

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ

Κόμβος μείζονος γεωπολιτικής στροφής και, βέβαια, μοχλός οικονομικής ανάπτυξης θα αποτελέσει η εκμίσθωση του λιμένος Θεσσαλονίκης εφ' όσον ευοδωθεί. Προς το παρόν η σχετική σύμβαση πρέπει να διανύσει σημαντικά στάδια: έλεγχος νομιμότητας, στάθμιση του τιμήματος, κυβερνητική απόφαση και ειδικός νόμος. Πλην απροόπτου τα στάδια αυτά θα διανυθούν. Αλλά δεν επαρκούν. Χρειάζεται και το πράσινο φως ή τουλάχιστον η ανοχή των Ηνωμένων Πολιτειών διότι είναι ήδη προφανές ότι το λιμάνι θα αποτελέσει την πρώτη πύλη της Ρωσίας προς τις Θερμές Θάλασσες. Λυδία λίθος, συνεπώς, η Θεσσαλονίκη. Εδώ θα φανερωθεί η ακόμη άδηλη πολιτική της Προεδρίας Τραμπ. Θα επιλέξει η Ουάσιγκτον μια νέα και παραγωγική ισορροπία των σχέσεων της με τη Μόσχα ή θα συνεχίσει την αδιέξοδη πεπατημένη των μετωπικών συγκρούσεων;

Υπενθυμίζεται ότι στις αρχές του 21^{ου} αιώνα είχε επικρατήσει ανάλογη ευφορία όταν Ελλάδα, Βουλγαρία και Ρωσία είχαν αποφασίσει να κατασκευάσουν τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη ο οποίος θα μετέφερε ρωσικό πετρέλαιο από τη Μαύρη Θάλασσα στο Αιγαίο παρακάμπτοντας τα Δαρδανέλια. Μέσω -και του σημερινού- Πρωθυπουργού Μπόϊκο Μπορίσοφ η Ουάσιγκτον κατήργησε τον αγωγό για να «προστατευθεί το φυσικό περιβάλλον» της Νότιας Βουλγαρίας και στην Ελλάδα εξαπέλυσε κύματα μυστικών επιχειρήσεων για την αποσταθεροποίηση -μάλλον και την εκτέλεση- του τότε Πρωθυπουργού της Κώστα Α. Καραμανλή. Έτσι μέχρι σήμερα τα Δαρδανέλια παραμένουν η μοναδική πύλη της Ρωσίας προς/από τις Θερμές Θάλασσες. Αυτό σημαίνει μεγάλο κόστος και πολύς χρόνος, παράγοντες που επιβαρύνουν την τελική τιμή του φορτίου και μειώνουν δραστικά την διεθνή ανταγωνιστικότητα της ρωσικής οικονομίας. Τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια στα δύο άκρα των Στενών αναμένουν την σειρά τους επί πολλές ώρες, ακόμη και ημέρες, έως ότου λάβουν την άδεια να τα διασχίσουν και είναι υποχρεωμένα να τα διέλθουν με ελαχίστη ταχύτητα ώστε να αποφευχθεί η βλάβη έως και η καταστροφή των διπλανών ακτών που εκατέρωθεν είναι πυκνά κατοικημένες και ταυτόχρονα σπαρμένες με σπάνια μνημεία Ιστορίας, Τέχνης και Λατρείας.

Με αυτά τα δεδομένα, που διαρκώς επιβαρύνονται, ο πλωτός ποταμός Δούναβης είναι η απείρως συντομότερη και πιο οικονομική εναλλακτική έξοδος του μεγάλου ρωσικού εμπορίου προς τις Θερμές Θάλασσες. Μέσω αυτού τα ρωσικά φορτία θα φθάνουν στο ποτάμιο λιμάνι της Σερβίας από όπου θα καταλήγουν σιδηροδρομικά στη Θεσσαλονίκη και από εδώ μεταφέρονται στον τελικό προορισμό τους είτε με πλοία είτε με νταλίκες μέσω της Εγνατίας Οδού. Γι' αυτό κρατική ρωσική εταιρεία είχε επιχειρήσει αρχικά να εξαγοράσει την ελληνική Τραϊνοσέ αλλά απέτυχε. Πριν μερικά χρόνια η Σερβία, παραδοσιακή σύμμαχος της Ρωσίας, είχε εξαγγείλει την πρόθεσή της να σχηματίσει ένα ποτάμιο δίκτυο που θα συνέδεε το Βελιγράδι με τον Θερμαϊκό. Ως φαίνεται, το σχέδιο επανέρχεται τώρα αν κρίνει κανείς από την νωπή πανηγυρική δήλωση του αρμοδίου Έλληνα υπουργού Ναυτιλίας ότι «κάποια στιγμή μπορεί η Θεσσαλονίκη να συνδεθεί και με τον Δούναβη».

Θέματα ασφαλείας δεν τίθενται. Ο χώρος του λιμένος παραμένει υπό την εθνική κυριαρχία της Ελλάδος η οποία είναι μέλος της Ατλαντικής Συμμαχίας. Το ιστορικό Γ' Σώμα Στρατού έχει πλέον επωνυμία στην αγγλοσαξονική γλώσσα και αποτελεί οργανική μονάδα του Συμμαχικού Στρατηγείου στο οποίο υπόκειται απ' ευθείας. Όταν η Δύση βομβάρδιζε την Σερβία του Σλόμπονταν Μίλόσεβιτς, όλοι οι κόμβοι της Θεσσαλονίκης υπήχθησαν απ' ευθείας στις δυνάμεις του Συμμαχικού Στρατηγείου: λιμάνι, αεροδρόμιο, σιδηρόδρομος και προς Βορράν εθνικοί οδοί. Επί πλέον, μετά την κρίση της Ουκρανίας, ισχυρές συμμαχικές βάσεις έχουν αναπτυχθεί

στις ακτές της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας στον Εύξεινο Πόντο όπου μόνιμα περιπολούν πολεμικά σκάφη του ΝΑΤΟ.

Παράλληλα προς τη Θεσσαλονίκη η Μόσχα προετοιμάζει μεθοδικά μια δεύτερη πύλη εξόδου της στις ελληνικές ακτές. Ρωσική κρατική εταιρεία εξαγόρασε πρόσφατα τους χρεωκοπημένους βουλγαρικούς σιδηροδρόμους οι οποίοι, όταν ωριμάσει η ώρα, θα μπορούν γρήγορα και φθηνά να μεταφέρουν ρωσικά φορτία από το παραδουνάβιο λιμάνι της Βουλγαρίας στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Ωστόσο, η υπεροχή της Θεσσαλονίκης είναι συντριπτική. Και οι ορίζοντές της άνοιξαν. Δικαιολογημένα, λοιπόν, οι παραγωγικές τάξεις της πανηγύρισαν την εκμίσθωση του λιμένος της. Τα παθήματα έγιναν μαθήματα. Πριν λίγα μόλις χρόνια είχαν επιτρέψει στους προνομιακούς λιμενεργάτες και σε άλλες συντεχνίες συμφερόντων να διώξουν στον Πειραιά το κολοσσιαίο εμπόριο της Κίνας από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που πρώτο είχε επιλέξει η γιγαντιαία Cosco. Το σημαντικότερο είναι ότι, χάρις σ' αυτήν την εκμίσθωση, η Αθήνα άρχισε να συνειδητοποιεί κάπως ότι η Θεσσαλονίκη είναι αυτή που ανέκαθεν ήταν τα τελευταία δυο χιλιάδες συνεχή χρόνια: πόλη τροφός όλου του γεωπολιτικού χώρου στα Βαλκάνια που ακόμη μια φορά απειλούνται με πλήρη κατάρρευση. Κάλιο αργά παρά ποτέ. Αρκεί η Αθήνα να εμπεδώσει το μάθημα!

Ν. Ι. Μέρτζος

Υ.Γ. Αφιερώνεται εις μνήμην Νικολάου Μάρτη, Μακεδόνας, που πριν σαράντα χρόνια ως υπουργός Βορείου Ελλάδος οραματίστηκε την πλωτή σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τον Δούναβη και ονόμασε Ευρωλιμένα το λιμάνι της.