόσιων Αρχών, με γνώμονα τη διασφάλιση της τελωνειακής επιτήρησης και την αποτροπή της παράτυπης εξόδου εμπορευμάτων». Στην περίπτωση του εμπορικού λιμένα του Νέου Ικονίου η περίμετρος οριοθετείται από περίφραξη σε συνδυασμό με κάμερες καταγραφής αποτρέποντας την απόπειρα μη ελεγχόμενης εισόδου από τις ορισμένες εισόδους.

Σε συνδυασμό με τα υλικά μέτρα αποτροπής της εισόδου στον περιφραγμένο χώρο της Ζώνης αναπτύσσονται και εκτείνονται τεχνολογίες καταγραφής εισερχόμενων και εξερχόμενων ατόμων και φορτίων. Στο Πειραιά αναπτύσσεται συνολικά ένα πλέγμα τεχνολογικών εφαρμογών 4<sup>ης</sup> γενιάς καταγραφής δεδομένων και παραγωγής πληροφορίας. Πιο συγκεκριμένα η ΣΕΠ Α.Ε. θέτει σε λειτουργία ψηφιακή διαδικαστική εφαρμογή με την ονομασία HPSCS το 2020, η οποία καταγράφει σε πραγματικό χρόνο και καθ' όλο το 24ωρο την θέση πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων, αποτυπώνοντας κάθε δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα σε αυτό, είτε περιλαμβάνει είτε όχι έμβια εργασία. Έπειτα από αντιδράσεις από τις ελληνικές αρχές τίθεται σε παύση η εν λόγω πλατφόρμα με σκοπό να λειτουργήσει η Εθνική Ενιαία Πλατφόρμα Λιμενικής Κοινότητας, η οποία νομοθετείται υπό την ευθύνη της πολιτείας και αφορά το σύνολο των λιμανιών της χώρας, παρόλο που δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή μέχρι και σήμερα. Σε κάθε περίπτωση η σχέση υποδομών, εργασίας και τεχνολογικών εφαρμογών είναι πολυεπίπεδη και έχει μελετηθεί στην βιβλιογραφία υπό το πρίσμα του πως τεχνολογίες διακυβέρνησης καθορίζουν και ελέγχουν λειτουργίες της διαμετακομιστικής αλυσίδας και εργασιακές πρακτικές (Hatzoroulos and Kambouri, 2018; Neilson, 2019). Πρότυπα, πρωτόκολλα, κανονισμοί είναι παρόντα σε αυτήν την διαδικασία διαμορφώνοντας το μικρο - επίπεδο των αλγοριθμικών υπολογισμών, μέσω διαλειτουργικών εφαρμογών και συστημάτων, το καθημερινό επίπεδο της εργασιακής πραγματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας, έως τελικά το μακρο - επίπεδο του κεντρικού σχεδιασμού των υποδομών.

Σε ένα εμπορικό λιμάνι καθίσταται κομβικής σημασίας η επένδυση κεφαλαίων για τον εκσυγχρονισμό των λειτουργιών εκείνων που θα εξασφαλίσουν την μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στις αποβάθρες του. Ο χρόνος αναμονής των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά κυμαίνεται κατά μέσο όρο στις 1 με 2 ημέρες, ενώ απαιτείται ισοδύναμο περίπου διάστημα στις αποβάθρες του για την φορτοεκφόρτωση, χρόνοι ισοδύναμοι με τους αντίστοιχους σε μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου. Προς αυτήν την κατεύθυνση οργανώνεται ο σχεδιασμός για αύξηση της χωρητικότητας των προβλητών, ο εκσυγχρονισμός των γερανογεφυρών εκφόρτωσης, αλλά και η εντατικοποίηση της ενσώματης εργασίας στο λιμάνι.

Διαφαίνεται πως η λειτουργία ενός λιμανιού ως hub για το διαμετακομιστικό εμπόριο καθιερώνει μια κατάσταση εξαίρεσης, η οποία δημιουργώντας το έδαφος για την εντατικοποίηση της εξόρυξης υπεραξίας, δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη πολλαπλών υποδομών και την εγκατάσταση επιμέρους εταιριών. Στον ΣΕΜΠΟ Πειραιά φαίνεται να έχει εφαρμοστεί μια κατάσταση εξαίρεσης, ιδίως σε ότι αφορά τις συνθήκες εργασίας παρόλα αυτά δεν έχει εδραιωθεί η λειτουργία του ως πολυλειτουργικού hub. Η ελληνική πραγματικότητα του λιμανιού του Πειραιά φαίνεται έτσι σαν να ακροβατεί μεταξύ του χαρακτηρισμού “logistics city”, όπως αυτή περιεγράφηκε παραπάνω και μιας τυπικής εμπορικής λιμενικής δραστηριότητας. Εάν είχε τεθεί ενδεχομένως σε εφαρμογή η υλοποίηση του σχεδιασμού για την εγκατάσταση και λειτουργία ενός πολυλειτουργικού διαμετακομιστικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο θα

προσέγγιζε τα χαρακτηριστικά μιας logistics city με συνδυασμό δικτύων υποδομής και δραστηριοτήτων συναρμολόγησης και διανομής, σε έναν σαφώς οριοθετημένο γεωγραφικά χώρο.

Με δεδομένο πως τα νομοθετικά εργαλεία υπάρχουν ή ακόμη και κατασκευάζονται κατά περίπτωση η μη επέκταση του κύκλου εργασιών του εμπορικού λιμανιού σχετίζεται τόσο με την ακολουθούμενη στρατηγική του ΟΛΠ, όσο και του ευρύτερου επιχειρηματικού κλίματος γύρω από το διαμετακομιστικό εμπόριο στην περιοχή. Το hub του Πειραιά φαίνεται να ευθυγραμμίζεται με την στρατηγική της COSCO για τις πλωτές διαδρομές με κόμβο την Μεσόγειο και να τροφοδοτεί την αύξηση του κύκλου εργασιών του σχεδόν αποκλειστικά από αυτές. Παράλληλα η ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ως σταθμό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του βόρειου οδικού και σιδηροδρομικού άξονα, όπως περιεγράφηκαν παραπάνω βάζουν στον χάρτη ένα σύστημα διαμετακομιστικών λειτουργιών από την κεντρική και νοτιοανατολική Ευρώπη με έξοδο στην Μεσόγειο, με πλεονεκτική θέση στους χερσαίους άξονες και διαφορετική ιδιοκτησία και διαχείριση. Σε κάθε περίπτωση η μη εγκατάσταση και λειτουργία ενός hub στα πρότυπα της logistics city στον Πειραιά και η ακόλουθη αδυναμία προσέλκυσης επιμέρους εταιριών σε αυτή μπορεί να αντιμετωπιστεί ως τεκμήριο της προσωρινότητας του ως επένδυση. Η μελλοντική του εξέλιξη μπορεί επομένως να εδράζεται στην ισχυρή βάση των προνομιακών γεωγραφικών και φυσικών χαρακτηριστικών, παραμένει όμως συγχρόνως ευάλωτη στον ανταγωνισμό άλλων λιμένων της περιοχής που μπορούν να διαδραματίσουν έναν αντίστοιχο ρόλο (βλ. Port Said), όσο δεν προσφέρει χαρακτηριστικά ενός διαλειτουργικού hub και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την στρατηγική μίας και μόνο εταιρίας megacARRIER, εν προκειμένω της COSCO.



## Συμπεράσματα

Η εξέταση του ρόλου του λιμένα του Πειραιά στις διαδρομές και τα δίκτυα του παγκόσμιου εμπορίου συνεισέφερε στην κατανόηση όχι μόνο αυτής καθαυτής της θέσης του στα παγκόσμια δίκτυα, αλλά και της συνδεσιμότητας του στην τοπική κλίμακα της καθημερινότητας των όμορων Δήμων. Τα εμπορικά λιμάνια που λειτουργούν ως κόμβοι του διαμετακομιστικού εμπορίου ενσωματώνουν χαρακτηριστικά του παγκόσμιου χαρακτήρα τους, καθώς μετατρέπονται από κομβικά κέντρα εντός του αστικού ιστού σε κόμβους παγκόσμιας εμβέλειας. Έχοντας να συνδιαλλαγούν και να ανταγωνιστούν άλλα αντίστοιχα συμπίεζονται τα στοιχεία εκείνα που αναφέρονται στο τοπικό, προς όφελος της ανάπτυξης ενιαίων χαρακτηριστικών του καπιταλισμού της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Το λιμάνι του Πειραιά, ως λιμάνι κόμβος έχει αναπτυχθεί επιτυχάνοντας την διασύνδεση του με λιμένες στα πλαίσια του παγκόσμιου εμπορίου. Ταυτόχρονα όμως καταγράφεται η αποσύνδεση του από τα τοπικά δίκτυα οικονομίας και τοπικής διακυβέρνησης. Ο χαρακτήρας του λιμένα ως εμπορικό λιμάνι μεταφορτώσεων, κατά πλειοψηφικό μερίδιο για θαλάσσιες αποκλειστικά μεταφορές το καθιστά περικλειστο με όλο και λιγότερη διασύνδεση με λοιπά χερσαία δίκτυα υποδομής και οικονομικές δραστηριότητες στην τοπική κλίμακα. Η εξέλιξη του λιμανιού, η διακύμανση του κύκλου εργασιών του, η προτεραιοποίηση της ανάπτυξης συγκεκριμένων λειτουργιών εξαρτάται άμεσα από τον ρόλο του αυτό ως hub για το πλωτό διαμετακομιστικό εμπόριο. Η αναβάθμιση του ρόλου στο παγκόσμιο εμπόριο φαίνεται να είναι άμεσα και σχεδόν απόλυτα εξαρτώμενη από την στρατηγική του εταιρικού μονοπωλίου που διαχειρίζεται τους προβλήτες του. Για την τοπική κοινωνία γίνεται αντιληπτό εν τέλει ως ένας θύλακας εντός της αστικής περιοχής του Περάματος. Θύλακας τόσο σε ότι αφορά τα υλικά εμπόδια και όρια που αναπτύσσονται στην περίμετρο του, όσο και αναφορικά με τις επικρατούσες συνθήκες εργασίας σε αυτό.

Η προσέγγιση της εν λόγω κρίσιμης υποδομής ξεφεύγει από μια τεχνοκρατική προσέγγιση ανάλυσης των υποδομών, αναγνωρίζοντας τες ως κατεξοχήν τόπους συσσώρευσης, δανειζόμενη εργαλεία από την σφαίρα της πολιτικής οικονομίας. Η σχέση αυτή των υποδομών και του χώρου με την συσσώρευση συνοψίζεται στο παρακάτω σχήμα. Από τη μία το κεφάλαιο επιδιώκει να εκμηδενίσει τον χώρο μέσω του χρόνου σε μια ατέρμονη προσπάθεια εξάπλωσης και συσσώρευσης υπεραξίας, κάμπτοντας όλα τα χωρικά εμπόδια και εξασφαλίζοντας την διαρκή κυκλοφορία του. Από την άλλη, επιδιώκοντας την χωροχρονική συρρίκνωση η κίνηση του κεφαλαίου εξαρτάται αναγκαστικά από γεωγραφικά εντοπισμένες και σταθερές υποδομές. Παράλληλα με τον νέο ρόλο και την σημασία που αναλαμβάνουν πλέον οι πόλεις στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου παραγωγικού κεφαλαίου, ως τόποι που ευνοούν την κεφαλαιακή συσσώρευση και κυκλοφορία, οι άξονες, οι κόμβοι, τα hubs συγκρούονται με υφιστάμενα πλέγματα πολιτικής εξουσίας, παράγοντας νέες χωρικότητες, οι οποίες στην εν λόγω περίπτωση περιγράφονται με τους όρους logistics hub ή logistics city.

Επιχειρώντας να απαντηθεί το ερώτημα εάν το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά μπορεί να χαρακτηριστεί logistics hub ή logistics city εξετάστηκαν οι λειτουργίες που αναπτύσσονται σε αυτό, η συνδεσιμότητα του μέσω δικτύων υποδομών και το καθεστώς λειτουργίας του. Η ανάλυση των εν λόγω χωρικών, οικονομικών και λειτουργικών σχηματισμών έγινε κατά την προσέγγιση τους μέσα από το τρίπτυχο χωρικής διακυβέρνησης, εμπορεύματος και εργασίας. Στο παράδειγμα του Πειραιά συναντάται μια σειρά από τα χαρακτηριστικά των logistics cities, όπως η διασύνδεση με δίκτυα υποδομής, η σαφής και περιφρουρούμενη οριοθέτηση, η εργασιακή πραγματικότητα ως εξαίρεση. Η νομοθετική αποτύπωση του πλαισίου λειτουργίας του, με την καθιέρωση του καθεστώτος της Ελεύθερης Ζώνης αποτελεί τελικά και τον πυρήνα που τροφοδοτεί και νομιμοποιεί την ανάπτυξη του προς αυτήν την κατεύθυνση. Παράλληλα όμως,

ο σχεδιασμός για την μετατροπή του εμπορικού λιμανιού σε πολυλειτουργικό κόμβο για το διαμετακομιστικό εμπόριο μένει τελικά ανολοκλήρωτος, όπως και ο σχεδιασμός για την δημιουργία ενός dry port στην Δυτική Αττική. Η αδυναμία ανάπτυξης ενός κόμβου τέτοιου τύπου, καθώς και η ακόλουθη αδυναμία προσέλκυσης και εγκατάστασης δραστηριοτήτων διαμετακομιστικής αλυσίδας σε ευρεία κλίμακα λειτουργεί ως ενισχυτικός παράγοντας του κλειστού και απόλυτα συνδεδεμένου χαρακτήρα του λιμένα με την στρατηγική της εταιρίας που διαχειρίζεται τις προβλήτες του.

Οι διαδρομές του παγκόσμιου εμπορίου και η χωρική ανάπτυξη των υποδομών εν γένει εξαρτώνται άμεσα από την γεωγραφική θέση και τις προσφερόμενες από αυτήν δυνατότητες διασύνδεσης. Η θέση του Πειραιά στην έξοδο του Σουέζ αποτέλεσε την αφετηρία για την εξέλιξη του. Οι γεωγραφίες του παγκόσμιου πλωτού εμπορίου είναι όμως μεταβαλλόμενες, καθώς επηρεάζονται κατά κόρον από οικονομικούς και γεωπολιτικούς παράγοντες. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας εξετάστηκαν οι συναρθρώσεις τους με τους παραπάνω παράγοντες σε έναν δεδομένο γεωγραφικά χώρο, το λιμάνι του Πειραιά και σε μια δεδομένη χρονική συγκυρία. Η γεωγραφία ορίζει τις δυνατότητες ανάπτυξης συναρτήσεων των χωρικών εμποδίων, δεν προδιαγράφει όμως και την εξέλιξη μιας υποδομής, ως ένα μοναδικό στοιχείο που παραμένει συμπαγές και αμετάκλητο στον χρόνο. Απομακρυνόμενοι από μια ντετερμινιστική θεώρηση για την χωρική ανάπτυξη εξετάστηκαν οι αλληλεπιδράσεις των χωρικών και γεωγραφικών παραγόντων με δεδομένα της παρούσας χρονικής συγκυρίας. Τέτοια αποτέλεσαν η στρατηγική για την διείσδυση της Κίνας στην αγορά της Ευρώπης και των Βαλκανίων, η επιφυλακτικότητα από την πλευρά ηγετικών δυτικών δυνάμεων, όπως οι ΗΠΑ και η Γερμανία απέναντι σε αυτή, η γεωπολιτική συνθήκη στην Ερυθρά θάλασσα και τα στενά του Μπαντ ελ Μαντέμπ.

Η εξέταση των συναρθρώσεων, ως μέθοδος ανάλυσης δεν εδράζεται στην θέαση μιας απομονωμένης χρονικής στιγμής αλλά μιας σύνθεσης αντιθέσεων, διαφορετικών δεδομένων και συνθηκών (Hall, 1980). Η έμφαση στην εμπάθυνση σε ένα δεδομένο πλαίσιο δεν αποτελεί επίκληση ενός αδρανούς υποβάθρου αλλά περιλαμβάνει την θέαση της εξεταζόμενης μελέτης περίπτωσης σε μια κίνηση μέσα στον χρόνο. Μέσω της επίκλησης της έννοιας των συναρθρώσεων, όπως την έχει ορίσει ο Hall ήρθαν σε διάλογο στα πλαίσια της εξέτασης της παρούσας μελέτης περίπτωσης οι καπιταλιστικές σχέσεις της οικονομίας της εφοδιαστικής αλυσίδας και οι προκαπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής, της αναζήτησης ζωνών επιρροής και νέων αγορών για το πλωτό εμπόριο από την περίοδο της αποικιακής συσσώρευσης έως σήμερα. Σε αυτό το πλαίσιο αναδιατυπώθηκαν και ανακατασκευάστηκαν ισχυρισμοί της θεωρίας για την καινοτομία των υποδομών και την πολιτική οικονομία των ζωνών logistics ώστε να περιγράψουν την περίπτωση του Πειραιά. Το εμπορικό λιμάνι του Ν. Ικονίου έγινε αντιληπτό τόσο ως μια υποδομή με αναπτυξιακή δυναμική σε παγκόσμια κλίμακα, όσο και ως τόπος του καπιταλισμού της άνισης ανάπτυξης, με συνέπειες στον άμεση τοπικό περίγυρο.

Η ανάλυση του χωροχρονικού πλαισίου εστίασε σε ιστορικές στιγμές κρίσεων, με την πεποίθηση πως αυτές μπορεί να αποτελέσουν κινητήριες στιγμές, φέρνοντας στην επιφάνεια τις εσωτερικές αντιφάσεις της εξεταζόμενης υποδομής. Η κρίση του covid και οι επιπτώσεις της στην καταναλωτική κίνηση, η κρίση στο Σουέζ, πυροδοτούμενη από μια γεωπολιτική συνθήκη απογυμνώνουν ή και ανατρέπουν άλλοτε παγιωμένα χαρακτηριστικά. Η εφοδιαστική αλυσίδα έχει αναπτύξει μια σφαίρα πρακτικών και τεχνολογιών υπό το πρίσμα της αντιμετώπισης κρίσεων, για την εξάλειψη της ενδεχομενικότητας και την διασφάλιση των αδιάκοπων και αποτελεσματικών ροών. Το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά χαρακτηρίζεται ήδη από τον τίτλο της παρούσας εργασίας ως κρίσιμη υποδομή. Η κρισιμότητα της αυτή όπως φαίνεται έγκειται στην κομβική σημασία του για την ασφάλεια του εφοδιαστικού εμπορίου σε κλίμακα ευρύτερη των στενών γεωγραφικών ορίων της Ελλάδας, των Βαλκανίων και της Μεσογείου παράγοντας συγκλύσεις, αντιθέσεις και συγκρούσεις σε μια γκάμα χωρικών κλιμάκων.

## Βιβλιογραφία

- Apostolopoulou, E., 2021. Tracing the Links between Infrastructure-Led Development, Urban Transformation, and Inequality in China's Belt and Road Initiative. *Antipode* 53, 831–858. <https://doi.org/10.1111/anti.12699>
- Bennett, M.M., 2020. Is a pixel worth 1000 words? Critical remote sensing and China's Belt and Road Initiative. *Political Geography* 78, 102127. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102127>
- Birtchnell, T., Savitzky, S., Urry, J. (Eds.), 2015a. *Cargomobilities: moving materials in a global age*, 1 Edition. ed, Changing mobilities. Routledge, New York.
- Birtchnell, T., Savitzky, S., Urry, J. (Eds.), 2015b. *Cargomobilities: moving materials in a global age*, 1 Edition. ed, Changing mobilities. Routledge, New York.
- Bonacich, E., Wilson, J.B., 2008. *Getting the goods: ports, labor, and the logistics revolution*. Cornell University Press, Ithaca, N.Y.
- Bost, F., 2019a. Special Economic Zones: Methodological Issues and Definition. *Transnational Corporations Journal* 26.
- Bost, F., 2019b. Special economic zones: methodological issues and definition. *Transnational Corporations* 26, 141–156. <https://doi.org/10.18356/948d2781-en>
- Brattberg, E., Le Corre, P., Stronski, P., de Waal, T., 2021. *China's Influence in Southeastern, Central, and Eastern Europe: Vulnerabilities and Resilience in Four Countries*. Carnegie Endowment for International Peace.
- Brenner, N., Theodore, N., 2002. Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism." *Antipode* 34, 349–379. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246>
- Cai, F., Nolan, P. (Eds.), 2022. *The routledge handbook of the belt and road*, Second edition. ed, Routledge international handbooks. Routledge Taylor & Francis Group, London ; New York.
- Cai, F., Nolan, P., Wang, L. (Eds.), 2022. *Routledge handbook of the belt and road*, Second Edition. ed, Routledge international handbooks. Routledge, London. <https://doi.org/10.4324/9781003286202>
- Campling, L., Colás, A., 2018. Capitalism and the sea: Sovereignty, territory and appropriation in the global ocean. *Environ Plan D* 36, 776–794. <https://doi.org/10.1177/0263775817737319>
- Carchedi, G., Roberts, M., 2021. The Economics of Modern Imperialism. *Hist. Mater.* 29, 23–69. <https://doi.org/10.1163/1569206X-12341959>
- Castells, M., 2010. *The rise of the network society*, 2nd ed., with a new pref. ed. Wiley-Blackwell, Chichester, West Sussex.
- Chen, X., 2018. Globalisation redux: can China's inside-out strategy catalyse economic development and integration across its Asian borderlands and beyond? *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11, 35–58. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy003>
- Cheru, F., Obi, C.I. (Eds.), 2010. *The rise of China and Africa in India: challenges, opportunities and critical interventions*, Africa now. Zed Books (in Association with the Nordic Africa Institute, Uppsala), London.
- Chlomoudis, C., 2015. The development of the Piraeus Port Authority and COSCO. <https://doi.org/10.17902/20971.47>
- Chua, C., Danyluk, M., Cowen, D., Khalili, L., 2018. Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics. *Environ Plan D* 36, 617–629. <https://doi.org/10.1177/0263775818783101>
- Cidell, J., 2012. Flows and Pauses in the Urban Logistics Landscape: The Municipal Regulation of Shipping Container Mobilities. *Mobilities* 7, 233–245. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.654995>
- Clarke, J., 2015. Stuart Hall and the theory and practice of articulation. *Discourse: Studies in the Cultural Politics of Education* 36, 275–286. <https://doi.org/10.1080/01596306.2015.1013247>

- Cornwall, A., Eade, D. (Eds.), 2010a. *Deconstructing development discourse: buzzwords and fuzzwords*. Practical Action Pub. ; Oxfam, Rugby, Warwickshire, UK : Oxford.
- Cornwall, A., Eade, D. (Eds.), 2010b. *Deconstructing development discourse: buzzwords and fuzzwords*. Practical Action Pub. ; Oxfam, Rugby, Warwickshire, UK : Oxford.
- Cowen, D., 2020a. Following the infrastructures of empire: notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography* 41, 469–486. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1677990>
- Cowen, D., 2020b. Following the infrastructures of empire: notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography* 41, 469–486. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1677990>
- Cowen, D., 2014. *The deadly life of logistics: mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Cowen, D., Smith, N., 2009. After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics. *Antipode* 41, 22–48. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2008.00654.x>
- Danyluk, M., 2018. Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *Environ Plan D* 36, 630–647. <https://doi.org/10.1177/0263775817703663>
- Darian-Smith, E., McCarty, P.C., 2017. *The global turn: theories, research designs, and methods for global studies*. University of California Press, Oakland, California.
- Dodds, K., 2005. *Global geopolitics: a critical introduction*. Pearson Prentice Hall, Harlow, England ; New York.
- Fantu Cheru, Obi, C. (Eds.), 2010. *The rise of China and India in Africa: challenges, opportunities and critical interventions*, Africa now. Zed Books, London, England. <https://doi.org/10.5040/9781350223493>
- Ferguson, J., 2017. *The anti-politics machine: "development", depoliticization, and bureaucratic power in Lesotho*, Eleventh printing. ed. University of Minnesota Press, Minneapolis London.
- Furlong, K., 2022. Geographies of infrastructure III: Infrastructure with Chinese characteristics. *Progress in Human Geography* 46, 915–925. <https://doi.org/10.1177/03091325211033652>
- Giblin, B., 2013. Économie et géopolitique : des relations utiles à (re) penser. *Hérodote* 151, 3. <https://doi.org/10.3917/her.151.0003>
- Graham, S., Marvin, S., 2001. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, London ; New York.
- Graham, S., McFarlane, C. (Eds.), 2015. *Infrastructural lives: urban infrastructure in context*. Routledge, Taylor & Francis Group, London ; New York, NY.
- Greibrokk, T., Hansen, J., Knudsen, R., Lam, Y.K., Folkers, K., Bowers, C.Y., 1975. On the isolation of a prolactin inhibiting factor (hormone). *Biochem Biophys Res Commun* 67, 338–344. [https://doi.org/10.1016/0006-291x\(75\)90321-6](https://doi.org/10.1016/0006-291x(75)90321-6)
- Grgić, G., 2023. The Changing Dynamics of Regionalism in Central and Eastern Europe: The Case of the Three Seas Initiative. *Geopolitics* 28, 216–238. <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1881489>
- Grundy-Warr, C., Sithirith, M., Li, Y.M., 2015. Volumes, fluidity and flows: Rethinking the 'nature' of political geography. *Political Geography* 45, 93–95. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2014.03.002>
- Hart, G., 2024. Modalities of Conjunctural Analysis: "Seeing the Present Differently" through Global Lenses. *Antipode* 56, 135–164. <https://doi.org/10.1111/anti.12975>
- Hart, G., 2006. Denaturalizing Dispossession: Critical Ethnography in the Age of Resurgent Imperialism. *Antipode* 38, 977–1004. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2006.00489.x>
- Harvey, D., 2016. *The ways of the world*. Oxford University Press, New York, NY.
- Harvey, D., 2003. *The new imperialism*. Oxford University Press, Oxford ; New York.
- Harvey, D., 2001. *Spaces of capital: towards a critical geography*. Routledge, New York.

- Hatzopoulos, P., Kambouri, N., 2018. Piraeus Port as a Machinic Assemblage: Labour, Precarity, and Struggles, in: Neilson, B., Rossiter, N., Samaddar, R. (Eds.), *Logistical Asia*. Springer Singapore, Singapore, pp. 155–174. [https://doi.org/10.1007/978-981-10-8333-4\\_8](https://doi.org/10.1007/978-981-10-8333-4_8)
- Heinrich, M., 2012. *An introduction to the three volumes of Karl Marx's Capital*. Monthly Review Press, New York.
- Huliaras, A., Petropoulos, S., 2014. Shipowners, ports and diplomats: the political economy of Greece's relations with China. *Asia Eur J* 12, 215–230. <https://doi.org/10.1007/s10308-013-0367-1>
- Hung, H., 2016. *The China boom: why China will not rule the world*, Contemporary Asia in the world. Columbia University Press, New York.
- Hunt, A. (Ed.), 1980. *Marxism and democracy*. Lawrence and Wishart, London.
- Iftikhar, M., Zhan, J.V., 2022a. The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics* 27, 826–851. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1832473>
- Iftikhar, M., Zhan, J.V., 2022b. The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics* 27, 826–851. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1832473>
- Juselius, G., 1975. [Association's meeting after half a year]. *Sairaanhoitaja* 50, 15–17, 22–24.
- Karaliotas, L., 2017. Performing neoliberalization through urban infrastructure: Twenty years of privatization policies around Thessaloniki's port. *Environ Plan A* 49, 1556–1574. <https://doi.org/10.1177/0308518X17699609>
- Khalili, L., 2020. *Sinews of war and trade: shipping and capitalism in the Arabian Peninsula*. Verso, London ; New York.
- Koenig, P., Poncet, S., Sanch-Maritan, M., Duvallet, C., Pigné, Y., 2023. Sold to China: Container traffic in the Port of Piraeus. *Rev International Economics roie.12675*. <https://doi.org/10.1111/roie.12675>
- Larkin, B., 2013. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annu. Rev. Anthropol.* 42, 327–343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Levinson, M., 2006. *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton University Press, Princeton, N.J.
- Liu, Z., Dunford, M., Liu, W., 2021. Coupling national geo-political economic strategies and the Belt and Road Initiative: The China-Belarus Great Stone Industrial Park. *Political Geography* 84, 102296. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102296>
- Luckham, R., 2007. The discordant voices of 'security.' *Development in Practice* 17, 682–690. <https://doi.org/10.1080/09614520701470052>
- Martin, C., 2013. Shipping Container Mobilities, Seamless Compatibility, and the Global Surface of Logistical Integration. *Environ Plan A* 45, 1021–1036. <https://doi.org/10.1068/a45171>
- Marx, K., 1993. *Grundrisse: foundations of the critique of political economy*, Penguin Classics. Penguin books, London.
- Massey, D.B., 1995. *Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production*, 2. ed. MacMillan, Houndmills.
- Mayer, M., 2017. *Rethinking the silk-road: China's belt and road initiative and emerging eurasian relations*. Springer Berlin Heidelberg, New York, NY.
- Mayer, M., Zhang, X., 2021. Theorizing China-world integration: sociospatial reconfigurations and the modern silk roads. *Review of International Political Economy* 28, 974–1003. <https://doi.org/10.1080/09692290.2020.1741424>

- McFarlane, C., Rutherford, J., 2008. Political Infrastructures: Governing and Experiencing the Fabric of the City: Political infrastructures. *International Journal of Urban and Regional Research* 32, 363–374. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00792.x>
- Mezzadra, S., Neilson, B., 2019. *The politics of operations: excavating contemporary capitalism*. Duke University Press, Durham.
- Moisio, S., 2024. Towards critical geoeconomics? *Trans Inst British Geog* 49, e12646. <https://doi.org/10.1111/tran.12646>
- Μελαβίλας, Ν., 2021. Η Cosco, το λιμάνι του Πειραιά και οι μύθοι του, [commonality.gr](http://commonality.gr)
- Narins, T.P., Agnew, J., 2020. Missing from the Map: Chinese Exceptionalism, Sovereignty Regimes and the Belt Road Initiative. *Geopolitics* 25, 809–837. <https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1601082>
- Neilson, B., 2019. Precarious in Piraeus: on the making of labour insecurity in a port concession. *Globalizations* 16, 559–574. <https://doi.org/10.1080/14747731.2018.1463755>
- Neocleous, M., 2013. Resisting resilience. *Radical Philosophy* 178, 2–7.
- Neocleous, M., 2008. *Critique of security*. Edinburgh Univ. Press, Edinburgh.
- Notteboom, T.E., Parola, F., Satta, G., 2019. The relationship between transshipment incidence and throughput volatility in North European and Mediterranean container ports. *Journal of Transport Geography* 74, 371–381. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.002>
- Oliveira, G.D.L.T., 2018. Chinese land grabs in Brazil? Sinophobia and foreign investments in Brazilian soybean agribusiness. *Globalizations* 15, 114–133. <https://doi.org/10.1080/14747731.2017.1377374>
- Oliveira, G.D.L.T., Murton, G., Rippa, A., Harlan, T., Yang, Y., 2020. China's Belt and Road Initiative: Views from the ground. *Political Geography* 82, 102225. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102225>
- Pallis, A.A., Vaggelas, G.K., 2017. A Greek prototype of port governance. *Research in Transportation Business & Management* 22, 49–57. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.12.003>
- Patnaik, U., Patnaik, P., 2017. *A theory of imperialism*. Columbia University Press, New York.
- Pavlos Hatzopoulos, Nelli Kambouri, Ursula Huws, 2014. The containment of labour in accelerated global supply chains: the case of Piraeus Port. *Work Organisation, Labour and Globalisation* 8. <https://doi.org/10.13169/workorglaboglob.8.1.0005>
- Pavlov, P.V., Makarova, E.L., Bakalarczyk, S.M., 2019. Free Economic Zones: Global Experience, Perspectives and Concept of Development in Global Practice. *Revista Espacios* 40.
- Peck, J., 2023a. Practicing conjunctural methodologies: Engaging Chinese capitalism. *Dialogues in Human Geography* 204382062311543. <https://doi.org/10.1177/20438206231154346>
- Peck, J., 2023b. Practicing conjunctural methodologies: Engaging Chinese capitalism. *Dialogues in Human Geography* 204382062311543. <https://doi.org/10.1177/20438206231154346>
- Peck, J., Yeung, H.W.-C. (Eds.), 2003. *Remaking the global economy: economic-geographical perspectives*. SAGE, London ; Thousand Oaks, Calif.
- Pétriat, P., 2023. Laleh Khalili, *Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula*. *arabianhumanities* 17. <https://doi.org/10.4000/cy.10076>
- Power, M., 2019. *Geopolitics and development*. Routledge, Taylor and Francis Group, London ; New York.
- Power, M., Mohan, G., Mercer, C., 2006. Postcolonial geographies of development: Introduction. *Singap J Trop Geogr* 27, 231–234. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9493.2006.00259.x>
- Psaraftis, H.N., Pallis, A.A., 2012. Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness. *Maritime Policy & Management* 39, 27–43. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.642316>

- Rippa, A., 2020. Mapping the margins of China's global ambitions: economic corridors, Silk Roads, and the end of proximity in the borderlands. *Eurasian Geography and Economics* 61, 55–76. <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1717363>
- Robinson, W.I., 2011. Giovanni Arrighi: Systemic Cycles of Accumulation, Hegemonic Transitions, and the Rise of China. *New Political Economy* 16, 267–280. <https://doi.org/10.1080/13563467.2010.512657>
- Rodrigue, J.-P., Notteboom, T., 2009. The geography of containerization: half a century of revolution, adaptation and diffusion. *GeoJournal* 74, 1–5. <https://doi.org/10.1007/s10708-008-9210-4>
- Rogelja, I., 2020. Concrete and coal: China's infrastructural assemblages in the Balkans. *Political Geography* 81, 102220. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102220>
- Rossiter, N., 2016. *Software, infrastructure, labor: a media theory of logistical nightmares*. Routledge Taylor & Francis Group, New York.
- Sartre, J.-P., 2006. *Colonialism and neocolonialism, [New ed.]*. ed. Routledge, London.
- Shan, W., Zhang, S., Su, J. (Eds.), 2021. *China and International Dispute Resolution in the Context of the "Belt and Road Initiative," 1st ed.* Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108561976>
- Sidaway, J.D., Woon, C.Y., 2017. Chinese Narratives on "One Belt, One Road" (一帶一路) in Geopolitical and Imperial Contexts. *The Professional Geographer* 69, 591–603. <https://doi.org/10.1080/00330124.2017.1288576>
- Smith, N., 2008. *Uneven development: nature, capital, and the production of space, 3rd ed.* ed. University of Georgia Press, Athens.
- Summers, T., 2016. China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly* 37, 1628–1643. <https://doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>
- Swyngedouw, E., 2004. Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs* 17, 25–48. <https://doi.org/10.1080/0955757042000203632>
- Swyngedouw, E., 2000. Authoritarian Governance, Power, and the Politics of Rescaling. *Environ Plan D* 18, 63–76. <https://doi.org/10.1068/d9s>
- Tsing, A., 2009. Supply Chains and the Human Condition. *Rethinking Marxism* 21, 148–176. <https://doi.org/10.1080/08935690902743088>
- Watterson, C.J., De Saint Rapt, J.-A., Yun, E., 2023. China's state-led international port development: Challenges for port states. *Marine Policy* 155, 105697. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105697>
- Wei Zheng, H., Bouzarovski, S., Knuth, S., Panteli, M., Schindler, S., Ward, K., Williams, J., 2023. Interrogating China's Global Urban Presence. *Geopolitics* 28, 310–332. <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1901084>
- Winter, T., 2021. Geocultural Power: China's Belt and Road Initiative. *Geopolitics* 26, 1376–1399. <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1718656>
- Winter, T., 2019. *Geocultural power: China's quest to revive the Silk Roads for the twenty-first century, Silk roads series*. The University of Chicago Press, Chicago.