

Η Ελλάδα και ένα Σχέδιο Marshall για την Μεσογειακή Λεκάνη είναι ένα κεφάλαιο ενός μεγαλύτερου προγράμματος που καλύπτει όλη την περιοχή της Μεσογείου. Στα αγγλικά αυτό το σχέδιο έχει τίτλο "Program for an Economic Miracle for Southern Europe, the Mediterranean Region and Africa" και μπορείτε να έχετε πρόσβαση σε αυτό στο pdf αρχείο στον παρακάτω σύνδεσμο. http://www.larouchepub.com/special_report/2012/spec_rpt_program_medit.pdf

Η Ελλάδα και ένα Σχέδιο Marshall για την Μεσογειακή Λεκάνη

από τον Dean Andromidas

4 Ιουνίου— Έχει γίνει κλισέ να λέγεται ότι η μεταχείριση της Ελλάδας υπό τη βήναυση πολιτική της Τρόικας (ΕΚΤ/ΕΕ/ΔΝΤ), το μνημόνιο, είναι μια αδικία σε ένα έθνος το οποίο ήταν η κοιτίδα του Δυτικού πολιτισμού, αλλά είναι αλήθεια και όλης της Μεσογειακής λεκάνης. Ο Δυτικός πολιτισμός γεννήθηκε στη Μεσογειακή λεκάνη γιατί, ως λαοί της θάλασσας, εκείνοι που έζησαν εκεί βρίσκονταν σε επικοινωνία με λαούς και πολιτισμούς πολύ μακρινούς από τις πατρίδες τους. Η Μεσόγειος Θάλασσα έφερε κοντά τους πολιτισμούς της ευρείας έκτασης της Ευρασίας, από τα νησιά του Ατλαντικού έως τον Ειρηνικό. Στο νότο έφερε κοντά όλη την Αφρικανική Ήπειρο, μιας και εξυπηρετούσε ως κόμβος των παγκόσμιων εμπορικών δρόμων, όπως αυτοί τότε υπήρχαν.

Ο Αιγυπτιακός πολιτισμός όχι μόνο ήταν συνδεδεμένος οικονομικά σε βάθος μέσα στην Αφρική κατά μήκος του Νείλου ποταμού, αλλά επίσης, μέσω της Ερυθράς Θάλασσας, στον Ινδικό Ωκεανό, και ακόμα πιο μακριά, στη Δυτική Ακτή της Αμερικής. Προς το βορρά, μέσω των σχέσεων του με τις ναυτιλιακές πολιτείες του Αιγαίου, πιο γνωστές ως εδάφη των Ελλήνων, η Αίγυπτος είχε ένα παράθυρο εμπορίου στις βόρειες περιοχές της Ευρασίας, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι το κεχριμπάρι, που προέρχεται από τις χώρες της Βαλτικής, έχει βρεθεί σε αρχαίους τάφους των Φαραώ.

Η Ελλάδα ενσωμάτωσε το εμπόριο και την πολιτισμική επιρροή της τεράστιας ενδοχώρας της, των επονομαζόμενων Σκύθων, προσδιορίζοντας μια περιοχή που τώρα περιλαμβάνει τα Βαλκάνια, την Ουκρανία, και μέρος της Ρωσίας, φτάνοντας μέχρι και στη Βαλτική Θάλασσα. Στα ανατολικά, οι κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου περιελάμβαναν μια περιοχή που ήταν σε επικοινωνία με την Ελλάδα για χιλιάδες χρόνια πριν ο στρατός του βυθίσει μέχρι την Ινδία.

Με την ίδια λογική, η Ρώμη, ή γενικότερα, ο πολιτισμός της ιταλικής χερσονήσου, είχε όλη την Δυτική Ευρώπη ως ενδοχώρα της. Αυτές οι μεγάλες περιφέρειες αποτελούσαν εμπορικούς δρόμους που έφεραν μέσα σε αυτή νέους τύπους πρώτων υλών, όπως ο κασίτερος, που απαιτείται για τη μετατροπή του μαλακού χαλκού σε ένα πολύ πιο σκληρό και ανθεκτικό ορείχαλκο, από τον εξωτερικό χώρο της Μεσογείου.

Αλλά ο πιο "ανθεκτικός" από τους πόρους που τέθηκαν σε κυκλοφορία σε όλη την λεκάνη της Μεσογείου ήταν οι νέες ιδέες και αντιλήψεις για τον άνθρωπο και το σύμπαν, όπως μαρτυρούν με τον πιο δραματικό τρόπο οι επιπτώσεις της Αιγυπτιακής επιστήμης και της φιλοσοφίας σε εκείνη της Ελλάδας. Οι Ελληνικοί ναοί έχουν σχεδιαστεί με τις ίδιες αρχές όπως εκείνοι της Αιγύπτου: δηλαδή, ως αστρονομικά όργανα. Η διαφορά ήταν ότι οι Ελληνικοί ναοί ήταν πολύ πιο όμορφοι, και ήταν αυτή η αντίληψη της ομορφιάς, που έγινε το θεμέλιο αυτού που αποκαλούμε δυτικό πολιτισμό.

Την κατάρρευση του ελληνικού και ρωμαϊκού πολιτισμού της Μεσογείου ακολούθησε η άνοδος του ισλαμικού πολιτισμού, ο οποίος προώθησε τις ιδέες των αρχαίων, και βοήθησε στην έγερση της Ευρωπαϊκής Αναγέννησης.

Στη συνέχεια, όμως, η μετατόπιση της οικονομικής ανάπτυξης στο βορρά, συνοδευόμενη από τη μεταστοιχείωση της Ενετικής Αυτοκρατορίας στις Εταιρείες της Ανατολικής Ινδίας, και τελικά στη Βρετανική Αυτοκρατορία, υποβίβασε τη Μεσόγειο στην καθυστέρηση, και την Αφρική στις καταστροφές της αποικιοκρατίας. Η έλλειψη της οικονομικής ανάπτυξης αυτής της περιοχής έχει οδηγήσει στο πιο σημαντικό έλλειμμα στον πολιτισμό ως σύνολο, τη δημιουργία νέων ιδεών.

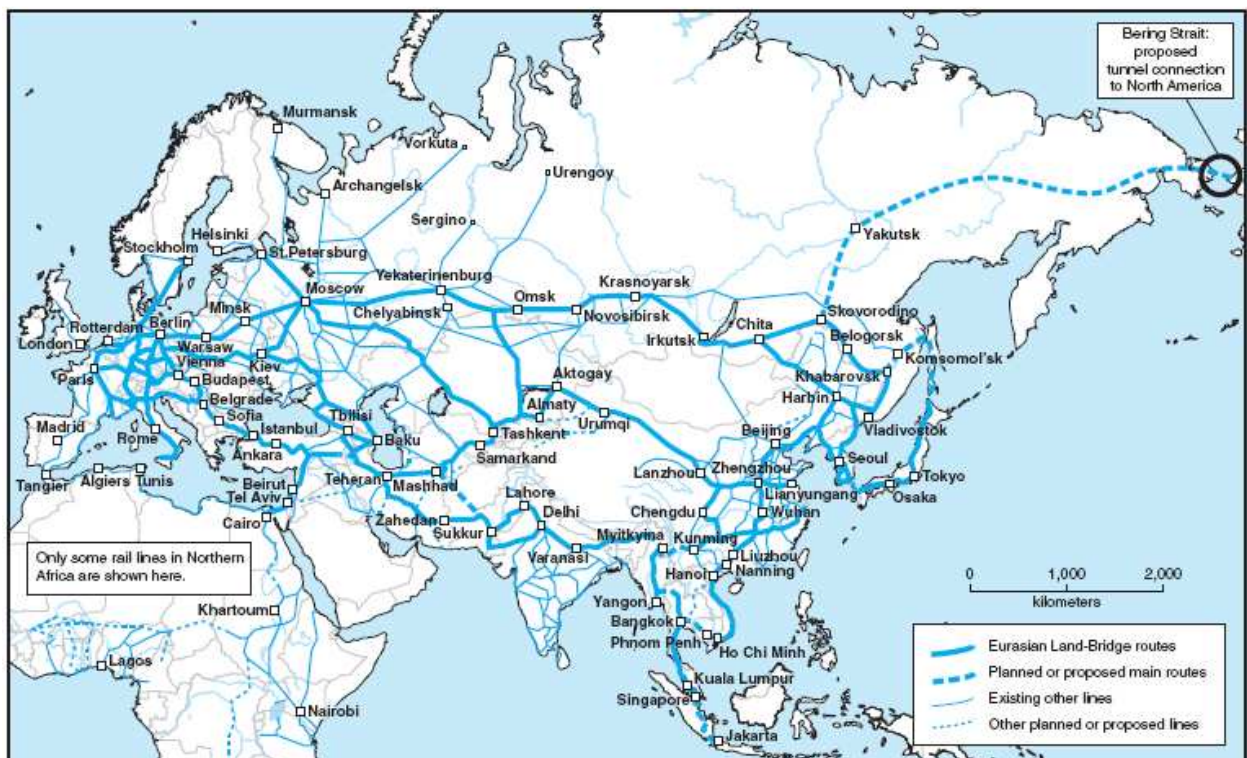
Η Ευρασιατική Χερσαία Γέφυρα

Το μέλλον των οικονομιών της Ελλάδας και όλων των Βαλκανικών χωρών βρίσκεται στην αναβίωση της γεωστρατηγικής θέσης τους στην ανατολική Μεσόγειο ως πύλης οικονομικής ανάπτυξης προς την Ευρασία στα Βορειοανατολικά, προς τη Νοτιοδυτική και Νότια Ασία στην Ανατολή, και προς την Αφρική στο Νότο. Αυτός ο ιστορικός ρόλος της Ελλάδας θα επαναληφθεί με μια οικονομική ανάπτυξη πλήρους κλίμακας υπό ένα νέο Μεσογειακό Σχέδιο Μάρσαλ.

Οι κύριοι, διηπειρωτικοί φορείς αυτών των συνδέσεων φαίνονται στο Σχήμα 1. Η Βαλκανική χερσόνησος βρίσκεται στο ανατολικό Μεσογειακό σταυροδρόμι αυτών των διαδρομών, και με την πλήρη ανάπτυξη των διάφορων μέσων για το εμπόριο και τη διαμετακόμιση - όπως ο σιδηρόδρομος, οι οδικές διαδρομές, οι πλωτές οδοί, οι αεροπορικές διαδρομές, τα λιμάνια και οι θαλάσσιες διαδρομές - η κρίσιμη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας και των Βαλκανίων θα πρέπει να μεγιστοποιηθεί για το όφελος όλων.

ΣΧΗΜΑ 1

Ευρασία: Οι Κύριες Διαδρομές και οι Επιλεγμένες Δευτερεύουσες Διαδρομές της Ευρασιατικής Χερσαίας Γέφυρας



Πηγή: EIR.

Αρχικά, θεωρείστε εν συντομία τους τεράστιους διηπειρωτικούς διαδρόμους που συνδέονται μέσω της Βαλκανικής χερσονήσου. Στη συνέχεια, όπως καλύπτουμε με περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω, δείτε μερικές από τις περιφερειακές οδούς προτεραιότητας σε όλη την Βαλκανική χερσόνησο την ίδια, με επίκεντρο τις σιδηροδρομικές, οδικές, πλωτές οδούς, και την ανάπτυξη των

λιμένων. Υπάρχουν δύο βασικοί άξονες Βορρά Νότου που ορίζονται από την χερσόνησο - στα δυτικά, ο διάδρομος της Αδριατικής· στα ανατολικά, ο διάδρομος του Αιγαίου, που προχωρά στην ενδοχώρα, προς τον βορρά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μέσω του διαδρόμου των ποταμών Αξιού / Βαρδάρη-Μοράβα.

1. Η Ελλάδα και τα Βαλκάνια συνδέονται στο βορρά, στην πλήρη ανάπτυξη της Ευρασιατικής χερσαίας γέφυρας ανατολής-δύσης. Στα δυτικά, μέσω του καναλιού του Ρήνου, υπάρχει η σύνδεση με τους διεθνείς λιμένες της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ και του Αμβούργου. Στα ανατολικά, μέσω του διαδρόμου του Δούναβη, υπάρχουν συνδέσεις προς τη λεκάνη του Εύξεινου Πόντου. Αυτή συνεχίζεται ανατολικά προς τον ποταμό Δνείπερο, το Κανάλι του Ντον-Βόλγα, και βαθιά προς την Κεντρική Ασία και τη δυτική Σιβηρία, μέσω της Κασπίας Θάλασσας. Η Ελλάδα και τα Βαλκάνια, συνεπώς, θα ενσωματωθούν στους διευρασιατικούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους που καλύπτουν την ξηρά.

2. Η Ελλάδα και τα Βαλκάνια συνδέονται στα ανατολικά/νοτιοανατολικά με σιδηροδρομικούς διαδρόμους που οδηγούν στην Τουρκία, διασχίζουν τη χερσόνησο της Ανατολίας, στη συνέχεια διακλαδίζονται προς τα ανατολικά στη Νότια Ασία μέσω του Ιράκ, του Ιράν, της ινδικής υποηπείρου.

3. Η Ελλάδα και τα Βαλκάνια συνδέονται με την Αφρική. Μέσω της χερσαίας επιφάνειας, η σύνδεση περνά μέσω της Τουρκίας νότια μέσω του δικτύου μεταφορών της Ιορδανίας, δια μέσου της Χερσονήσου του Σινά στη βόρεια και ανατολική Αφρική. Οι συνδέσεις δια θαλάσσης στην περιοχή της Μεσογείου είναι αυτονόητες, αλλά η ευκολία των θαλάσσιων μεταφορών επεκτείνεται σε όλο τον κόσμο, μέσω της διώρυγας του Σουέζ και δια μέσου του Ατλαντικού Ωκεανού.

Κατά μήκος όλων αυτών των διηπειρωτικών διαδρομών-συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων διαδρομών-υπάρχουν κενά, και συνδέσεις που είχαν προταθεί εδώ και πολύ καιρό αλλά δεν κτίστηκαν ποτέ, ειδικά στην Αφρική, έτσι ώστε το ζήτημα ενός νέου Σχεδίου Μάρσαλ για την Ελλάδα, τα Βαλκάνια και τη Μεσόγειο, βάζει αυτά τα έργα μπροστά και στο κέντρο της ημερήσιας διάταξης για την ανοικοδόμηση του κόσμου:

- Στη Μεσόγειο, η σήραγγα του Γιβραλτάρ εκκρεμεί, καθώς και μια νέα, διευρυμένη Διώρυγα του Σουέζ.
- Στην Ευρασία, πρέπει να κατασκευαστεί η ανατολική σιδηροδρομική σύνδεση της Σιβηρίας και της γέφυρας/σήραγγας του Βερίγγειου πορθμού.
- Στην Αφρική, είναι επείγον ένα διηπειρωτικό δίκτυο σιδηροδρόμων.

Η έλλειψη νερού στην έρημο Σαχέλ μπορεί να αντιστραφεί, με την εκτροπή μέρους της ροής του ποταμού Κονγκό προς το βορρά στη λεκάνη του Τσαντ. Σε όλους τους τομείς, είναι απαραίτητο ένα κατεπείγον πρόγραμμα για την πυρηνική ενέργεια.

Μια προσέγγιση τύπου TVA (Tennessee Valley Authority) στα Βαλκάνια

Σε αυτό το ευρύτερο πλαίσιο, γίνονται σαφή πολλά καθήκοντα προτεραιότητας για την ανάπτυξη στην Ελλάδα και την Βαλκανική χερσόνησο. Η γεω-σχηματισμός της χερσονήσου ορίζεται από την οροσειρά των Βαλκανίων στα απώτερα βορειοανατολικά, στη Βουλγαρία και τη Σερβία· την οροσειρά της Ροδόπης άμεσα στα νότια της οροσειράς των Βαλκανίων στη Βουλγαρία· και από τις Δαλματικές Άλπεις στα βορειοδυτικά. Στην Ελλάδα, ο ορεινός χαρακτήρας είναι εμφανής τόσο στα βουνά της Πίνδου στην ηπειρωτική χώρα, και στα 2.000 νησιά της. Αυτό δίνει στην Ελλάδα το υπέροχο φυσικό περιουσιακό στοιχείο των 14.480 χιλιομέτρων ακτογραμμής (9.000 μίλια), 4.830

χιλιομέτρων (3.000 μίλια) ακτογραμμής στην ηπειρωτική χώρα, και άλλων 9.655 χιλιομέτρων (6.000 μίλια) στα νησιά, και μια μακρά, πλούσια ναυτική ιστορία.

Ο ίδιος χαρακτήρας της κορυφογραμμής και την κοιλάδας του υψίπεδου εκτείνεται σε ολόκληρη τη χερσόνησο των Βαλκανίων, μέχρι τα βόρεια σύνορά της με τη μεγάλη Ουγγρική Πεδιάδα. Ο προσδιορισμός του χάρτη της Βαλκανικής χερσονήσου εμφανίζεται με νερό σε τρεις πλευρές, στα δυτικά η Αδριατική Θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος· στα νότια, η Μεσόγειος· και στα ανατολικά, το Αιγαίο, η θάλασσα του Μαρμαρά και η Μαύρη Θάλασσα. Το βόρειο σύνορο συχνά εμφανίζεται ως ο Δούναβης, τα ποτάμια Σάβα και Κούπα. Η συνδυασμένη έκταση είναι 490.000 km² (189.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα).

Η Ελλάδα έχει έκταση περίπου 100.000 km² (38.600 τετραγωνικά μίλια), λίγο μεγαλύτερη από την πολιτεία της Νέας Υόρκης, αλλά με έναν πληθυσμό 11 εκατομμυρίων ανθρώπων, σχεδόν το μισό από την Πολιτεία της Νέας Υόρκης. Θεωρούμενη ως μια περιοχή, όμως, τα Βαλκάνια έχουν 42 εκατομμύρια ανθρώπους. Όλη αυτή η περιοχή είχε ριχτεί στο χάος και τη δυστυχία κατά τη διάρκεια των ετών του εμφύλιου πολέμου της δεκαετίας του 1990 και των βομβαρδισμών του ΝΑΤΟ, συμπεριλαμβανομένης της καταστροφής των ήδη ανεπαρκών υποδομών - ενέργειας, νερού, και συγκοινωνιακών συνδέσεων.

Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

(ΠΓΔΜ): 2,06 εκατομμύρια

Αλβανία: 2,9 εκατομμύρια

Σερβία: 7,3 εκατομμύρια

Κοσσυφοπέδιο: 2 εκατομμύρια

Βοσνία-Ερζεγοβίνη: 4,6 εκατομμύρια

Μαυροβούνιο: 0,66 εκατομμύρια

Κροατία: 4,5 εκατομμύρια

Βουλγαρία: 7,4 εκατομμύρια

Ο πληθυσμός έχει μειωθεί από τότε. Η λίγη ανοικοδόμηση που έχει λάβει χώρα έχει πραγματοποιηθεί σε ένα ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και της λιτότητας, με αποτέλεσμα την καταστολή της βιομηχανίας και της γεωργίας που θα έπρεπε να είχαν προωθηθεί προς όφελος της περιοχής. Στη Σερβία, για παράδειγμα, έχει αναπτυχθεί η παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων με φθηνό εργατικό δυναμικό, για τις εξαγωγές ενδυμάτων, για το πολυεθνικό λιανικό εμπόριο.

Αυτό που απαιτείται είναι μια από πάνω-προς-τα κάτω προσέγγιση, στο πνεύμα της διάσημης Tennessee Valley Authority, για πραγματική υψηλής τεχνολογίας αγροτικο-βιομηχανική ανάπτυξη. Για να υπενθυμίσουμε στους αναγνώστες, η TVA (Tennessee Valley Authority) είναι μια εταιρεία που ανήκει σε ομοσπονδιακό επίπεδο στις Ηνωμένες Πολιτείες, που δημιουργήθηκε από τον καταστατικό χάρτη του Κογκρέσου το Μάιο του 1933, για την παροχή πλοήγησης, τον έλεγχο των πλημμυρών, την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, την παραγωγή λιπασμάτων, και την οικονομική ανάπτυξη στην κοιλάδα του Tennessee. Η TVA είχε προβλεφθεί όχι μόνο ως προμηθευτής ενέργειας, αλλά και ως περιφερειακός οικονομικός οργανισμός ανάπτυξης που θα χρησιμοποιούσε την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται και Ομοσπονδιακούς εμπειρογνώμονες για τον γρήγορο εκσυγχρονισμό της οικονομίας και της κοινωνίας της περιοχής. Η περιοχή που εμπλέχθηκε ορίστηκε από την διαχωριστική γραμμή των υδάτων του ποταμού Tennessee και των παραποτάμων του (που περιλαμβάνει τμήματα επτά πολιτειών), και αναπτύχθηκε ως σύνολο. Ιδρύθηκε το μεγάλο επιστημονικό κέντρο του Oak Ridge, στο Tennessee, διάσημο για την πυρηνική τεχνολογία. Αναπτύχθηκε η υψηλής τεχνολογίας καλλιέργεια και βιομηχανία, όπως προβλεπόταν στο πλαίσιο της πολιτικής του Φράνκλιν Ντελάνο Ρούζβελτ.

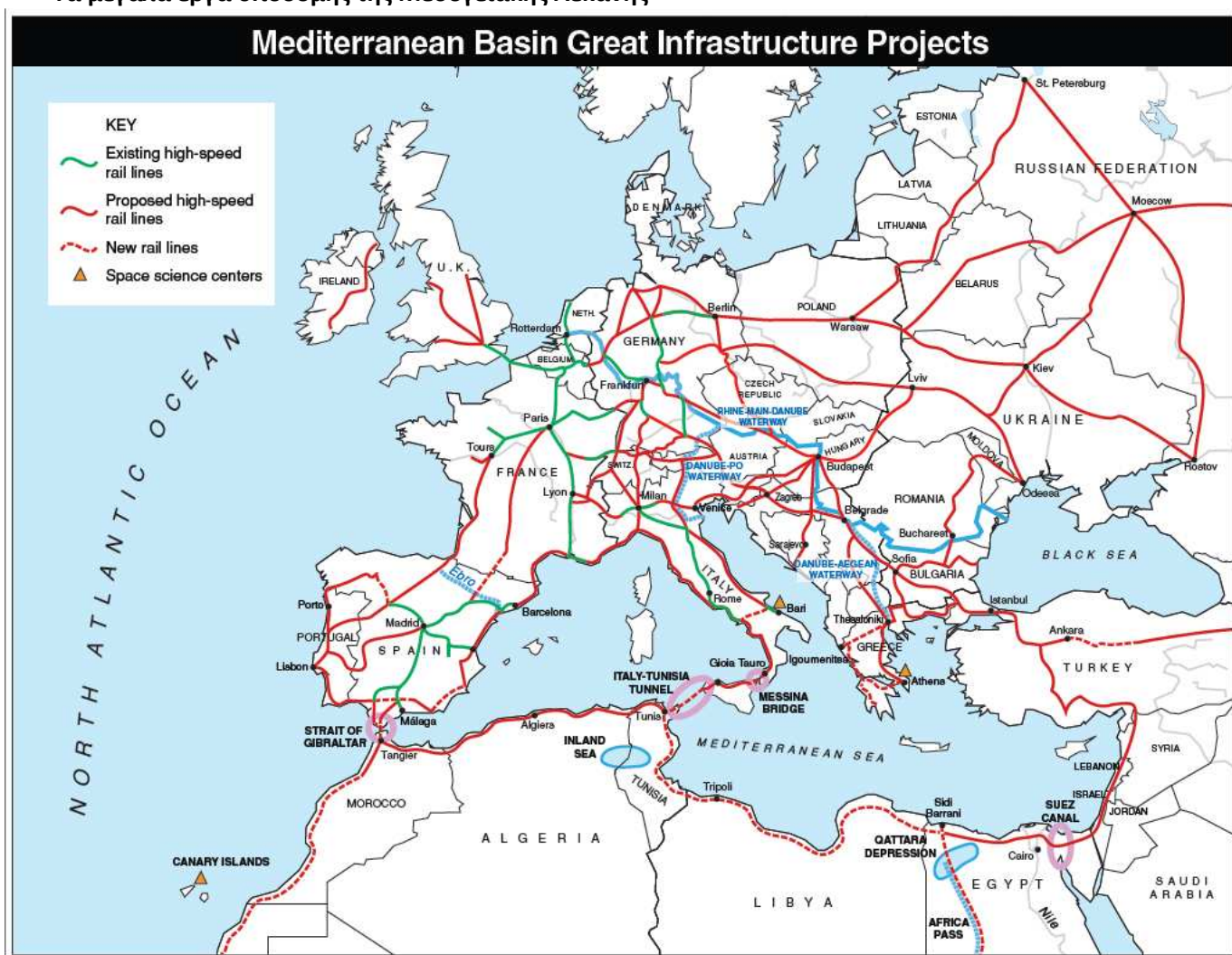
Η Βαλκανική χερσόνησος, αν και πολύ διαφορετική σε λεπτομέρειες-με τις πολλαπλές, μικρότερες διαχωριστικές γραμμές των υδάτων της, τα υψηλότερα, άγρια βουνά της, τις ιστορικές πόλεις και αρχαιολογικούς χώρους της, χωρίς ερήμους – είναι ωστόσο, απολύτως κατάλληλη για την αρχή της TVA, της οποίας η λεκάνη απορροής των 105.868 τετραγωνικά χιλιομέτρων (40.876 τετραγωνικά μίλια) είναι μεγαλύτερη από την Ελλάδα.

Η επέκταση της μορφής TVA σε μια πολυεθνική αρχή ή εταιρεία που θα βασίζεται σε μία συνθήκη ή εταιρική οργάνωση, όπου η αρχή από κοινού ανήκει και διοικείται από τα ενδιαφερόμενα κράτη, μπορεί να είναι πολιτικά ελκυστική για οριοθετημένους, διαμοιρασμένους πλωτούς και χερσαίους διαδρόμους μεταφοράς, ή ακόμη και για μεγαλύτερες περιφερειακές ζώνες ανάπτυξης.

Τα Βαλκάνια και η Ελλάδα πρέπει να έχουν μια πλήρως αναβαθμισμένη πλατφόρμα παροχής ενέργειας, μεταφορών, αστικών και αγροτικών ιατρικών και οικιακών υπηρεσιών, αποχέτευσης, άφθονου νερού, και όχι μόνο ελέγχου των πλημμυρών και της άρδευσης, αλλά και προστασίες κατά των σεισμών και των ηφαιστειών. Εκπαιδευτικά και επιστημονικά κέντρα είναι ζωτικής σημασίας.

ΣΧΗΜΑ 2

Τα μεγάλα έργα υποδομής της Μεσογειακής Λεκάνης



Πηγή: EIR.

Οι Προτεραιότητες του Χερσονήσιου Διαδρόμου

Καταρχήν, σκεφτείτε τις μεταφορές. Μια γρήγορη επισκόπηση των διαδρομών μεταφοράς/ανάπτυξης και περιοχών προτεραιότητας σε όλη την Ελλάδα και τα Βαλκάνια μπορεί να ληφθεί ξεκινώντας με την εικόνα πριν από 20 χρόνια, αυτών που είχαν χαρακτηριστεί ως «διάδρομοι προτεραιότητας» για τις εκσυγχρονισμένες σιδηροδρομικές γραμμές-(και σιωπηρά, σχετίζονταν με τις οδικές, τις υδάτινες και άλλες υποδομές), που προβλέφθηκαν από τους υπουργούς μεταφορών στη Δεύτερη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών του Μαρτίου του 1994 στο νησί της Κρήτης. Υπήρχαν 10 Ευρωπαϊκοί διάδρομοι που σχεδιάστηκαν, εκ των οποίων πέντε διασχίζουν την Ελλάδα και/ή τα Βαλκάνια.

Το σχήμα 2 δείχνει ένα χάρτη των υποδομών των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας του Μαΐου του 1994, από τις συνεδριάσεις της Κρήτης, που παρουσιάζει ένα «Γενικό Σχέδιο για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο τρένων υψηλής ταχύτητας-2010». Εκτός από μια υψηλής ταχύτητας σιδηροδρομική γραμμή που εμφανίζεται για την ίδια την Ελλάδα, τα βέλη οπουδήποτε αλλού στα Βαλκάνια δείχνουν την κατεύθυνση των άλλων διαδρομών που πρέπει να εκπονηθούν.

Περιττό να πούμε, πολύ λίγα που αναφέρονται στο διαφαινόμενο χάρτη του "2010" έχουν υλοποιηθεί, με μία από τις λίγες εξαιρέσεις να είναι η ιστορική ολοκλήρωση το 1992 του Καναλιού του Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, δημιουργώντας ένα διάδρομο εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε όλη την Ευρώπη, από τη Μαύρη Θάλασσα στη Βόρεια Θάλασσα, όπως πρώτος οραματίστηκε πάνω από μια χιλιετία πριν ο Καρλομάγνος.

ΣΧΗΜΑ 3

Το Κανάλι του Ρήνου-Μάιν-Δούναβη και το «Παραγωγικό Τρίγωνο»-Παρίσι, Βερολίνο, Βιέννη



Πηγή: EIR, 1992.

Το σχήμα 3 παρουσιάζει αυτή τη διαδρομή του καναλιού που διασχίζει κράτη (χαρτογραφήθηκε το 1992), και τη στρατηγική θέση της Βαλκανικής χερσονήσου, σε σχέση με την ανατολική Μεσόγειο. Ωστόσο, ακόμα πρέπει να κατασκευαστούν οι διάδρομοι επικοινωνίας με διάφορα μέσα στα Βαλκάνια, συμπεριλαμβάνοντας την Ελλάδα, το Αιγαίο Πέλαγος και την Αδριατική Θάλασσα, και από εκεί τις ηπείρους της Ασίας και της Αφρικής.

Αυτή η αναπτυξιακή προοπτική, πρέπει να επανενεργοποιηθεί υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Οι συγκεκριμένες συγκοινωνιακές συνδέσεις προτεραιότητας των Βαλκανίων, όπως προτάθηκαν για πρώτη φορά στο πανευρωπαϊκό συνέδριο του 1994, από τους 10 σχεδιασμένους διαδρόμους είναι:

Διάδρομος 4: Στη μεγάλη σύνδεση δύσης-ανατολής σε όλη την Ευρώπη, πηγαίνοντας από το Βερολίνο προς την Κωνσταντινούπολη (Βερολίνο / Νυρεμβέργη-Πράγα-Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη-Γκιόρ-Αράντ-Κραϊόβα-Σόφια-Κωνσταντινούπολη), πρέπει να υπάρχουν διακλαδιζόμενες συνδέσεις μεταξύ Σόφιας και Θεσσαλονίκης.

Διάδρομος 5: Στη μεγάλη σύνδεση δύσης-ανατολής μεταξύ της βόρειας Ιταλίας και της Ουκρανίας, υπάρχουν σημαντικές διακλαδιζόμενες συνδέσεις στα Βαλκάνια. Ο κύριος διάδρομος είναι: Βενετία-Τεργέστη/Κόπερ -Λιουμπλιάνα -Βουδαπέστη-Ουσγκοροντ-Λιβιβ, επεκτείνεται μέσω Ριέκα-Ζάγκρεμπ-Βουδαπέστη και Πλος-Σεράγεβο-Οσιτσεκ-Βουδαπέστη.

Διάδρομος 8: Η Αδριατική Θάλασσα προς τη Μαύρη Θάλασσα, από την Αλβανία προς τα λιμάνια της Βάρνας και του Μπουργκάς στην Μαύρη Θάλασσα. Δυρράχιο-Τίρανα-Σκόπια-Σόφια-Φιλιππούπολη-Μπουργκάς-Βάρνα.

Διάδρομος 9: Πηγαίνοντας από την Ελλάδα στη Μόσχα, αρχίζοντας από το ανατολικότερο ελληνικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης προς Ντιμίτροφγκραντ-Βουκουρέστι-Κισινάου-Λιουμπάσκεβα-Κίεβο-Μόσχα.

Διάδρομος 10: Από το Σάλτσμπουργκ προς τη Θεσσαλονίκη (Σάλτσμπουργκ-Λιουμπλιάνα-Ζάγκρεμπ-Βελιγράδι-Νις-Σκόπια-Βέλες-Θεσσαλονίκη). Η αρχαία ρωμαϊκή Εγνατία Οδός, από την Αδριατική στον Βόσπορο, είναι μια διαδρομή προτεραιότητας για ανακατασκευή.

Ο άξονας Βορρά-Νότου του Αιγαίου

Ο άξονας Βορρά-Νότου του Αιγαίου, αρχίζοντας στο νότο με το λιμάνι του Πειραιά (Σχήμα 2), και προχωρώντας προς βορρά, μέσω Θεσσαλονίκης, στην κοιλάδα του Δούναβη, περιλαμβάνοντας τις διαδρομές που ορίζονται παραπάνω στους διαδρόμους 4 και 10, είναι μια δύναμη για ανάπτυξη.

Το λιμάνι του Πειραιά, στην Αθήνα, ήταν μέχρι το τρέχον κραχ, το δέκατο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη και το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της. Μέχρι τώρα, έχει παραμείνει το μόνο μεγάλο λιμάνι στην Ελλάδα, με μικρή μεταφόρτωση.

Αλλά η δυνατότητά του να χρησιμεύσει ως ένα διεθνές σημείο εισόδου είναι σαφής. Η Κίνα έχει σπεύσει να αναγνωρίσει τη στρατηγική θέση του Πειραιά, και η China Ocean Shipping Co (Cosco), έχει μισθώσει έναν από τους δύο τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων για 35 χρόνια. Ο Πειραιάς λειτουργεί ως ένα κομβικό σημείο για τις εξαγωγές της Κίνας στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Αυτό που απαιτείται τώρα, είναι ένα σχέδιο για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, προκειμένου να μετατρέψει τον Πειραιά στο Ρότερνταμ της ανατολικής Μεσογείου-μια ιδέα που είναι ήδη προ πολλού δημοφιλής στην Ελλάδα.

Οποιοιδήποτε τοπικοί περιορισμοί σχετικά με την επέκταση των λιμένων δεν είναι πραγματικοί περιορισμοί, καθώς υπάρχουν και πολλές άλλες δυνητικές τοποθεσίες βαθέων υδάτων, οι οποίες θα μπορούσαν να αναπτυχθούν και να λειτουργούν ως μια λιμενική αρχή, για την εγχώρια και τη διεθνή μεταφόρτωση.

Αυτό φέρνει στο προσκήνιο την ανάγκη για την αναβάθμιση ολόκληρου του σιδηροδρομικού οδικού δικτύου της Ελλάδας και των Βαλκανίων, για να επιτραπούν οι πλήρεις δια-τροπικές (intermodal) εμπορευματικές μεταφορές. Οι δρόμοι προς βορρά, από την Αθήνα/τον Πειραιά έχουν βελτιωθεί, οι σιδηρόδρομοι όχι. Πριν από τη σημερινή κρίση, υπήρχε ένα σχέδιο για διπλές σιδηροδρομικές γραμμές σε όλο το μήκος μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, η οποία απαιτεί την κατασκευή πολλών σηράγγων μέσω των βουνών. Αυτό ήταν μέρος του σχεδίου για την ανάπτυξη συνδέσεων με υψηλής ταχύτητας τρένο, το οποίο θα μειώσει το χρόνο ταξιδιού μεταξύ των δύο πόλεων από έξι ώρες σε λιγότερο από τρεις· αλλά το έργο ανεστάλη. Επιπλέον, η Ελλάδα είχε καταδικαστεί, σύμφωνα με τους όρους του μνημονίου της λιτότητας του 2012 της Τρόικας, να κλείσει όλες τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες της που βγαίνουν έξω από την Ελλάδα!

Τα έργα αυτά πρέπει να συνεχιστούν αμέσως. Αυτός ο ελληνικός σιδηρόδρομος Βορρά-Νότου είναι ένα υπεραστικό δίκτυο για την ανάπτυξη σε όλα τα Βαλκάνια και πέρα από αυτά.

Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας. Πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, θεωρούνταν ως το κοσμοπολίτικο κέντρο των Βαλκανίων, αλλά μετά από δύο Παγκόσμιους Πολέμους και την ψυχροπολεμική διαίρεση της Ευρώπης, έχασε μεγάλο μέρος της εξέχουσας θέσης της. Ως κομβικό σημείο μεταφοράς, μπορεί και πάλι να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο. Για παράδειγμα, η Θεσσαλονίκη παρέχει στη Σόφια, στη Βουλγαρία, ακόμα πιο κοντινή πρόσβαση στη θάλασσα από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, το Μπουργκάς και τη Βάρνα.

Πραγματοποιώντας αυτή τη δυνατότητα - και ότι πολλά άλλα λιμάνια στην Ελλάδα είναι κατάλληλα για αναβάθμιση για να εξυπηρετήσουν μια ακμάζουσα οικονομία της Μεσογείου-θα βελτιωθούν οι υποδομές των διαδρομών στην ενδοχώρα. Ένα παράδειγμα το αποδεικνύει, για όλους τους άλλους διαδρόμους ποταμών στα Βαλκάνια: τις κοιλάδες του Αξιού/του Βαρδάρη-Μοράβα.

Το ρέον ποτάμι βορειοδυτικά της Θεσσαλονίκης είναι ο ποταμός Αξιός, το οποίο γίνεται ο Βαρντάρ στην Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (ΠΓΔΜ). Όπου η διαχωριστική γραμμή των υδάτων υπάρχει μεταξύ του Βαρδάρη και του προς βορρά ρέοντος ποταμού Μοράβα, οι σιδηροδρομικές και οδικές γραμμές διασχίζουν ήδη το όριο αυτό, συνεχίζοντας προς το Νις και το Βελιγράδι στη Σερβία. Η σημασία αυτού του διαδρόμου για την ανάπτυξη όλων των εμπλεκόμενων χωρών δεν πρέπει να υποτιμηθεί.

Υπήρξε ένα έργο στα σχεδιαστήρια για δεκαετίες για τη σύνδεση του Αξιού-Βαρδάρη ποταμού και του Μοράβα, που μπαίνει στο Δούναβη ανατολικά του Βελιγραδίου. Η υλοποίηση μιας τέτοιας πλωτής σύνδεσης έχει αποκλειστεί από τις σημαντικές δαπάνες και τις προκλήσεις της μηχανικής, αρχίζοντας με το γεγονός ότι δεν υπάρχει πλέον πλοήγηση σε κανένα από τους ποταμούς αυτούς, παρά το γεγονός ότι αποτελούν τον κεντρικό άξονα τόσο της ΠΓΔΜ όσο και της Σερβίας. Έτσι δεν υπάρχει υδάτινος δρόμος που να συνδέει το σύμπλεγμα του υδάτινου δρόμου του Ρήνου-Μάιν-Δούναβη με τη Μεσόγειο, είτε από την Αδριατική ή το Αιγαίο· υπάρχει μόνο η διαδρομή της Μαύρης Θάλασσας προς τη Μεσόγειο. Αυτό περιορίζει τη μεταφόρτωση χύδην φορτίου.

Υπάρχουν ισχυρά επιχειρήματα εναντίον ενός καναλιού δια μέσου της λεκάνης σε αυτό το διάδρομο, συμπεριλαμβανοντας τον υπερβολικό αριθμό των απαιτούμενων φραγμάτων και παρόμοιων ζητημάτων, αλλά τώρα η πρόταση θα πρέπει να αξιολογηθεί καταλλήλως υπό το πρίσμα της σύγχρονης τεχνολογίας και των αναγκών της περιοχής.

Ταυτόχρονα, οι λεκάνες απορροής των ποταμών του Μοράβα και του Βαρντάρ (Αξιός, στην Ελλάδα) απαιτούν μια πλήρη σειρά υποδομών στις λεκάνες τους, για όλους τους σκοπούς - έλεγχος των πλημμυρών, πόσιμο νερό, άρδευση, και πλοήγηση στο μέτρο του δυνατού, κλπ.- , όπως απαιτούν παρόμοιες, ως επί το πλείστον μικρές, λεκάνες ποταμών των Βαλκανίων.

Ο Άξονας της Αδριατικής

Η ανάπτυξη της υποδομής στην δυτική πλευρά της Ελλάδος η οποία βρέχεται από την Αδριατική είναι σημαντική για την περιοχή, ιδιαίτερα για την Αλβανία. Το Πανευρωπαϊκό Σχέδιο (διάδρομος 7 που περιγράφεται πιο επάνω) χαράσσει τον δρόμο, που αποτελεί προτεραιότητα, ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου για την σύνδεση της περιοχής με την Ευρασία.(Σχήμα 4).

ΣΧΗΜΑ 4

Η Ελλάδα και το Δι-Ευρωπαϊκό Έργο 29



Πηγή: EIR.

Στην Αδριατική ακτή από την πλευρά της Ελλάδας συναντάμε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια της περιοχής, με ετήσια κίνηση άνω των 200.000 επιβατών και 120.000 φορτηγών τα τελευταία χρόνια, που έχει την δυνατότητα να συνδέει ακτοπλοϊκά την Ηπειρωτική Ελλάδα με τα ελληνικά νησιά και την Ιταλία. Υπάρχει ένα σχέδιο το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη για

την περαιτέρω ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ του Ταράντο, το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ιταλίας, και της Ηγουμενίτσας, και κατόπιν μέσω της Εγνατίας Οδού, διασχίζοντας την βόρεια Ελλάδα και συνδέοντάς τα μ' αυτόν τον τρόπο διαδοχικά με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, Καβάλας Αλεξανδρούπολης και Κωνσταντινούπολης. Με αυτό τον τρόπο θα υπάρχει πρόσβαση σ' όλα τα Βαλκάνια, συμπεριλαμβανομένου της Αλβανίας, της FYROM και της Βουλγαρίας.

Προς τα νότια στο βορειοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου βρίσκεται το λιμάνι της Πάτρας με την πρόσφατη κατασκευή του νότιου λιμανιού καθώς επίσης και της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που διασχίζει τον Κορινθιακό Κόλπο, και η οποία αναβάθμισε την στρατηγική σημασία του λιμανιού. Ακόμη πιο νότια βρίσκεται το λιμάνι της Καλαμάτας το νοτιότερο λιμάνι στην Ελλάδα, απέναντι από τη Λιβύη. Το λιμάνι της Καλαμάτας έχει σχεδιαστεί σε προτεραιότητα, με το όνομα Διατροφικός Διάδρομος Ιονίου-Αδριατικής, και θα συνδέει την Καλαμάτα, την Πάτρα-Ηγουμενίτσα και τη Θεσσαλονίκη μέσω ενός σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου. Αλλά παρόλο που αυτά είναι χαρακτηρισμένα ως άμεση προτεραιότητα ελάχιστα πράγματα έχουν γίνει και τίποτα απολύτως από την έναρξη της κρίσης και μετά.

Αγροτική Βιομηχανία, Βιομηχανίες Ύδρευσης και Ενέργειας

Εδώ έχουμε επικεντρωθεί σε καίριες διαδρομές μεταφορών και διαδρόμους ανάπτυξης, σχέδια που προϋποθέτουν έκτακτες δράσεις για τεράστιες αυξήσεις σε προμήθειες νερού και ενέργειας, στην οικοδομική-βιομηχανική δραστηριότητα και σε μοντέρνες καλλιέργειες.

Ενέργεια. Υπάρχει ανεπάρκεια στην παραγωγή ενέργειας σ' όλη την περιοχή και αυτό θα πρέπει να αντιμετωπισθεί. Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν πυρηνικοί σταθμοί, ούτε στα κράτη της πρώην Γιουγκοσλαβίας και η κατασκευή τους στο εγγύς μέλλον θα είναι το κλειδί της επιτυχίας για την παροχή φθηνής και άφθονης ηλεκτρικής ενέργειας για την βιομηχανική αναγέννηση. Το σχέδιό μας στοχεύει στην δημιουργία και πιο συγκεκριμένα στην επέκταση της αφαλάτωσης του θαλασσινού νερού για να αυξηθεί η διαθεσιμότητα του νερού.

Άλλες πηγές ενέργειας περιλαμβάνουν το φυσικό αέριο, που παρέχεται προς το παρόν σε μεγάλο βαθμό από την Ρωσία η οποία αυτή την περίοδο κυριαρχεί στην αγορά, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην ένωση της περιοχής με τις διαδικασίες ανάπτυξης στην Ευρασία. Ολόκληρη η περιοχή υποστηρίζει το σχέδιο του αγωγού φυσικού αερίου «South Stream» που προωθείται από την Ρωσία, και το οποίο θα διασχίζει την Μαύρη Θάλασσα και θα προμηθεύει φυσικό αέριο όλες τις χώρες των Βαλκανίων καθώς επίσης την Ιταλία και την Δυτική Ευρώπη.

Γεωργία. Η Ελλάδα και τα Βαλκάνια εξαρτώνται από τις εισαγωγές τροφίμων όχι επειδή η δυνατότητα τους να τα παράγουν οι ίδιες είναι περιορισμένη, αλλά λόγω της παγκοσμιοποίησης της αγροτικής παραγωγής που επιβλήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από τον Οργανισμό Παγκόσμιου Εμπορίου. Το 40% των αναγκών της Ελλάδας σε τρόφιμα εισάγεται, και αυτό το ποσοστό προμηθειών βρίσκεται τώρα σε μεγάλο κίνδυνο. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα τα οποία γρήγορα θα απαγκιστρώσουν την χώρα από τον μεγάλο βαθμό εξάρτησης της από τις εισαγωγές τροφίμων και επίσης θα αυξήσουν την γεωργική παραγωγικότητα και την εγχώρια παραγωγή τροφίμων. Μια πολιτική θα είναι να αντικαταστήσουμε τις βαμβακοκαλλιέργειες που προορίζονται για εξαγωγές με καλλιέργειες τροφίμων.

Η Ελλάδα και πολλές χώρες των Βαλκανίων είναι το “σπίτι” αυτού που οι γεωπόνοι ονομάζουν “Μεσογειακό αγρο-κλίμα” που σημαίνει ότι υπάρχουν ιδανικές συνθήκες για εσπεριδοειδή, ελιές, σταφύλια και παρόμοιες σοδειές. Υπάρχουν επίσης ζώνες κατάλληλες για δημητριακά-σιτάρι,καλαμπόκι και κριθάρι. Η αγροτική γη στην ζώνη του Μεσογειακού αγρο-κλίματος είναι περιορισμένη από τα βουνά, με τα ψυχρά κλίματα και την συντομότερη περίοδο ανάπτυξης, αλλά όλο αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από την καλύτερη χρήση της υπάρχουσας γης και της περιόδου ανάπτυξης, μέσω αποτελεσματικότερης άρδευσης, προηγμένης τεχνολογίας, γενετικά μεταλλαγμένων σοδειών υψηλής απόδοσης και συστημάτων βοσκής. Συνολικά μόνο το 20% της ελληνικής γης είναι κατάλληλο για καλλιέργεια, αλλά υπάρχουν βοσκότοποι, ορεινά αγροκτήματα, περιοχές Δέλτα, παράκτιες πεδιάδες στον κατάλογο, τα οποία μηδενός εξαιρουμένου μπορεί να είναι πάρα πολύ παραγωγικά.

Υπό αυτό το πρίσμα, θα πρέπει να υπάρξει πλήρης εφαρμογή της βασισμένης στο διάστημα υποδομής, περιλαμβάνοντας τεχνολογίες δορυφόρων και τηλεπισκόπησης που μπορούν να παρακολουθήσουν τους υδάτινους πόρους, το έδαφος και να συμβάλλουν στον καθορισμό του πως θα αξιοποιηθούν στο έπακρο οι δυνατότητες της γεωργίας στις διάφορες περιοχές. Αυτό που ονομάζεται “γεωργία ακριβείας”-παγκόσμιο σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης, τηλεανίχνευση, και αποθήκευση δεδομένων- θα βοηθήσει τον γεωργό να μεγιστοποιήσει τις αποδόσεις, με την ακριβή εφαρμογή των λιπασμάτων και του νερού, καθώς επίσης με αποτελεσματικό όργωμα, φύτεμα και συγκομιδή. Οι Έλληνες γεωπόνοι έχουν ήδη κάνει όλη την προκαταρκτική εργασία. Αυτό που απαιτείται είναι μιας μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη αυτών των δυνατοτήτων μαζί με την θέληση για ανάπτυξη της Μεσογείου. Όλα αυτά μπορούν να ενταχθούν στις τοπικές υπηρεσίες ανάπτυξης, όπως σε μια υπηρεσία λεκάνης του ποταμού Μόραβα-Βαρδάρ-Αξιού ή ακόμη και σε μία υπηρεσία της κάτω λεκάνης του Δούναβη.

Υδρευση. Η βάση των υδάτινων πόρων της Βαλκανικής Χερσονήσου πρέπει να αναβαθμισθεί σε ποσότητα, αξιοπιστία και πρόληψη αποτροπής πλημμυρών προχωρώντας με τις προαναφερθείσες λεκάνες απορροής ποταμών και τις εργασίες που αφορούν τα φράγματα για αποθήκευση του νερού και της ρύθμισης της ροής.

Η ετήσια μέση βροχόπτωση είναι εντονότερη στην Αδριατική πλευρά της χερσονήσου με 1.016 χιλιοστά(40 ίντσες) στις δυτικές πλαγιές, αλλά οι μεγαλύτερες καλλιεργήσιμες περιοχές βρίσκονται ανατολικά, όπου η μέση ετήσια βροχόπτωση είναι 760 χιλιοστά (30 ίντσες), ή ακόμη και πιο χαμηλά στα 380 χιλιοστά(15 ίντσες) ή και λιγότερο.

Σε πολλές περιοχές, η ποσότητα του νερού σε αποθηκευτικά φράγματα έχει μειωθεί, συμπεριλαμβανομένου και αυτού της κοιλάδας του ποταμού Δρίνου(δεν έχει σχέση με τον Δρίνα), ο οποίος κυλάει παράλληλα με τον Αξιό ποταμό στα δυτικά. Η λεκάνη του Δρίνου περιλαμβάνει την Αλβανία, την FYROM, τη Σερβία και το Μαυροβούνιο, συμπεριλαμβανομένου και της διασυνοριακής λίμνης Οχρίδας, η οποία μοιράζεται μεταξύ FYROM και Αλβανίας. Αυτά τα συστήματα είναι σημαντικές πηγές υδάτινων πόρων για τις προαναφερθείσες χώρες, και επί του παρόντος είναι ανεπαρκείς.

Σε κάποιες περιοχές υφίσταται η δυνατότητα ναυσιπλοΐας. Αλλά σε όλες τις περιοχές, η διαχείριση του νερού είναι απαραίτητη για την ρύθμιση πλημμυρών. Η πλήρης υδροηλεκτρική δυνατότητα της

περιοχής δεν έχει συνειδητοποιηθεί ακόμη. Συστήματα επεξεργασίας λυμάτων είναι επίσης απαραίτητα.

Η αφαλάτωση του θαλασσινού νερού είναι μια προτεραιότητα, ειδικά στην Θεσσαλονίκη και άλλα παράκτια κέντρα στο Αιγαίο σε ζώνες χαμηλής βροχόπτωσης. Η αφαλάτωση με την χρήση πυρηνικής ενέργειας είναι η μόνη αποτελεσματική μέθοδος για μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις. (Βλέπε τμήμα Ισπανίας για λεπτομέρειες.)

Ελλάδα, ένας γίγαντας στην εμπορική ναυτιλία

Η Ελλάδα έχει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Πέραν της σημασίας που έχει αυτό για τη γενική οικονομική δραστηριότητα, είναι επίσης ένας πολύτιμος πόρος εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στον ναυτιλιακό, βιομηχανικό και εργαλειομηχανικό τομέα και εμπεριέχει μια ναυπηγική δυνατότητα ικανή να παρέχει τον κατάλληλο εξοπλισμό όταν πρόκειται να πραγματοποιηθούν εργασίες προηγμένης τεχνολογίας. Αυτός ο πόρος είναι ζωτικός για την πορεία της Μεσογειακής ανάπτυξης συνολικά.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικής ιδιοκτησίας ελέγχανε 3,325 πλοία με μια συνολική χωρητικότητα 226,92 εκατομμυρίων τόνων “νεκρού βάρους” το 2011. Ο υπό ελληνικής σημαίας στόλος απαριθμούσε 2.014 πλοία με χωρητικότητα 43,39 εκατομμύρια τόνους «νεκρού φορτίου», αποτελώντας το 39,52% της χωρητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Από τον Δεκέμβριο του 2009, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν παραγγείλει 748 καινούργια καράβια που αντιστοιχούν σε 64,9 εκατομμύρια τόνους «νεκρού φορτίου». Οι συναφείς ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις είναι ανάμεσα στις μεγαλύτερες βιομηχανικές επιχειρήσεις της χώρας, οι δυνατότητες των οποίων μπορούν να αναπτυχθούν για ολόκληρο το φάσμα των εργασιών απαραίτητων για την ενσωμάτωση της Ελλάδας στην ανάπτυξη της Ευρασίας και της Αφρικής.

Στον Πειραιά υπάρχουν 1200 ναυτιλιακές εταιρίες, με πάνω από 250.000 Έλληνες να βγάζουν τα προς το ζην άμεσα ή έμμεσα από αυτή την βιομηχανία.

Η Ελλάδα αφιερώνει σημαντικό μέρος των ναυπηγικών δυνατοτήτων της στην κατασκευή μικρότερων σκαφών, όπως ψαράδικων και ακτοπλοϊκών σκαφών, εφόσον η δια-νησιωτική μεταφορά είναι ευρείας κλίμακας. Ωστόσο έχει 4 με 6 μεγάλα ναυπηγεία ικανά να κατασκευάσουν και να επισκευάσουν καράβια με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 20.000 τόνων. Τρία εξ' αυτών μπορούν να κατασκευάσουν καράβια χωρητικότητας 100.000 τόνων και άνω. Υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για επέκταση της παραγωγής, αφού τα συγκεκριμένα ναυπηγεία έχουν δυνατότητες που δεν έχουν αξιοποιηθεί λόγω της κρίσης.

Επίσης τα ναυπηγεία έχουν την δυνατότητα να παρέχουν μηχανοκίνητα εργαλεία διαμόρφωσης μετάλλου για κάθε είδος κατασκευής. Το ναυπηγείο της Ελευσίνας είναι ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα: δεν έχει κατασκευάσει μόνο καράβια προηγμένης τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων πολεμικών πλοίων και γρήγορων μοντέρνων Ferry Boats για την ελληνική αγορά, αλλά έχει επίσης κατασκευάσει αμαξοστοιχίες για τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Συνεπώς η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία μαζί με διάφορες άλλες μεγάλες και εξεζητημένες ελληνικές βιομηχανικές επιχειρήσεις, είναι ικανές να κατασκευάσουν οποιαδήποτε μορφή επίγειας

υποδομής, συμπεριλαμβανομένων εξαρτημάτων για σιδηρόδρομους, δρόμους, γέφυρες, φράγματα, παραγωγή υδροηλεκτρικής και άλλων μορφών ενέργειας, βιομηχανίες αφαλάτωσης και πετροχημικές εγκαταστάσεις.

Εν τούτοις θα πρέπει να επισημανθεί ένα χαρακτηριστικό αρνητικό γνώρισμα του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου: Η βιομηχανία ιστορικά αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του οικονομικού πολύπλοκου συμπλέγματος του City του Λονδίνου, που υπηρετεί εδώ και δεκαετίες την «Βρετανική Αυτοκρατορία». Αλλά τώρα, με το κραχ του μονεταριστικού συστήματος, αυτό το αγγλοκεντρικό πλέγμα που ελέγχει τις ασφάλειες, τη ναυτιλία και τα εμπορεύσιμα αγαθά βρίσκεται σε χάος.

Με την νέα προσέγγιση, ενός σχεδίου Μάρσαλ για την Μεσογειακή λεκάνη, οι πολύτιμες δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλίας μπορούν να επαναπροσδιοριστούν ως υπηρεσίες βαρέων δυνατοτήτων κατάλληλες για ανάπτυξη, τερματίζοντας έτσι την επί δεκαετίες υποταγή της στο καρτέλ συμφερόντων ολιγαρχικού χαρακτήρα του Λονδίνου, το οποίο ναύλωνε τα ελληνικά πλοία για διεθνείς μεταφορές φορτίων πετρελαίου, τροφίμων, και άλλων εμπορεύσιμων αγαθών υπό το καθεστώς (rigged) ελεύθερου εμπορίου.

Θαλασσοπόροι, με το βλέμμα στραμμένο στο διάστημα

Οι αρχαίοι Έλληνες ήταν οι αυθεντικοί «Λαοί της Θάλασσας», όπως απαθανάτιστηκε από τον Όμηρο στην Ιλιάδα. Αυτό από τα πιο γνωστά ποιήματα, καταγράφει επίσης την συμμαχία μεταξύ των λαών της Θάλασσας και του Αιγυπτιακού Πολιτισμού, αμφότεροι ήταν πλοηγοί και αστρονόμοι. Μέσα από αυτή την επιστημονική «συμμαχία» αναπτύχθηκε ο μεγάλος Κλασικός πολιτισμός των τραγικών ποιητών της Ελλάδας, η πλατωνική φιλοσοφία, που κορυφώθηκαν με την κατάκτηση της Περσικής Αυτοκρατορίας και στην διάδοση του πολιτισμού της ελληνιστικής περιόδου σ' όλη την Μεσόγειο και στα βάθη της κεντρικής Ασίας.

Το δικό μας Σχέδιο Μάρσαλ θα ξεκινήσει την διαδικασία μεταμόρφωσης της Ελλάδας από ένα έθνος Θαλασσοπόρων σ' ένα έθνος αστροναυτών, υπό την έννοια ότι θα συμμετάσχουν ενεργά στην πρόκληση της εξερεύνησης του διαστήματος και της μετοίκησης στον Άρη και στο Φεγγάρι που αποτελεί πλέον επιτακτική ανάγκη για το μέλλον της ανθρωπότητας. Στην ουσία η διαδικασία αυτή έχει ήδη αρχίσει.

Είναι απίθανο η ναυπηγική βιομηχανία να είναι σε θέση να κατασκευάσει διαστημικό σκάφος, αλλά υπάρχει προηγούμενο κατασκευής ενός εξειδικευμένου πλοίου για το πρόγραμμα διαστημικής εξερεύνησης της Ελλάδος το οποίο μπορεί να είναι μεν μικρού μεγέθους αλλά χρησιμοποιεί εξαιρετικά προηγμένη τεχνολογία.

Το ναυπηγείο της Ελευσίνας κατασκεύασε το «Δέλτα Βερενίκη» ένα αυτο-προωθούμενο σκάφος ειδικού σκοπού το οποίο χρησιμοποιείται ως πολυδύναμο πλωτό εργαστήριο για την κατασκευή του «Τηλεσκοπίου Νετρίνων Κυβικού Χιλιομέτρου», ένα από τα 4 που υπάρχουν σήμερα στον κόσμο. Ορθώνεται σε βάθος 5.200 μέτρων, το μεγαλύτερο βάθος στην Ευρώπη.

Η τοποθεσία του τηλεσκοπίου βρίσκεται 17 χλμ από τις ακτές της Πελοποννήσου. Το αρχηγείο αυτού του έργου είναι στην Πύλο, μια μικρή πόλη στον κόλπο του Ναυαρίνου. Η Αρχαία Πύλος απέχει μερικά χιλιόμετρα από την σύγχρονη πόλη, και είναι η περιοχή όπου βρίσκεται το παλάτι του Νέστορα, γνωστός από την Ιλιάδα, και το έργο έχει πάρει το όνομα του. Ο κόλπος του

Ναυαρίνου ήταν η τοποθεσία όπου διεξήχθη μια από τις πιο ιστορικότερες ναυμαχίες, η περίφημη ναυμαχία του Ναυαρίνου το 1827. Στους σύγχρονους καιρούς η Πύλος υπήρξε μια ήσυχη πόλη την οποία επισκέπτονταν τουρίστες ανά τακτά χρονικά διαστήματα, αλλά το τελευταίο διάστημα μετατρέπεται στην έδρα ενός από τα πιο εξεζητημένα ερευνητικά προγράμματα στην Ευρώπη, το οποίο εξειδικεύεται σε έρευνες μεγάλου θαλάσσιου βάθους. Θεωρείται το καλύτερο μέρος του πλανήτη για τέτοιου είδους μελέτες, αφού οι ερευνητές, εργαζόμενοι από το βαθύτερο τμήμα της Μεσογείου θα ερευνήσουν ουσιαστικά τα βαθύτερα τμήματα του γαλαξία μας.

Έτσι φτάνουμε στο σημαντικότερο σημείο του σχεδίου μας για την Ελλάδα και την Μεσόγειο: να φέρουμε αυτές τις χώρες στο προσκήνιο στα πλαίσια της παγκόσμιας επιταγής για εξερεύνηση του διαστήματος. Αυτό μπορεί να περιληφθεί στο θεμελιώδες σχέδιο της δημιουργίας της υποδομής της «στρατηγικής άμυνας της Γης» που πρότεινε η Ρωσία. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της υποδομής θα είναι «διττού σκοπού», όπως η ανέγερση 50 σταθμών στις περιοχές της Ευρώπης με έντονη σεισμική δραστηριότητα για την παρακολούθηση φαινομένων προάγγελων σεισμών, και την θέση 10 δορυφόρων ως τμήμα μιας υποδομής προειδοποίησης σεισμών, η οποία ταυτόχρονα θα παρέχει απαραίτητα δεδομένα για την μελέτη κοσμικής ακτινοβολίας. Το τελικό σχέδιο αυτής της ενσωματωμένης υποδομής θα ήταν η πραγματοποίηση ενός προγράμματος τύπου Μανχάταν το οποίο θα συνεπάγεται την δημιουργία ενός αριθμού ερευνητικών κέντρων ανάλογου μεγέθους των εργαστηρίων του Los Alamos και του Oak Ridge. Το παλιό αεροδρόμιο της Αθήνας θα μπορούσε να αποτελέσει την ιδανική τοποθεσία για κάποιο απ' αυτά τα εργαστήρια. (Όπως έχουν τα πράγματα, το αεροδρόμιο είναι προς πώληση, σύμφωνα με τις επιταγές του Μνημονίου της Τρόικας για ιδιωτικοποιήσεις!).

Η Ελλάδα είναι σε θέση να συμμετέχει σ' ένα τέτοιο πρόγραμμα από την υψηλότερη επιστημονική άποψη. Αυτή την στιγμή υπάρχουν 12.000 Έλληνες επιστήμονες που δουλεύουν στο εξωτερικό και ο αριθμός τους ολοένα και μεγαλώνει κάθε ημέρα. Ενώ η Ελλάδα δαπανά λιγότερο κατά κεφαλή σε έρευνα σχεδόν από κάθε άλλη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τόσο η έρευνα που λαμβάνει χώρα όσο και οι ίδιοι οι ερευνητές είναι από τους καλύτερους στην Ευρώπη. Αυτούς τους συναντάμε σε έναν πολύ μικρό αριθμό ερευνητικών κέντρων, ιδιαίτερα στο Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών, το Εθνικό Κέντρο Έρευνας Φυσικών Επιστημών "Δημόκριτος", ινστιτούτα σε μεγάλα πανεπιστήμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, και αρκετά άλλα.

Το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών ιδρύθηκε το 1842, και έχει πέντε προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων του Ινστιτούτου Αστρονομίας, Αστροφυσικής, του Ινστιτούτου Διαστημικών Εφαρμογών και Τηλεπισκόπησης. Το πρόγραμμα Νέστορας ήταν ένα spin-off του Εθνικού Αστεροσκοπείου. Το Αστεροσκοπείο έχει ήδη προγράμματα για την επίγεια ηλιακή φυσική, συμπεριλαμβανομένων και των μελετών διαστημικής μετεωρολογίας. Το πρόγραμμα τηλεπισκόπησης έχει ήδη εφαρμογές για μελέτες σεισμολογίας. Παρόλο που το ινστιτούτο έχει αναπτυχθεί την τελευταία δεκαετία, παραμένει ακόμη σχετικά μικρό, αλλά η επαρκής χρηματοδότηση του θα μπορούσε να το μεγαλώσει πολύ γρήγορα.

Το Εθνικό Κέντρο Έρευνας Φυσικών Επιστημών ιδρύθηκε το 1950 με την επωνυμία Κέντρο Πυρηνικών Ερευνών "Δημόκριτος", με μια ενίσχυση ενός πειραματικού αντιδραστήρα που έλαβε από το Αμερικανικό Πρόγραμμα Ατομικής Ενέργειας για ειρηνικούς σκοπούς. Η χρηματοδότηση του συγκεκριμένου Ινστιτούτου εγκαινίασε ένα κύμα επαναπατρισμού επιστημόνων οι οποίοι

διεξήγαγαν έρευνα στο εξωτερικό κυρίως λόγω της παντελούς έλλειψης επαγγελματικών ευκαιριών στην Ελλάδα.

Σήμερα, το ινστιτούτο εμπλέκεται σε ένα διευρυμένο φάσμα βασικής έρευνας, με προσωπικό περίπου 1.000 ερευνητών και διοικητικών συνολικά. Συνεπώς το θεμέλιο για ένα μεγάλο ολοκληρωμένο Εθνικό Εργαστήριο είναι εκεί, για να χτιστεί πάνω σ' αυτό.

Η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σε μια επιστημονική πύλη, χρησιμεύοντας ως ένα διεθνές κέντρο, με μια συγκεκριμένη αποστολή της προσέλκυσης φοιτητών και ερευνητών από τις περιοχές της Ασίας-Ειρηνικού, των Βαλκανίων, της Αφρικής και των περιοχών της Ευρασίας.