

Κυριάκος Δ. Κεντρωτής

**Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΩΝ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ**

Ο Αμερικανός δημοσιογράφος Robert Kaplan, με αφορμή την πτώση του τείχους του Βερολίνου, ευρισκόμενος εκείνη την περίοδο στα Βαλκάνια, σημείωνε χαρακτηριστικά: «Οι ανατολικογερμανικές αρχές μόλις ανακοίνωσαν απόψε τα μεσάνυχτα ότι το Βερολίνο θα είναι μία ανοιχτή πόλη. Ο Ψυχρός Πόλεμος και η απατηλή διαίρεση της Ευρώπης είναι παρελθόν. Μία διαφορετική, περισσότερο ιστορικά εδραιωμένη διαίρεση της Ευρώπης πάει να δημιουργηθεί. Αντί για μία δημοκρατική Δυτική Ευρώπη και μία κομμουνιστική Ανατολική Ευρώπη, θα έχουμε τώρα την Ευρώπη και τα Βαλκάνια»¹.

Η διαπίστωση αυτή γρήγορα επιβεβαιώθηκε. Με άξονα τα γεωγραφικά και πολιτικοοικονομικά ερείσματα της, η Χερσόνησος του Αίμου επρόκειτο να καταστεί για άλλη μια φορά στη μακραίωνη πορεία της η εστία της κάθε είδους αντιπαράθεσης ανάμεσα στην ιστορία και την πολιτική. Πόλεμοι, επαναστάσεις, εμφύλιες συγκρούσεις, εκδημοκρατισμός, μειονοτικά δικαιώματα είναι μόνο μερικά από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που σηματοδεύουν στην τρέχουσα περίοδο τις εξελίξεις στη νοτιοανατολική άκρη της Ευρώπης. Παλαιά και νέα κράτη, ξεχασμένοι, αναβιώσαντες αλλά και νέοι εθνικισμοί συνθέτουν τη μια πλευρά του βαλκανικού τοπίου που είναι γνωστή στην ιστορική διαδρομή της περιοχής αλλά και της Ευρώπης.

Η άλλη πλευρά των Βαλκανίων έχει να κάνει, περισσότερο, με εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν, όμως, καταλυτικά τις τοπικές και διεθνείς ισορροπίες στην περιοχή. Στην εικόνα της Βαλκανικής Χερσονήσου, που, επτά χρόνια μετά τον τερατισμό του ιδεολογικού διαχωρισμού της Ευρώπης και με νωπές ακόμη τις εμπειρίες από τη Συμφωνία του Ντέυτον του 1995, εξακολουθεί να υφίσταται τους κλυδωνισμούς της νέας εποχής στο παγκόσμιο σύστημα συλλογικής ασφάλειας, ήλθαν να προστεθούν οι γνωστές εξελίξεις του τομέα των ενεργειακών και μεταφορικών συστημάτων στις γεωπολιτικές ζώνες της Ευρασίας και της Ν/Α Μεσογείου.

1. *The Balkan Ghosts: a journey through history*, Νέα Υόρκη 1994, σ. 48.

1. Βαλκάνια και δίκτυα ενέργειας

Το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο συνιστούν σήμερα τις πιο δυναμικές προκλήσεις για την περιοχή των Βαλκανίων. Δημιουργώντας νέα δεδομένα στις γεωπολιτικές ισορροπίες του διεθνούς περιβάλλοντος αναγκάζουν τη Νοτιοανατολική Ευρώπη να αναζητήσει την έξοδό της από τη γεωγραφική, πολιτική και οικονομική απομόνωσή της των προηγούμενων δεκαετιών σε σχέση με τα αναπτυσσόμενα κέντρα της υπόλοιπης Ευρώπης. Η διασύνδεση, όμως, αυτή των Βαλκανίων με τον κόσμο των ενεργειακών δικτύων δεν αφήνει πίσω της τις παλαιές έριδες, τους τοπικούς ανταγωνισμούς και την αμοιβαία καχυποψία για το ρόλο και τις προθέσεις των γειτονικών αλλά και τρίτων χωρών στην περιοχή.

Η βαλκανική περιφέρεια στη συνορεύουσα με τις περιοχές του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας νοτιοανατολική της πλευρά φαίνεται να συνιστά, μέσω του Αιγαίου και της λεκάνης της Ανατολικής Μεσογείου, μία από τις «φυσικές» διεξόδους των ενεργειακών κοιτασμάτων των πρώην σοβιετικών δημοκρατιών προς τον υπόλοιπο κόσμο. Από το 1993 αναζητείται επείγοντως ένα νέο σύστημα ασφάλειας και σταθερότητας για τους δρόμους των πετρελαίων και των άλλων ενεργειακών προϊόντων. Με την ειρήνευση στη Γιουγκοσλαβία το 1995 δόθηκε διέξοδος στη συνολική προβληματική της ασφάλειας της Ν/Α Ευρώπης, που σήμερα δοκιμάζεται στην πράξη. Από την άλλη πλευρά, ωστόσο, τόσο στις περιοχές προελεύσεως, φορτώσεως και διελεύσεως των ενεργειακών κοιτασμάτων (Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν, Τσετσενία, Αρμενία, Γεωργία) όσο και στις αναζητούμενες περιοχές εξόδου αυτών των κοιτασμάτων (ελληνοτουρκική μεθόριο, θαλάσσιους δρόμους του Αιγαίου, νότια Τουρκία στα σύνορα με τη Συρία) τα επιμέρους προβλήματα μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών εξακολουθούν να καθιστούν τα σχέδια μεταφοράς του πετρελαίου και του φυσικού αερίου προς τις αγορές του δυτικού κόσμου εξαιρετικώς επισφαλή. Στις ενδιάμεσες, επίσης, περιοχές δεν λείπουν τα προβλήματα ασφάλειας και εθνικιστικών διεκδικήσεων (Βοσνία, Κοσσυφοπέδιο, κουρδικό ζήτημα, ο ρόλος του Ιράν και του Ιράκ).

Η διαμόρφωση του ενεργειακού χάρτη του επόμενου αιώνα περιλαμβάνει τα υφιστάμενα δίκτυα πετρελαιοαγωγών² και φυσικού αερίου καθώς και την

2. Ενδεικτική βιβλιογραφία για τα ζητήματα των αγωγών: St. Blank, *Energy, Economics and Security in Central Asia: Russia and Its Rivals*, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Μάρτιος 1995· A. Cohen, «The new Great Game: Oil Politics in the Caucasus and Central Asia», *Backgrounder*, Heritage Foundation, No. 1065, 25 Ιανουαρίου 1996· του ιδίου, «U.S. Policy in the Caucasus and Central Asia: Building a new Silk Road to economic prosperity», *Backgrounder*, Heritage Foundation, No. 1132, 24 Ιουλίου 1997· M. Myrianthis, *Oleaginous Geopolitics in SW*

κατασκευή νέων δικτύων σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό και την κατασκευή λιμενικών και πετρελαϊκών εγκαταστάσεων. Η προώθηση αυτών των σχεδίων απαιτεί, επομένως, τον έλεγχο, την ασφάλεια και τη σταθερότητα των περιοχών αντήληψης, διελεύσεως, επεξεργασίας και μεταφοράς των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Για τις ανάγκες του νέου ενεργειακού περιβάλλοντος είναι απαραίτητη η ασφαλής επικοινωνία μεταξύ των απομακρυσμένων ζωνών και περιοχών, τις οποίες τα γεωγραφικά και πολιτικοστρατιωτικά σύνορα κρατούσαν επί δεκαετίες σε απομόνωση. Το ενεργειακό δυναμικό των κρατών της Κεντρικής Ασίας (Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Καζακιστάν, Κιργιζιστάν), της Κασπίας Θάλασσας αλλά και του Καυκάσου (Αζερμπαϊτζάν, Γεωργίας, Ρωσίας, Αρμενίας) πρέπει να ξεπεράσει, όχι μόνο δύσβατους ορεινούς όγκους, αλλά και περιοχές με αιματηρές και πολυπλοκές εθνικιστικές, θρησκευτικές και πολιτικές αντιπαραθέσεις και συγκρούσεις, προκειμένου να καταλήξει στη θάλασσα, είτε στη Μαύρη Θάλασσα είτε στο Αιγαίο είτε, τέλος, στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η ανάδειξη της Βαλκανικής Χερσονήσου ως κομβικού σημείου στο «παιχνίδι» των αγωγών των ενεργειακών κοιτασμάτων οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στον αποκλεισμό δύο βασικών πρωταγωνιστών στην πριν από το 1989 περίοδο, του Ιράν και του Ιράκ. Ο οικονομικός αποκλεισμός των ΗΠΑ εναντίον του Ιράν και, κατ' επέκταση, οι ιδιότυπες σχέσεις τους στις τελευταίες δύο δεκαετίες με αυτή τη χώρα, έχουν αλλάξει άρδην τα γεωπολιτικοοικονομικά δεδομένα στην παγκόσμια ενεργειακή πολιτική. Το Ιράν³, αν και συνιστά τη συντομότερη οδό εξόδου του ενεργειακού πλούτου της Κεντρικής Ασίας προς τον υπόλοιπο κόσμο, διαθέτοντας, παράλληλα, την υποδομή ενός δοκιμασμένου δικτύου με την αντίστοιχη τεχνογνωσία, παραμένει στο περιθώριο των εξελίξεων της ενεργειακής «κοσμογονίας». Ανάλογα δεδομένα ισχύουν και για το Ιράκ: τελώντας, ουσιαστικά, υπό καθεστώς επιτήρησης, πληρώνει ως τίμημα για την πολιτική του στο Κουβέιτ την περιορισμένη άσκηση κυριαρχίας στην εδαφική του επικράτεια και τη δραματική πτώση του

Asia and the Burgas-Alexandroupolis Oil Pipeline, Occasional Research Paper 10, Δεκέμβριος 1996, Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων του Παντείου Πανεπιστημίου· R. Forsythe, «The Politics of Oil in the Caucasus and Central Asia», *Adelphi Paper* (Λονδίνο, τ. 300, Μάιος 1996), σ. 13-29· V. Cheterian, «Grand jeu petrolier en Transcaucasie», *Le Monde Diplomatique* (Παρίσι, Οκτώβριος 1997), σ. 22-23.

3. Είναι χαρακτηριστικό το απόσπασμα από την ανταπόκριση του Α. Παπαχελά στην εφημερίδα *Η Καθημερινή της Κυριακής* (Αθήνα, 11 Ιανουαρίου 1998) «Τι σηματοδοτεί η προσέγγιση ΗΠΑ-Ιράν»: «Το CNN σταμάτησε τη μετάδοση της συνέντευξης του Προέδρου του Ιράν Μ. Χαταμί στις 18.30, την περασμένη Τετάρτη. Στις 19.05 τα φαξ όλων των δημοσιογράφων στην Ουάσιγκτων τύπωναν μία ανακοίνωση του Προέδρου της μεγάλης εταιρείας Copoco στην οποία τόνιζε πως είμαι ιδιαίτερα ευτυχής με τις πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες η αμερικανική κυβέρνηση εμφανίζεται να ενθαρρύνει το διάλογο σε κυβερνητικό επίπεδο με το Ιράν...».

βιοτικού επιπέδου του ιρακινού λαού λόγω του διεθνούς οικονομικού αποκλεισμού εναντίον του καθεστώτος της Βαγδάτης.

Με βάση όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά, άρχισαν, ταυτόχρονα, από τις αρχές της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα μας, οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, που ελέγχουν την παγκόσμια αγορά των ενεργειακών πόρων, να συμμετέχουν αποφασιστικά στην αναζήτηση και τη στήριξη των καλύτερων πολιτικο-στρατιωτικών λύσεων για τη διοχέτευση των τεράστιων αποθεμάτων ενέργειας της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. προς τις αγορές της Δύσης. Έπρεπε επειγόντως να βρεθούν εναλλακτικές λύσεις στα προβλήματα του Ιράν και του Ιράκ και, συνάμα, να μειωθεί η εξάρτηση της δυτικής βιομηχανίας από όλες εν γένει τις παραδοσιακές χώρες εξαγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου της Αραβικής Χερσονήσου, αλλά και της Βόρειας Αφρικής.

1.1. Ελλάδα-Τουρκία και η κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης

Από τις χώρες που εμπλέκονται στο εξελισσόμενο «παιχνίδι» της λεγόμενης «διπλωματίας του πετρελαίου» και της «πολιτικής των αγωγών» από την Κεντρική Ασία προς τις δυτικοευρωπαϊκές αγορές δεν έχουν όλες την ίδια σπουδαιότητα αλλά και τη δύναμη να προωθήσουν τα σχέδιά τους. Ειδικότερα, από τις βαλκανικές χώρες που κατά άμεσο ή έμμεσο τρόπο συνδέονται με τα σχέδια κατασκευής και διελεύσεως των αγωγών, μόνο η Τουρκία με τη γεωπολιτική της θέση βρίσκεται στο ενδιάμεσο στάδιο των ανταγωνιστριών χωρών και φορέων. Οι υπόλοιποι «παίκτες» στην ίδια κατηγορία είναι:

α. Οι ΗΠΑ που προσπαθούν να διευρύνουν τα ερείσματά τους στις περιοχές των ενεργειακών πηγών. Με βασικούς άξονες την εξωτερική τους πολιτική και τη στρατιωτική τους υπεροπλία (στους τομείς της βιομηχανίας όπλων, των στρατιωτικών ασκήσεων, και σε συνάρτηση με τον ηγετικό τους ρόλο στο ΝΑΤΟ) διαμορφώνουν το πλαίσιο εκείνο, προκειμένου να διευκολυνθούν οι επενδύσεις των αμερικανικών εταιρειών στα ζητήματα της ενέργειας και των νέων τεχνολογιών. Οι ΗΠΑ δείχνουν να μην ενδιαφέρονται τόσο πολύ για την ανάπτυξη των περιοχών της Κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου, αλλά αναζητούν περισσότερο την ενίσχυση της επιρροής τους στην ευρύτερη περιοχή της Ευρασίας για τον έλεγχο των πηγών και των διαδρομών της ενέργειας.

β. Το Ιράν που, παρά το εναντίον του δυσμενές κλίμα, ανήκει στην κατηγορία των ανταγωνιστριών χωρών με τεράστια συμφέροντα στην περιοχή. Προσφέρει ενδιαφέρουσες εναλλακτικές δυνατότητες συναλλαγών στο πετρέ-

λαιο και το φυσικό αέριο. Μετά τα τελευταία ανοίγματα της ιρανικής κυβέρνησης προς το δυτικοευρωπαϊκό κυρίως κόσμο, διαφαίνεται ότι επιδιώκει να εκμεταλλευθεί τα πλεονεκτήματά του και να διαδραματίσει πιο σημαντικό ρόλο στην περιοχή των ζωτικών του συμφερόντων. Είναι χαρακτηριστικό, ότι η Ε.Ε., γνωρίζοντας ακριβώς αυτές τις ιρανικές δυνατότητες στον ενεργειακό τομέα και επιθυμώντας, συνάμα, να εξασφαλίσει τον ενεργειακό της εφοδιασμό, προωθεί την κάθε είδους συνεργασία της με το Ιράν⁴, με το επακόλουθο, όμως, μια πιθανή ψύχρανση των σχέσεών της με τις ΗΠΑ.

γ. Οι πολυεθνικές εταιρείες πετρελαίου, είτε αυτές εμφανίζονται να ενεργούν σε σχέση με κάποιο μεγάλο Μητροπολιτικό Κέντρο είτε να ασκούν μια αυτοδύναμη ενεργειακή πολιτική που δεν γνωρίζει πατρίδα, γλώσσα και θρησκεία.

Η Τουρκία συνιστά τη «φυσική» ηπειρωτική έξοδο για τον ενεργειακό πλούτο του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας. Ταυτόχρονα, αυτές οι περιοχές αποτελούν μια φύσει και εν δυνάμει ενδοχώρα για την Τουρκία με τις αντίστοιχες επιπτώσεις στους τομείς της οικονομίας, του εμπορίου, των συστημάτων ασφάλειας, αλλά και των πολιτικών και πολιτισμικών διασυνδέσεων της Τουρκίας με ολόκληρο τον περιβάλλοντα χώρο των πρώην σοβιετικών δημοκρατιών. Αυτό το πλεονέκτημα της Τουρκίας (αν συνδυασθεί με τον παροπλισμό του Ιράν και του Ιράκ στο εξελισσόμενο «παιχνίδι των αγωγών») καθιστά ακόμη πιο ελκυστική τη θέση της, αφού συγκεντρώνει, επίσης, τα αντίστοιχα δεδομένα για το συνορεύοντα χώρο της Μέσης Ανατολής. Το πλαίσιο αυτό αναγορεύει την Τουρκία σε πύλη εισόδου και εξόδου για τις ηπειρωτικές, κατά το μεγαλύτερό τους μέρος, ζώνες αντλήσεως και διελεύσεως των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στον Καύκασο και τη Μέση Ανατολή.

Η Τουρκία, όμως, ελέγχει την παραδοσιακή οδό του τελευταίου σταδίου της εξόδου των κοιτασμάτων της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. προς τη Μεσόγειο. Από τα λιμάνια της, τα πετρελαιοφόρα, διαπλέοντας τη Μαύρη Θάλασσα, μετέφεραν μέσω του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων το πετρέλαιο προς τη Μεσόγειο για τις αγορές της Δύσης. Μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης, οι παράκτιες χώρες του Ευξείνου Πόντου αναγορεύονται αυτομάτως σε βασικούς παράγοντες στην υπόθεση των ενεργειακών κοιτασμάτων της ενδοχώρας της

4. Ήδη από τα μέσα του 1997 έγκυροι Αμερικανοί αναλυτές που διατέλεσαν σύμβουλοι Αμερικανών Προέδρων, όπως ο Σ. Μπρενζίνσκι, ο Μπ. Σκόουκροφτ και ο Ρ. Μέρφι, έκαναν λόγο στο τεύχος Μαΐου-Ιουνίου 1997 του περιοδικού *Foreign Affairs* (Νέα Υόρκη, τόμος 76, αριθμ. 3), σ. 20-30, για την ανάγκη να αποκατασταθούν αμέσως οι σχέσεις των ΗΠΑ με το Ιράν προκειμένου η περιοχή της Κεντρικής Ασίας να ξεφύγει από τη ρωσική επιρροή.

Κασπίας και της Κεντρικής Ασίας.

Η Τουρκία, γνωρίζοντας τη θέση-κλειδί⁵ που κατέχει στον Βόσπορο, ρισκάρει κάποια δεδομένη στιγμή, το 1993, στην πολιτική της. Αφορμή θα αποτελέσει η σύγκρουση δύο πετρελαιοφόρων στα Στενά. Αυτό το περιστατικό θα της επιτρέψει να προχωρήσει στον περιορισμό και, σε ορισμένες περιπτώσεις, στην απαγόρευση της ναυσιπλοΐας πετρελαιοφόρων από τον Βόσπορο, επικαλούμενη επισήμως λόγους προστασίας του περιβάλλοντος μιας ήδη υπερχωρησμένης από τη μόλυνση θαλάσσιας ζώνης. Μάλιστα, η τουρκική θέση είναι ότι οι κίνδυνοι μόλυνσης θα είναι μεγαλύτεροι, λόγω της αύξησης του αριθμού των διερχόμενων πετρελαιοφόρων, προκειμένου να ανταποκριθούν στην παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε αμφισβήτηση του καθεστώτος ναυσιπλοΐας των Στενών, όπως αυτό ορίζεται από τη Συνθήκη του Μοντρέ του 1936.

Εκείνο, όμως, που επιζητά ουσιαστικά η Τουρκία είναι να πετύχει την αποκλειστική διαμετακόμιση των νέων ενεργειακών κοιτασμάτων που θα έλθουν στις δυτικές αγορές τα επόμενα χρόνια από την Κασπία, το Αζερμπαϊτζάν και το Καζακστάν είτε διά μέσου του τουρκικού εδάφους στη νοτιοανατολική της πλευρά προς τη Συρία είτε διά μέσου της θαλάσσιας οδού των Στενών. Θέτοντας, λοιπόν, αυτούς τους περιορισμούς η Τουρκία, δημιουργεί τεράστια προβλήματα τόσο στις μεγάλες και μικρές χώρες της ευρύτερης ευρωασιατικής ζώνης όσο και στις πολυεθνικές εταιρείες των πετρελαιοειδών.

Στην αντίπερα όχθη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Τουρκίας βρίσκεται η Ελλάδα (όπως άλλωστε και η Βουλγαρία). Θεωρητικά ανήκει στην κατηγορία των δυνητικών παικτών (μαζί με τις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες του Καυκάσου, της Κεντρικής Ασίας, καθώς και την Ουκρανία). Αυτές οι χώρες, αναλόγως της πορείας των σχεδίων που αντιπροσωπεύουν, μπορούν να είναι περιορισμένης ή ευρείας κλίμακας δυνατοτήτων. Σε πρακτικό, όμως, επίπεδο και με βάση τα ισχύοντα σχέδια για την κατασκευή και διέλευση των αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου προς τα Βαλκάνια, συνιστούν τον τελευταίο σταθμό για ένα συγκεκριμένο σχέδιο μεταφοράς ενέργειας που τελεί υπό πολλές προϋποθέσεις, προκειμένου να καταλήξει να πραγματοποιηθεί προς όφελός τους.

Ο πρωταγωνιστής στα αναζητούμενα ενεργειακά δίκτυα της Ευρασίας, ως κάτοχος και διανομέας των ενεργειακών πόρων του Καυκάσου, είναι η Ρωσία. Μέσω των ρωσικών συμφερόντων, η Ελλάδα αποκτά κάποιο ποσοστό δράσης στα ζητήματα των αγωγών. Η προαναφερθείσα πολιτική της Τουρ-

5. A. Riemer, «Die Türkei: ein großer *Regionaler Player* mit geopolitischer Relevanz: Mythos oder Realität?», *Südosteuropa* (Μόναχο, 11/1997), σ. 562-599.

κίας με τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων αναγκάζει, παραδείγματος χάρη, τη Ρωσία να βρει νέες λύσεις στην ενεργειακή της πολιτική. Η ανάγκη παρακάμψεως του προβλήματος ως προς τον έλεγχο των Στενών από την Τουρκία οδήγησε στην εκπόνηση του σχεδίου που θα μεταφέρει το πετρέλαιο με πλοία από το ρωσικό λιμάνι του Νοβοροσίσκ (η συνολική απόσταση από το Αζερμπαϊτζάν μέσω Τσετσενίας είναι 1.400 χλμ.) στο βουλγαρικό λιμάνι του Μπουργκάς. Το επόμενο στάδιο θα είναι η χερσαία μεταφορά των κοιτασμάτων διά μέσου αγωγού που θα συνδέει το λιμάνι του Μπουργκάς στη Μαύρη Θάλασσα με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης στο Αιγαίο.

Το συγκεκριμένο σχέδιο του διαβαλκανικού αγωγού αιφνιδίασε την Τουρκία, αναγκάζοντάς την να στραφεί στην υποστήριξη προτάσεων που οδηγούν την πορεία των αγωγών από το έδαφός της. Με διάφορες εναλλακτικές πορείες από τις χώρες αντλήσεως των κοιτασμάτων, η Τουρκία οδηγείται σε σχέδια που μέσω της Γεωργίας καταλήγουν στο λιμάνι του Τσεύχάν, στα σύνορα με τη Συρία, στο Ν/Α άκρο της Μεσογείου.

Από τεchnοοικονομικής πλευράς, η πρόταση του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης συνδέεται με τα ακόλουθα δεδομένα:

- i. ανυπαρξία εδαφικών ανωμαλιών στην προτεινόμενη διαδρομή,
- ii. μεσαίας κλίμακας απόσταση (περίπου 270 χιλιόμετρα),
- iii. χαμηλό κόστος μεταφοράς (για 30 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως, που υπολογίζεται ότι είναι το όριο βιωσιμότητας του συγκεκριμένου έργου, προβλέπεται σχετικό κόμιστρο μεταφοράς, θαλάσσιας και ηπειρωτικής, 6 δολλαρίων ανά τόνο).

Η κατασκευή του αγωγού έχει προβλεφθεί να διαρκέσει τρία χρόνια και ο προϋπολογισμός του κυμαίνεται μεταξύ 600-700 εκατ. δολλαρίων. Το ύψος αυτής της επένδυσης υπολογίζεται να καλυφθεί από επιδοτήσεις της Ε.Ε. κατά 35%, από χαμηλότοκα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (European Investment Bank), καθώς και από το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας διεκπεραιώσεως του έργου, της *Transbalkan Pipeline S.A.*, ύψους 120 εκατ. δολλαρίων.

Οι χώρες που αντιπροσωπεύουν τη συγκεκριμένη πρόταση του διαβαλκανικού αγωγού είναι η Ρωσία, η Βουλγαρία και η Ελλάδα. Ουσιαστικά, όμως, τον κυρίαρχο ρόλο στο ξεκίνημα και την επεξεργασία αυτής της πρότασης διαδραματίζουν συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες. Πρόκειται για τις εταιρείες *RAO GazProm*⁶ (ιδρύθηκε τον Φεβρουάριο του 1992 και είναι ρωσικών συμφερόντων, συνιστώντας ουσιαστικά έναν «γίγαντα» στον παγκόσμιο ε-

6. Α. Angelov, «GazProm oplete Balkanite» (Η GazProm εμπλέκει τα Βαλκάνια), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 43, 6-12 Νοεμβρίου 1997), σ. 36-40· Ν. Χίος, «Κατακτά τα Βαλκάνια η GazProm», *Εξουσία* (Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 1997), σ. 44-45.

νεργειακό χάρτη), την *Prometheus Gas S.A.*⁷ (αποτελείται από τη ρωσική εταιρεία *Vep Gazexport* –θυγατρική εταιρεία της *RAO GasProm* – με 50% και τον ελληνικό όμιλο των εταιρειών Κοπελούζου που κατέχει το υπόλοιπο 50% αυτής της εταιρείας) καθώς και τον Όμιλο των εταιρειών Λάτση⁸.

Η πρόταση του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης συνεχίζει να γνωρίζει, από τη στιγμή που εντάχθηκε ως ελπιδοφόρα προοπτική στην αγορά των ενεργειακών δικτύων το 1993, αρκετές διακυμάνσεις και παλινωδίες ως προς τις πιθανότητες της να συμπεριληφθεί στις επιλέξιμες διαδρομές των ισχυρών διεθνών παραγόντων (κρατών και πολυεθνικών εταιρειών) στον τομέα της ενέργειας.

Στο αρχικό στάδιο του σχεδίου κυριαρχούν οι προσπάθειες των ελληνορωσικών ενδιαφερομένων εταιρειών να αποκτήσει η συγκεκριμένη πρόταση την επίσημη πολιτική και, μέχρι ενός σημείου, την οικονομική κάλυψη των κυβερνήσεων της Ρωσίας, της Ελλάδας και της Βουλγαρίας. Οι δισταγμοί στην προώθηση του σχεδίου έχουν να κάνουν περισσότερο με το γεγονός ότι δεν είχαν επιλυθεί τα ζητήματα των αγωγών και των δικαιωμάτων συμμετοχής των εμπλεκόμενων χωρών και φορέων στις περιοχές αντλήσεως και διελεύσεως των κοιτασμάτων. Οι αναζητούμενες διαδρομές, μέσα από την υποβολή αρκετών εναλλακτικών λύσεων, δημιουργούσαν αναγκαστικά άλλοτε ενθουσιασμό και άλλοτε αναβλητικότητα στο σχέδιο του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης.

Το 1994 στη Βουλγαρία, όταν ανέβηκε στην εξουσία το Σοσιαλιστικό Κόμμα, δόθηκε νέα ώθηση στις σχέσεις της Βουλγαρίας τόσο με τη Ρωσία όσο και με την Ελλάδα. Οι κοινές ή ξεχωριστές επαφές και συναντήσεις ανάμεσα σε υπουργούς και εμπειρογνώμονες αυτών των χωρών συνδέονταν άμεσα με την ανάγκη προωθήσεως των σχεδίων για τη μεταφορά των πετρελαίων του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας προς τη Μεσόγειο και κατ' επέκταση προς την Ευρώπη. Στις 20 Δεκεμβρίου 1994 υπεγράφη στη Μόσχα μνημόνιο μεταξύ της Ελλάδας και της Ρωσίας για την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου από το Μπουργκάς στην Αλεξανδρούπολη για το τελικό στάδιο της μεταφοράς των πετρελαϊκών κοιτασμάτων από την περιοχή της Κασπίας Θάλασσας.

Κατά τη διάρκεια του 1995 το θέμα τίθεται στις περιοδικές συναντήσεις σε διμερές και τριμερές επίπεδο τόσο μεταξύ των υπουργών Εξωτερικών της Βουλγαρίας, της Ελλάδας και της Ρωσίας όσο και μεταξύ εμπειρογνομόνων

7. Η *Prometheus Gas S.A.* έχει αναλάβει το κατασκευαστικό μέρος του έργου στη διαδρομή Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης.

8. Ο Όμιλος των εταιρειών Λάτση έχει αναλάβει τη μεταφορά του πετρελαίου με τα πετρελαιοφόρα της από το Νοβοροσίσκ στο Μπουργκάς.

των εμπλεκόμενων χωρών και των ιδιωτικών εταιρειών. Το ζήτημα της κατανομής των ποσοστών στην κοινοπραξία μεταξύ της ελληνικής και της βουλγαρικής πλευράς φαίνεται να συνιστά, μεταξύ των άλλων, βασική τροχοπέδη στην εξέλιξη του έργου. Η αρχική εντύπωση ήταν ότι οι δύο χώρες θα αντιπροσωπεύονται με ποσοστό 25% η κάθε μία, ενώ το υπόλοιπο 50% θα ελάμβανε η Ρωσία. Στην πορεία, όμως, διαπιστώθηκε ότι τα δύο κράτη θα λάβουν μόνο 5% (η ελληνική κρατική εταιρεία πετρελαίου και η αντίστοιχη βουλγαρική), ενώ το υπόλοιπο 40% θα καλυφθεί από τις ελληνορωσικές ιδιωτικές εταιρείες με διάφορα ποσοστά (το ζήτημα των ποσοστών εξακολουθεί να απασχολεί ακόμη τα ενδιαφερόμενα μέρη).

Η βουλγαρική πλευρά δεν αισθανόταν ικανοποιημένη τόσο από τη συμμετοχή του βουλγαρικού δημόσιου τομέα όσο και από την εκπροσώπηση των αντίστοιχων ιδιωτικών εταιρειών⁹ της χώρας. Παράλληλα με τα ποσοστά συμμετοχής, η βουλγαρική πλευρά άρχισε να ζητάει, επίσης, να χρησιμοποιηθούν περισσότερο οι εγκαταστάσεις διυλιστηρίων στο Μπουργκάς (για να αυξηθούν τα οφέλη της Βουλγαρίας από τη διαδικασία διυλίσεως των μεταφερόμενων ποσοτήτων πετρελαίου) και να μη κατασκευασθούν νέα διυλιστήρια, όπως πρότεινε ο Όμιλος των εταιρειών Λάτση, στην Αλεξανδρούπολη.

Μετά τη συμφωνία μεταξύ της Ρωσίας και του Καζακστάν τον Απρίλιο του 1996 για τη μεταφορά των κοιτασμάτων του Τεγκίζ στο ρωσικό λιμάνι του Νοβοροσίσκ, αναθερμαίνεται το ενδιαφέρον για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης που εντάσσεται στις εναλλακτικές δυνατότητες του τελικού σταδίου διανομής των κοιτασμάτων του Καζακστάν. Στα μέσα Οκτωβρίου του 1996 υπογράφεται τελικά στη Σόφια η σχετική συμφωνία μεταξύ των κυβερνήσεων της Βουλγαρίας, της Ρωσίας και της Ελλάδας και με τη συμμετοχή των ήδη ενδιαφερόμενων ιδιωτικών εταιρειών¹⁰.

Το 1997, μετά την ανάληψη της εξουσίας στη Βουλγαρία από την κεντροδεξιά κυβέρνηση του Ι. Κοστώφ, έμελλε για άλλη μια φορά να αλλάξουν τα δεδομένα, και το όλο έργο, ουσιαστικά, να εισέλθει σε νέα φάση κωλυσιεργίας. Οι νέοι κυβερνώντες στη Βουλγαρία, για τους δικούς τους λόγους, θα ξαναρχίσουν την προσέγγιση του θέματος από μηδενική βάση. Οι παλινωδίες στην εκτέλεση του έργου για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης διαφαίνονται από τις συνεχείς συναντήσεις κυβερνητικών και τεχνικών εμπειρο-

9. Πρόκειται για τις εταιρείες *Topenergy* και *Bulgargaz* που είναι κοινοπραξίες και διαχειρίζονται το φυσικό αέριο στη Βουλγαρία.

10. Η μόνη, όμως, ουσιαστική διαφορά που φαίνεται να αίρει τις όποιες αντιρρήσεις και κωλυσιεργίες στην εκτέλεση του έργου βρίσκεται στη συμμετοχή της αμερικανικής εταιρείας *Chevron* (που έκλεισε τη συμφωνία για τα κοιτάσματα του Τεγκίζ στο Καζακστάν) με ποσοστό 8%.

γνωμόνων των τριών χωρών (17-18 Ιουλίου 1997 στη Σόφια, 28-29 Αυγούστου 1997 στην Αθήνα, 4-5 Δεκεμβρίου 1997¹¹ στην Αθήνα) που προετοιμάζουν εκθέσεις, μνημόνια και-εισηγήσεις, αλλά κάθε φορά προκύπτει κάποιο ζήτημα, που έχει ως αποτέλεσμα, να καταλήγουν αυτές οι συναντήσεις να διαπραγματεύονται... το πότε θα γίνει η επόμενη συνάντηση. Μετά από δύο συνεχείς αναβολές που οφείλονταν σε βουλγαρική υπαιτιότητα, αποφασίστηκε να συναντηθούν στην Αθήνα τεχνικοί εμπειρογνώμονες των τριών χωρών από τις 5 έως τις 7 Μαΐου 1998, προκειμένου να συζητηθούν οι λεπτομέρειες του καταστατικού της εταιρείας *Transbalkan Pipeline S.A.* που θα διαχειριστεί τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης¹².

Το ζήτημα που επιδρά αρνητικά στις σχέσεις της Σόφιας με τη Μόσχα συνδέεται με τον εφοδιασμό της Βουλγαρίας με φυσικό αέριο και σε συμφέρουσα τιμή. Οι συμφωνίες των Βουλγάρων σοσιαλιστών με τη ρωσική κυβέρνηση, ο «ύποπτος» ρόλος, ως μεσαζόντων στην υπόθεση του φυσικού αερίου, των εταιρειών «Multigroup»¹³ και «Topenenergy»¹⁴ και η πρόθεση της βουλγαρικής κυβέρνησης να περιορίσει την ενεργειακή εξάρτηση της χώρας από τη Ρωσία, συμβάλλουν ουσιαστικά στην ψύχρανση των διμερών σχέσεων των δύο πρώην στενών συμμάχων. Από τις δυσμενείς αυτές εξελίξεις πλήττονται συνάμα και τα ελληνικά συμφέροντα. Το άμεσο αποτέλεσμα είναι να εμφανίζονται από ρωσικής πλευράς, τόσο η Βουλγαρία όσο και η Ελλάδα, ότι κωλυσιεργούν στην υπόθεση του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης, προσπαθώντας να αποκομίσουν οι ίδιες περισσότερα οφέλη.

Από την άλλη πλευρά, δεν θα πρέπει να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο, να χρησιμοποιεί η Ρωσία αυτή τη διαμάχη με τη Βουλγαρία, προκειμένου να

11. Σε σχετικό πρωτόκολλο που υπέγραψαν οι εκπρόσωποι της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρωσίας συμφωνήθηκε να προχωρήσει εντός του Δεκεμβρίου 1997 από ελληνικής πλευράς η πρόσκληση διεθνούς ενδιαφέροντος για την επιλογή του οίκου που θα αναλάβει την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για το σχεδιασμό του αγωγού. Το κόστος της μελέτης (1,2 δις. δρχ.) θα καλυφθεί από τα προγράμματα της Ε.Ε. Phare και Interreg, τη ΔΕΠ και τους επενδυτικούς ομίλους των εταιρειών Λάτση και Κοπελούζου. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε σημαντικά η απόφαση που ελήφθη στις 21 Νοεμβρίου 1997 στο Βουκουρέστι, κατά τη σύνοδο των υπουργών Ενέργειας των χωρών της Βαλκανικής Χερσονήσου και της Μαύρης Θάλασσας με την Ε.Ε., όπου η πρόταση για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης τέθηκε σε πρώτη προτεραιότητα από τα έργα που προτάθηκαν στον τομέα του πετρελαίου. Βλ. *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία* (Αθήνα, 4 Ιανουαρίου 1998), σ. 16-18.

12. *168 Chasa* (Σόφια, τεύχος 16, 17-23 Απριλίου 1998), σ. 13, 18.

13. Στο άρθρο της Τ. Peeva, «Atentatat promenja Multigroup?» (Η επίθεση αλλάζει τη Multigroup;), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 23, 19-25 Ιουνίου 1997), σ. 14-18, γίνεται, με αφορμή τη δολοφονία του αντιπροέδρου της εταιρείας Τλια Παβλώφ, εκτενής αναφορά στις κυριότερες εταιρείες που ανήκουν στο συγκρότημα της *Multigroup*.

14. Τ. Peeva, «Topenenergy pred porednoto novo nachalo» (Η Topenenergy σε νέα βάση), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 45, 20-26 Νοεμβρίου 1997), σ. 34-35.

κερδίσει χρόνο στις επαφές της με τους υπόλοιπους μεγάλους «παίκτες» για τα πετρέλαια και το φυσικό αέριο του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας, είτε γιατί βλέπει ότι χάνει τα ερείσματά της στις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες, είτε γιατί ο σημειούμενος συνωστισμός από τα ενδιαφερόμενα κράτη και τις εταιρείες δημιουργεί αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα και έλλειψη εμπιστοσύνης που δεν επιτρέπουν τη λήψη οριστικών αποφάσεων για το μοίρασμα της ενεργειακής «πίττας».

Είναι ενδεικτικό του κλίματος που διαμορφώνεται ότι οι ενδιαφερόμενοι για τον αγωγό ξένοι επενδυτές (όπως, λόγου χάρη, οι εταιρείες British Petroleum, Chevron, GazProm) εμφανίζονται, με τη σειρά τους, να «απειλούν» με αποχώρηση από το συγκεκριμένο έργο αν δεν σταματήσουν οι γραφειοκρατικές κωλυσιεργίες εκ μέρους των δύο μικρών χωρών, της Βουλγαρίας και της Ελλάδας. Οι τελευταίες, από την πλευρά τους, είτε επιρρίπτουν τις ευθύνες η μία στην άλλη, είτε κάνουν λόγο για μεγαλύτερα συμφέροντα που ακόμη δεν έχουν ξεκαθαρίσει και, συνεπώς, βρίσκουν ως αφορμές, για δικαιολογία, τις διαφωνίες από βουλγαρικής κυρίως πλευράς.

Κωδικοποιώντας, τελικά, όλες αυτές τις διακυμάνσεις στην προώθηση του σχεδίου του διαβαλκανικού αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης, εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

α. Η Ρωσία, ως κάτοχος αλλά και διανομέας των ενεργειακών κοιτασμάτων προσπαθεί να εξασφαλισθεί από πάσης πλευράς, αποσκοπώντας στο σχεδόν απόλυτο έλεγχο της ροής των κοιτασμάτων από το Αζερμπαϊτζάν, την Κασπία και το Καζακστάν. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός με τις εμπλεκόμενες, τεραστίων συμφερόντων και δυνατοτήτων, εθνικές και πολυεθνικές εταιρείες· οι ίδιες με τη σειρά τους επιδιώκουν να πετύχουν τις καλύτερες συμφωνίες για λογαριασμό τους με ή χωρίς την αρωγή των κυβερνήσεων αναφορές τους.

Η Ρωσία δείχνει να ενδιαφέρεται περισσότερο για τη γειτονιά της, τη Μαύρη Θάλασσα, αφού μπορεί να την ελέγξει καλύτερα. Στο σημείο εξόδου των κοιτασμάτων, στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ ή και όπου αλλού κατασκευαστεί κάποιο νέο λιμάνι, το ρωσικό αμυντικό σύστημα μπορεί εκ των πραγμάτων να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα. Σε αντίθεση με τις τουρκικές προτάσεις περί εξόδου των ενεργειακών κοιτασμάτων στο λιμάνι του Τσεϋχάν στα σύνορα με τη Συρία, το πρόβλημα του ελέγχου του Βοσπόρου από την Τουρκία και η μεγάλη απόσταση ενδεχόμενης ρωσικής επεμβάσεως στο άκρο της Ν/Α Μεσογείου καθιστούν τη ρωσική πλευρά άκρως επιφυλακτική στα τουρκικά σχέδια.

β. Η Ελλάδα, μόνο με βάση το προαναφερθέν σχέδιο του αγωγού, μπορεί

να γίνει η πύλη εξόδου των κοιτασμάτων της Κασπίας και του Καζακιστάν στο πλαίσιο της πορείας του λεγόμενου ρωσικού σχεδίου της βόρειας διαδρομής από το Τεγκίζ και το Μπακού, μέσω του Γκρόσνυ (στην Τσετσενία) στο ρωσικό λιμάνι του Ευξείνου Πόντου, το Νοβοροσίσκ.

Αν, λοιπόν, το πετρέλαιο φτάσει στα Βαλκάνια, τότε η Ελλάδα, με τα σύνορα και την πρόσβασή της προς τη βαλκανική ενδοχώρα μπορεί να μετατραπεί σε ενδιάμεσο σταθμό άλλων πιθανών διακλαδώσεων του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης ή και μόνο τερματικός σταθμός διανομής στα Βαλκάνια του μεταφερόμενου ενεργειακού πλούτου από την Κεντρική Ασία. Αυτές οι δυνατότητες ανοίγουν, κατ' επέκταση, το δρόμο για την Ιταλία, είτε μέσω υποβρύχιων αγωγών για το φυσικό αέριο, είτε διά της θαλάσσιας οδού με τα πετρελαιοφόρα, είτε από τα ηπειρωτικά σύνορα της Ιταλίας με τα Βαλκάνια στη Σλοβενία.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει, επίσης, τη δυνατότητα οικονομικής ενισχύσεως, μέσω κοινοτικών κονδυλίων, της κατασκευής των έργων για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Οι διασυνδέσεις των έργων με τα υφιστάμενα και τα σχεδιαζόμενα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας καθιστά την Ε.Ε. πρωταγωνίστρια των εξελίξεων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Αντιστοίχως, μέσω αυτού του διαβαλκανικού αγωγού, δίνεται ώθηση στην ελληνική ενεργειακή πολιτική, αφού πληροί τους βασικούς σκοπούς της ευρύτερης ενεργειακής πολιτικής της Ε.Ε. Ειδικότερα:

i. Βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα, καθώς ο αγωγός, ως εναλλακτικός και παράλληλος δρόμος ενέργειας με αυτόν του Βοσπόρου, ενισχύει τον ανταγωνισμό, καταργώντας το μονοπώλιο των Στενών.

ii. Εξασφαλίζει σε σημαντικό βαθμό την ομαλή τροφοδότηση της Ε.Ε. σε καύσιμα, δημιουργώντας συνάμα τις προϋποθέσεις για την αύξηση της σχετικής ζήτησης μέσα από το ξεπέρασμα του κορεσμού του Βοσπόρου.

iii. Συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος αφού περιορίζει κατά πολύ τις θαλάσσιες μεταφορές, μειώνοντας, συνεπώς, τις πιθανότητες ατυχημάτων στη θάλασσα.

Τέλος, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι η ένταξη του ελληνικού εδάφους σε μια επιλεγμένη διαδρομή αγωγών ανοίγει την προοπτική της πολιτικής και αμυντικής κάλυψης του έργου με τη συμμετοχή της Ελλάδας στις δομές της Ε.Ε., του ΝΑΤΟ και της Δ.Ε.Ε.

γ. Η Βουλγαρία, από τη μεριά της, επιδιώκει να εκμεταλλευθεί την ενδιάμεση θέση της στη διακίνηση του πετρελαίου. Στην περίοδο της διακυβέρνησής της από τους σοσιαλιστές επιθυμούσε περισσότερο την κρατική παρουσία στην εκπόνηση του έργου του αγωγού με τον παράλληλο περιορισμό του ποσοστού συμμετοχής των εμπλεκόμενων ελληνικών και ρωσικών ιδιωτικών

εταιρειών καθώς επίσης και υψηλότερα κέρδη από τα διόδια διελύσεως των κοιτασμάτων (0,5 δολάρια ανά μετρικό τόνο). Μετά το 1997, η κεντροδεξιά βουλγαρική κυβέρνηση προσπαθεί, με βάση τη δική της «συλλογιστική», να προστατεύσει τα συμφέροντα της χώρας με το να περιορίσει ή και να παραμερίσει, αν μπορεί, το ρόλο των εμπλεκόμενων βουλγαρο-ρωσικών εταιρειών. Οι νέοι κυβερνώντες στη Σόφια έδειξαν, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του 1997, ότι είχαν «τρομάξει» με τα διαπλεκόμενα συμφέροντα που συνδέονται με τα ζητήματα του αγωγού αλλά και του φυσικού αερίου στη Βουλγαρία και τα Βαλκάνια γενικότερα. Αυτό τους οδήγησε σε μια εντελώς αμυντική αρνητική στάση έναντι των υπόλοιπων εταιρών. Κατά τη διάρκεια των πρώτων μηνών του 1998 φαίνεται ότι η βουλγαρική πλευρά, γνωρίζοντας, άλλωστε, τη στρατηγικής σημασίας θέση του Μπουργκάς, επιθυμεί, πλέον, να βοηθήσει στην ολοκλήρωση του έργου, προσπαθώντας, συνάμα, με κάθε τρόπο να εξισορροπήσει τα όποια μειονεκτήματά της στις άλλες πτυχές του σχεδιαζόμενου αγωγού. Ο εμπορικός της στόλος αδυνατεί ουσιαστικά να συμβάλει στη θαλάσσια μεταφορά των πετρελαϊκών φορτίων από τη Ρωσία· παράλληλα, η οικονομική της κατάσταση δεν της επιτρέπει να συμμετάσχει με κρατικά κεφάλαια στη χρηματοδότηση της υποδομής αυτού του έργου¹⁵. Το μόνο που απομένει στη Βουλγαρία είναι να αυξήσει τα οφέλη της στα στάδια του τράνζιτ, της διύλισης και της αποθήκευσης των πετρελαϊκών κοιτασμάτων στις βουλγαρικές εγκαταστάσεις.

δ. Η Τουρκία, τέλος, και τα ζωτικά της συμφέροντα στον ενεργειακό τομέα κλείνουν την αλυσίδα των ευρισκόμενων σε μόνιμη αντίφαση ακολουθούμενων σχεδιασμών από όλους τους εμπλεκόμενους στο παιχνίδι των αγωγών παράγοντες είτε αυτοί δρουν σε συνδυαστικά σχήματα είτε εμφανίζονται μεμονωμένα. Η βουλγαρο-ρωσική διαμάχη προσφέρει μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία στην Τουρκία να προσπαθεί παράλληλα να βελτιώνει τη θέση της, προσεταιριζόμενη τόσο τη Βουλγαρία όσο και τη Ρωσία προσφέροντας τα ανάλογα κάθε φορά ανταλλάγματα.

1.2. Διαβαλκανικά δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου

Στον τομέα του φυσικού αερίου προπάντων η Ευρωπαϊκή Ένωση δείχνει σημαντικό ενδιαφέρον για τη Βαλκανική Χερσόνησο. Μέσα στο πλαίσιο των σημερινών δεδομένων και δυνατοτήτων αναμένεται να σημειωθεί αύξουσα

15. Μετά από τις τόσες πολλές φάσεις κωλυσιεργίας που έχει περάσει το έργο του διαβαλκανικού αγωγού δεν αποκλείεται να εμφανισθούν βουλγαρικές ιδιωτικές εταιρείες που θα θελήσουν να συμμετάσχουν ως μέτοχοι της στην υπό ίδρυση εταιρεία *Transbalkan Pipeline S.A.* Βλ. περισσότερα, 168 *Chasa* (Σόφια, τεύχος 16, 17-23 Απριλίου 1998), σ. 13, 18.

αλληλεξάρτηση ανάμεσα στην Ε.Ε., ως μεγάλου καταναλωτή ενέργειας, και των χωρών της Ευρασίας, της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής ως μεγάλων εξαγωγέων ενέργειας. Τα Βαλκάνια, ως ενδιάμεσο σημείο, καθίστανται ενεργειακό σταυροδρόμι ανάμεσα στις χώρες αντλήσεως του φυσικού αερίου και τις χώρες καταναλώσεώς του¹⁶.

Στα Βαλκάνια, εκτός από τη γεωπολιτική τους θέση ως ενδιάμεσου σταθμού προς την Ε.Ε. στις διαδρομές του φυσικού αερίου, αναπτύσσεται ένας τοπικός ανταγωνισμός σε σχέση με τα περισσότερα πλεονεκτήματα κάθε ενδιαφερόμενης βαλκανικής χώρας χωριστά. Σε αυτό το πλαίσιο παρατηρείται, επίσης, μια ανισότητα στον τεχνολογικό εξοπλισμό των εγκαταστάσεων παραγωγής, μεταφοράς και διανομής του φυσικού αερίου. Από την υφιστάμενη διαδρομή του φυσικού αερίου από τη Ρωσία, μέσω της Ουκρανίας και της Μολδαβίας, εφοδιάζονται με φυσικό αέριο τα ανατολικά Βαλκάνια (πρόκειται για τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, την Τουρκία και την Ελλάδα). Στα μελλοντικά σχέδια ανήκει και η διαδρομή του φυσικού αερίου από το Τουρκμενιστάν, μέσω της Τουρκίας, προς τα Βαλκάνια και την Ευρώπη. Ο ανταγωνισμός εντοπίζεται στο κατά πόσο το φυσικό αέριο θα ακολουθήσει τη βόρεια διαδρομή στα Βαλκάνια (Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Ε.Ε.) ή τη νότια διαδρομή (Τουρκία, Ελλάδα, Αλβανία, Ιταλία).

Μετά τη Συμφωνία της Ελλάδας με την Αλγερία στη δεκαετία του '80 για τη διοχέτευση του ελληνικού δικτύου με 25% υδροποιημένο φυσικό αέριο από τη Βόρεια Αφρική, ήλθε στις 14 Ιανουαρίου 1997 η Συμφωνία με τη Ρωσία για τον αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου (σε ποσοστό 75%) στο πλαίσιο της ελληνορωσικής συνεργασίας στον ενεργειακό τομέα. Ως άμεση προέκταση των κοινών ελληνορωσικών επενδύσεων παρουσιάζεται η μέσω Ελλάδας τροφοδότηση της Αλβανίας με ρωσικό φυσικό αέριο. Για την Ελλάδα είναι στρατηγικής σημασίας¹⁷ η πραγματοποίηση αυτού του έργου κατασκευής. Το φυσικό αέριο θα κατευθύνεται προς την Αλβανία διά μέσου της Δ. Μακεδονίας και στη συνέχεια, μέσω υποβρυχίου καλωδίου, προς την Ιταλία. Το έργο μεταφοράς ρωσικού φυσικού αερίου προς την Αλβανία στηρίζεται τόσο σε σχετικό πρωτόκολλο συνεργασίας, που έχουν υπογράψει τον Νοέμβριο 1991 η Αλβανία και η Ρωσία, όσο και σε σχετική συμφωνία των δύο χωρών τον Απρίλιο του 1995 στη Μόσχα.

Η τεχνολογική υποδομή της Ελλάδας στον τομέα του φυσικού αερίου δεν τη βοηθάει σημαντικά στο διεθνή ανταγωνισμό για μια «καλύτερη θέση» στα

16. Βλ. αναλυτικούς πίνακες με την κατανάλωση ενέργειας σε παγκόσμιο επίπεδο, *Η Καθημερινή* (Αθήνα, 17 Αυγούστου 1997), σ. 36-37.

17. Το έργο βρισκόταν σε στασιμότητα από το 1993. Η απειμπλοκή του συμπεριλαμβάνει, επίσης, τη δυνατότητα μεταφοράς ρωσικού φυσικού αερίου προς την ΠΓΔΜ.

σχεδιαζόμενα έργα φυσικού αερίου ανά τον κόσμο. Το ίδιο συμβαίνει και με τη θέση της Ελλάδας στη γεωγραφία των διαδρομών ως ενδιάμεσου και κομβικού σημείου μεταφοράς του φυσικού αερίου. Αυτά τα μειονεκτήματα αντισταθμίζονται ενδεχομένως από την ελληνική συμμετοχή στις δομές της Ε.Ε. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από την εκπόνηση και προώθηση των απαραίτητων τεχνικών, οικονομικών και χρηματοδοτικών μελετών για όλα τα βαλκανικά έργα φυσικού αερίου. Η Ελλάδα, εκ των πραγμάτων, θα πρέπει να ενδιαφέρεται για κάθε ιδέα και πρόταση (περισσότερο ή λιγότερο εφικτή) στα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο στον τομέα του φυσικού αερίου.

Η Βουλγαρία, αντιθέτως, διαθέτει το καλύτερο δίκτυο φυσικού αερίου στα Βαλκάνια, που ουσιαστικά συνιστά το μεγαλύτερο κέντρο διανομής φυσικού αερίου. Διαθέτει 2.200 χιλιόμετρα αγωγού μεταφοράς φυσικού αερίου, όπως επίσης και 625 χιλιόμετρα αγωγών τράνζιτ για τη διανομή του φυσικού αερίου προς τις γειτονικές της χώρες.

Στην προσπάθειά της η Βουλγαρία να εξασφαλίσει τη διακίνηση μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου προς τα υπόλοιπα βαλκανικά κράτη συναντά την αντίδραση της Ρωσίας μέσω μιας ενδεχόμενης αναβάθμισης της Τουρκίας. Είναι λογικό για τη Ρωσία να επιζητεί με κάθε μέσο την εξασφάλιση εναλλακτικών διαδρομών για το φυσικό της αέριο. Αυτό σημαίνει ότι διαπραγματεύεται με κάθε ενδιαφερόμενη γειτονική χώρα που πιθανόν προσφέρει και περισσότερα οικονομικά οφέλη για τη Ρωσία. Από την άλλη πλευρά, ο ενδεχόμενος παραγκωνισμός της Βουλγαρίας εμποδίζει, με τη σειρά του, τα ελληνικά σχέδια για δυναμική πολιτική στο χώρο του φυσικού αερίου, με σκοπό να καταστεί η Ελλάδα κέντρο διανομής φυσικού αερίου προς τις γειτονικές χώρες. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της ελληνικής υποστήριξης στο πλαίσιο της Ε.Ε. για την κατασκευή ενεργειακού περιφερειακού κέντρου στη Σόφια που εγκαινιάστηκε τον Δεκέμβριο του 1995 με την οικονομική στήριξη της Κοινότητας.

Σε συνδυασμό με την ελληνική πολιτική για δυναμική διείσδυση στο χώρο του φυσικού αερίου, η Βουλγαρία δεν είναι ικανοποιημένη από το γεγονός ότι η Αλβανία και το Ισραήλ επιθυμούν να προμηθεύονται αέριο από την Ελλάδα. Για τη Βουλγαρία υφίσταται, επίσης, ο κίνδυνος του αποκλεισμού της από τη μεταφορά αερίου προς την Αλβανία και κατ' επέκταση προς την Ιταλία, αν πετύχουν οι διαπραγματεύσεις της GazProm με την αμερικανική εταιρεία Teneco για ελληνοτουρκική σύνδεση στον τομέα του φυσικού αερίου.

Στις αρχές Νοεμβρίου του 1997¹⁸ η υπουργός Εξωτερικών της Βουλγα-

18. *Kontinent* (Σόφια, 6 Νοεμβρίου 1997, 12 Νοεμβρίου 1997, 17 Νοεμβρίου 1997, 20 Νοεμβρίου 1997, 21 Νοεμβρίου 1997)· *168 Chasa* (Σόφια, τεύχος 46, 14-20 Νοεμβρίου 1997), σ. 12· *SEGA*, «GazProm oplete Balkanite» (Η GazProm εμπλέκει τα Βαλκάνια) (Σόφια, τεύχος 43, 6-12 Νοεμβρίου 1997), σ. 36-40.

ρίας Ν. Μιχαήλολα επισκέφθηκε έξι πρώην σοβιετικές δημοκρατίες. Αυτή η πρωτοβουλία αποδεικνύει την αγωνία των κυβερνώντων στη Σόφια¹⁹ να μη μείνει η χώρα μακριά από εξελίξεις στις λεγόμενες εναλλακτικές διαδρομές των ενεργειακών δικτύων. Η υπόσχεση εκ μέρους του Τουρκμενιστάν, παραδείγματος χάρη, για τη μεταφορά φθηνότερου φυσικού αερίου από το αντίστοιχο ρωσικό μέσω της Τουρκίας προς την Ευρώπη συνιστά συμφέρουσα προοπτική για την οικονομία της Βουλγαρίας. Άλλωστε, η μεταφορά ακόμη πιο φθηνού υδροποιημένου αερίου από την Αλγερία περιπλέκει περισσότερο τις διεθνείς ισορροπίες. Όλα αυτά τα γεγονότα λειτουργούν ως ένας ακόμη μοχλός πίεσης στην εν γένει βουλγαρορωσική αντιπαράθεση με τα διαπλεκόμενα συμφέροντα μεταξύ των κυβερνήσεων και των εταιρειών πετρελαίου και φυσικού αερίου²⁰.

Η Τουρκία, στηριζόμενη στα πλεονεκτήματα που της προσφέρει η γεωπολιτική της θέση, αναπτύσσει, όπως στην περίπτωση του πετρελαίου, ανάλογη πολιτική στη μεταφορά των κοιτασμάτων φυσικού αερίου από τις τέως σοβιετικές δημοκρατίες. Μετά την υπογραφή των συμφωνιών με τη Ρωσία και το Ιράν το 1996 για την προμήθειά της με φυσικό αέριο, η Τουρκία γνωρίζει δυναμική πορεία που της επιτρέπει να καταστεί μεγάλη ενεργειακή δύναμη και στον τομέα του φυσικού αερίου.

1.3. Ηλεκτρική ενέργεια

Στα ζητήματα της ηλεκτρικής ενέργειας η εμπλοκή των ενδιαφερόμενων βαλκανικών χωρών εμφανίζεται σε δύο επίπεδα:

- i. στην κάλυψη των αυξανόμενων εθνικών αναγκών από τη χρήση των προσφερόμενων δυνατοτήτων για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και
- ii. στη μετεξέλιξή τους σε ενδιάμεσους σταθμούς μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας από τις περιοχές προελεύσεως και παραγωγής (την Ευρασία, τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική) προς τις περιοχές καταναλώσεως (τη Δυτική και την Κεντρική Ευρώπη).

19. D. Ivanov, «Ste ostane li Balgarija bez gazovija transiti bez Atomni Elektrotsentrali?» (Θα μείνει η Βουλγαρία χωρίς φυσικό αέριο και ατομικούς αντιδραστήρες;), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 6, 12-18 Φεβρουαρίου 1998), σ. 40-42· T. Peeva, «Tsenata na gazovija kompromis» (Η τιμή του συμβιβασμού για το φυσικό αέριο), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 12, 26 Μαρτίου-1 Απριλίου 1998), σ. 12-13.

20. Στα μέσα Απριλίου 1998 συναντήθηκαν στη Σόφια αντιπροσωπείες των εταιρειών *Gazexport* και *Bulgargaz*, προκειμένου να ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τα διώδια διελεύσεως και την τιμή του ρωσικού φυσικού αερίου, με το οποίο θα τροφοδοτείται τα επόμενα δώδεκα χρόνια η Βουλγαρία από τη Ρωσία.

Η αλληλεξάρτηση των βαλκανικών χωρών στα δύο επίπεδα είναι εμφανής. Οι αναπτυσσόμενοι τοπικοί ανταγωνισμοί καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα του τρόπου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και των χρησιμοποιούμενων ενεργειακών μέσων. Παράλληλα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι προσπάθειες που πρέπει να γίνουν στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων για την προοπτική τεχνικής ομογενοποίησης των επιμέρους συστημάτων ηλεκτρισμού, προκειμένου η λειτουργία τους να γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η προαναφερθείσα ελληνορωσική επενδυτική δραστηριότητα στον τομέα του φυσικού αερίου περιλαμβάνει ακόμη την πραγματοποίηση δύο κοινών προγραμμάτων εξαγωγής ηλεκτρικής ενέργειας προς τις βαλκανικές χώρες και την Ιταλία, από τη χρησιμοποίηση φυσικού αερίου σε μονάδες ηλεκτροπαραγωγής που θα κατασκευασθούν στα ελληνοαλβανικά και ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Αυτά τα σχέδια εντάσσονται στα σχετικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικά, μάλιστα, στην περίπτωση της Βουλγαρίας, μελετάται η εξαγωγή όλης της ηλεκτρικής ενέργειας προς τη χώρα αυτή, προκειμένου, ως αντάλλαγμα, να σταματήσει η λειτουργία του επικίνδυνου πυρηνικού εργοστασίου στο Κοζλοντούι²¹.

Στο πλαίσιο της ηλεκτρικής ενέργειας εντάσσεται άμεσα η χρήση των υδάτων των διαβαλκανικών ποταμών (του Δούναβη, του Έβρου, του Νέστου, του Στρυμώνα, του Αξιού) και λιμνών (της Δοϊράνης, των Πρεσπών, της Αχρίδας) σε συνάρτηση με την προστασία του περιβάλλοντος. Τα Βαλκάνια, λόγω της έντονης εξάρτησής τους σε ενέργεια από την έλλειψη πρωτογενών πηγών, δεν αποτελούν εξαίρεση από τη διαμόρφωση μιας πολιτικής με βάση την αρχή του «μακάριοι οι κατέχοντες». Η βραχυπρόθεσμη υπερεκμετάλλευση των υδάτινων αποθεμάτων από τις χώρες των πηγών προβλέπεται ότι θα αποβεί στο απώτερο μέλλον σε βάρος των χωρών εκβολών αλλά και της γενικότερης περιφερειακής συνεργασίας στον ενεργειακό τομέα. Η λειτουργία πυρηνικών εργοστασίων ηλεκτρικής ενέργειας (λόγου χάρη, στο Κοζλοντούι), η δημιουργία νέων εργοστασίων, τα φράγματα στους ποταμούς και τις λίμνες καθώς επίσης το φαινόμενο της λειψυδρίας συνθέτουν το τοπίο της αντιπαράθεσης μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών της Βαλκανικής Χερσονήσου²². Οι σημε-

21. Το βουλγαρικό εργοστάσιο είναι κατασκευασμένο με βάση την ξεπερασμένη τεχνολογία από την εποχή της Σοβιετικής Ένωσης. Λειτουργεί από το 1969 και η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1987. Λόγω των σοβαρών της ελλείψεων σε ηλεκτρική ενέργεια, η Βουλγαρία αρνείται να προχωρήσει στην αναστολή της λειτουργίας του. Οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και της Διεθνούς Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (International Nuclear Energy Agency) για να πείσουν τις βουλγαρικές αρχές να κλείσουν το εργοστάσιο ή τουλάχιστον να το εκσυγχρονίσουν δεν έχουν μέχρι σήμερα ευωδοθεί.

22. Η εφαρμογή αυτής της τακτικής, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο η Τουρκία μεθοδεύει

ρινές διαστάσεις αυτής της αντιπαράθεσης βρίσκονται ακόμη σε υφέρπον στάδιο. Θεωρείται, όμως, δεδομένο ότι η αναζητούμενη βελτίωση των οικονομικών δεικτών στις βαλκανικές χώρες θα την αναδείξει στον επόμενο αιώνα σε κυρίαρχο ζήτημα.

1.4. Δίκτυα ενέργειας και η ελληνοτουρκική αντιπαράθεση

Στη Βαλκανική Χερσόνησο των μεταβλητών δεδομένων και των νέων προκλήσεων στον τομέα της ενέργειας ξεχωρίζει προπάντων η ελληνοτουρκική αντιπαράθεση. Έχοντας εφελτήριο αυτά τα ίδια τα εμπόδια και τα προβλήματα που τη δημιουργούν και τη συντηρούν επί δεκαετίες (Κύπρος, Αιγαίο, Θράκη) έρχεται και αντανakλάται και στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων. Η κάθε είδους ένταση στο Αιγαίο Πέλαγος και τις ελληνοτουρκικές σχέσεις συμπίπτει χρονικά με τις προαναφερθείσες διεργασίες που λαμβάνουν χώρα για την επιλογή, κατασκευή και οργάνωση της μεταφοράς, φόρτωσης και διανομής του πετρελαϊκού πλούτου της Κασπίας Θάλασσας και της Κεντρικής Ασίας. Η κατάσταση στο Ιράν, η πορεία του κουρδικού ζητήματος, το σύστημα ασφάλειας στην ευρύτερη περιοχή του Καυκάσου και τα ερωτηματικά που προκύπτουν για την ελληνική πλευρά από την προοπτική στρατιωτικής συνεργασίας της Τουρκίας με το Ισραήλ προσδίδουν ακόμη μεγαλύτερη δυναμική στα ελληνοτουρκικά προβλήματα και, κατά συνέπεια, στην απόφαση για τις διαδρομές των πετρελαιαγωγών. Τελικά, όλα αυτά τα χαρακτηριστικά στοιχεία που «περιβάλλουν» τις υπό εξέταση περιοχές, φαίνεται ότι σχηματίζουν μια νέα *Μέση Ανατολή* στον 21ο αιώνα²³.

Η εμπλοκή της Ελλάδας και της Τουρκίας σε ενεργειακά ζητήματα συνδέεται κυρίως με τα σχέδια κατασκευής του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Ο ένας από τους δύο πόλους της ελληνοτουρκικής αντιπαράθεσης, η Ελλάδα, έχει συνδεθεί στα σχέδια του αγωγού, αλλά και των αγωγών φυσικού αερίου προς τα Βαλκάνια, με έναν από τους βασικούς πρωταγωνι-

την πολιτική της όταν τα δεδομένα την ευνοούν, κατανοείται καλύτερα στην περίπτωση της διαχείρισης των υδάτινων πόρων στη Μέση Ανατολή. Η Τουρκία, γνωρίζοντας άριστα να εφαρμόζει την αρχή του «μακάριοι οι κατέχοντες», αφού διαθέτει το πλεονέκτημα να ελέγχει τις πηγές του Τίγρη και του Ευφράτη, παρουσιάζόμενη συνάμα από στρατιωτική και δημογραφική πλευρά ως η ισχυρότερη χώρα στην περιοχή, ασκεί εκβιαστική πολιτική έναντι των υπόλοιπων ενδιαφερόμενων για τα ύδατα της Μέσης Ανατολής χωρών (δηλαδή της Συρίας, του Ιράκ, αλλά και κατ'επέκταση του Ισραήλ). Βλ. Ι. Θ. Μάζης, *Γεωπολιτική των Υδάτων στη Μέση Ανατολή (Αραβικές χώρες-Ισραήλ-Τουρκία)*, Εκδόσεις Τροχαλία, Αθήνα 1996.

23. I. Th. Mazis, *The Principles of Geopolitics and the Case of the Greek Space in South-Eastern Mediterranean*, Occasional Research Paper 12, Αύγουστος 1997, Institute of International Relations/Panteion University of Social and Political Sciences.

στές των εξελίξεων, τη Ρωσία. Αυτομάτως αυτή η εξέλιξη φέρνει τον άλλο πόλο της αντιπαράθεσης, την Τουρκία, στην αντίπαλη πλευρά. Εμμέσως, λοιπόν, από τη διαφορετική προσέγγιση των ζητημάτων στην ενεργειακή πολιτική ανάμεσα στη Ρωσία και την Τουρκία τροφοδοτείται αναλόγως και η ελληνοτουρκική αντιπαράθεση. Σε αυτό συμβάλλουν όλα τα προαναφερθέντα δεδομένα που αφορούν:

α. στην εφαρμογή περιορισμών εκ μέρους της Τουρκίας στη διακίνηση επικινδύνων εύφλεκτων φορτίων διά μέσου του Βοσπόρου με σκοπό τον περιορισμό των ατυχημάτων και της ρύπανσης,

β. στα σχέδια της τουρκικής πολιτικής να αποκτήσει, επίσης, το μονοπώλιο και στην ξηρά μέσω της διέλευσης των αγωγών από το τουρκικό έδαφος,

γ. στη διατύπωση του ρωσικού εναλλακτικού σχεδίου στο σύστημα μεταφοράς και διανομής των πετρελαίων που περιλαμβάνει την κατασκευή αγωγού από το Μπουργκάς στην Αλεξανδρούπολη παρακάμπτοντας την Τουρκία και τον Βόσπορο.

Η άμεση αντίδραση της Τουρκίας, στην προσπάθειά της να μη χάσει τα τεράστια πλεονεκτήματα από την ανάδειξή της ως βασικού διαμετακομιστικού κέντρου των ενεργειακών κοιτασμάτων της Κεντρικής Ασίας, ήταν να προωθήσει σχέδια και προτάσεις για άλλες πιθανές διαδρομές των πετρελαιοαγωγών από το έδαφός της. Οι διαδρομές αυτές είναι οι ακόλουθες:

α. Από το Μπακού του Αζερμπαϊτζάν, μέσω της Γεωργίας, στο τουρκικό λιμάνι του Τσεϋχάν (1.600 χιλιόμετρα).

β. Από το λιμάνι της Τουρκίας της Σαμψούντας στον Εύξεινο Πόντο, ως εναλλακτική λύση προς το προηγούμενο σχέδιο, με κατάληξη και πάλι στο λιμάνι του Τσεϋχάν.

γ. Κατασκευή αγωγού εξ ολοκλήρου στην Ανατολική Θράκη²⁴ που θα συνδέει λιμάνι της Τουρκίας στον Εύξεινο Πόντο με αντίστοιχο τουρκικό λιμάνι στην περιοχή του Αίνου (πρόκειται για άλλη μία δυνατότητα μονοπωλήσεως εκ μέρους της Τουρκίας της διέλευσης των πετρελαίων).

Όλες, λοιπόν, αυτές οι διανοιγόμενες προοπτικές στα συστήματα ενέργειας, που λόγω της φύσης τους και των εγγενών συμφερόντων, υπερβαίνουν το στενό πλαίσιο μιας γεωγραφικής περιφέρειας και μιας τοπικής αντιπαράθεσης, έρχονται να «περιπλέξουν» ακόμη περισσότερο τις σχέσεις της Ελλάδας με την Τουρκία. Η οικονομική διάσταση των νέων δεδομένων καλύπτει μία ευρεία κλίμακα συμφερόντων επιφέροντας ουσιαστικά ανακατατάξεις σε

24. Η πρόταση αυτή τέθηκε εκ νέου στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων από τη ρωσική πλευρά στις αρχές του 1998. Στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης διαμάχης μεταξύ Μόσχας και Σόφιας, η Ρωσία θα έβλεπε θετικά ένα μικρό αγωγό που θα παρακάμπτει τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια και θα περνά νοτίως της Αδριανούπολης (Edirne).

όλους τους τομείς των σχέσεων των καθ' οιονδήποτε τρόπο εμπλεκόμενων χωρών, εθνικών και πολυεθνικών εταιρειών εξορρύξεως πετρελαίου και κατασκευής αγωγών, καθώς και προσωπικοτήτων διεθνούς κύρους²⁵.

Είναι γνωστό ότι βασικό ρόλο στις ελληνοτουρκικές σχέσεις διαδραματίζει η Βουλγαρία. Το στοιχείο εκείνο που συνδέεται άμεσα με την κατασκευή του αγωγού κατά μήκος των συνόρων της Βουλγαρίας με την Ελλάδα και την Τουρκία είναι η ασφάλεια του Αιγαίου από κάθε είδους «θερμά επεισόδια» που επιβαρύνουν και φορτίζουν τις ελληνοτουρκικές σχέσεις. Η βουλγαρική πλευρά θεωρεί ότι ο αγωγός Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης φέρει εν δυνάμει το μείζον θέμα της αμυντικής του προστασίας. Στο πλαίσιο της βουλγαρικής πολιτικής για την τήρηση ίσων αποστάσεων έναντι της Ελλάδας και της Τουρκίας θα ανατρέπονταν τα δεδομένα, αφού η Βουλγαρία θα έπρεπε να προχωρήσει πιθανόν σε μία δεσμευτική αμυντική συμφωνία με την Ελλάδα για την προστασία αυτού του έργου. Ενδεχόμενη θερμή ελληνοτουρκική αντιμετώπιση θα ενέπλεκε και τη Βουλγαρία. Εξάλλου, η Βουλγαρία, ειδικά μετά το 1989, δείχνει να διακατέχεται από ένα αίσθημα ανασφάλειας που το επιτείνουν οι εξοπλισμοί εκ μέρους της Ελλάδας και της Τουρκίας στο πλαίσιο του ΝΑΤΟ.

Από την άλλη πλευρά, είναι το γεγονός της βουλγαρικής παλινδρόμησης έναντι του ΝΑΤΟ. Ο ρόλος της Ελλάδας είναι σημαντικός για τη Βουλγαρία στην προώθηση της ένταξης της στην Ατλαντική Συμμαχία. Το ίδιο, όμως, πλεονέκτημα έχει και η Τουρκία στην προσπάθεια προσεταιρισμού της Βουλγαρίας. Το συγκεκριμένο ζήτημα γίνεται ακόμη πιο περίπλοκο, αν λάβει κανείς υπόψη του στην επταετία 1990-1997 τις διαφορετικές απόψεις της βουλγαρικής πολιτικής ηγεσίας έναντι του ΝΑΤΟ. Η Προεδρία της Δημοκρατίας, τουλάχιστον επί Ζέλεφ, προωθούσε τη συνεργασία με το ΝΑΤΟ αλλά και με την Τουρκία, ενώ οι κυβερνήσεις που ελέγχονταν άμεσα ή έμμεσα από τους σοσιαλιστές αναζητούσαν περισσότερο το δρόμο προς την Ε.Ε. διά μέσου της Ελλάδας. Σε αυτόν τον αντιφατικό κύκλο, το μόνο σταθερό σημείο των Βουλγάρων πολιτικών ήταν οι ιδιαίτερες σχέσεις της Σόφιας με τη Μόσχα.

Άμεσα συνδεόμενο, ως ένα σημείο, με τα σχέδια του αγωγού είναι το ζήτημα της Θράκης. Η μουσουλμανική μειονότητα που ζει τόσο στην Ελλάδα όσο και τη Βουλγαρία μπορεί να αποτελέσει ένα δυναμικό παράγοντα εξελίξεων στις δύο χώρες, επειδή η Τουρκία θα αυξάνει, ως αντιστάθμισμα, την πίεση στην περιοχή λόγω των συνεπαγόμενων γι' αυτήν αρνητικών συνεπειών από

25. Είναι χαρακτηριστικά τα παραδείγματα του πρώην Αμερικανού υπουργού Εξωτερικών Τζ. Μπέρκερ που συνδέεται με την αμερικανική εταιρεία κατασκευών πετρελαιοαγωγών, τη *Brown & Root*, και του τέως Προέδρου των ΗΠΑ Τζ. Μπους που επισκέφθηκε ως προσκεκλημένος του Ομίλου των εταιρειών Λάτση τη Θεσσαλονίκη τον Ιούνιο του 1995.

τη διαδρομή του αγωγού κατά μήκος των βουλγαροελληνικών συνόρων. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα από την επίσκεψη του Προέδρου της Τουρκίας Σ. Ντεμιρέλ τον Ιούλιο του 1995 στις μειονοτικές περιοχές της Βουλγαρίας. Το συμπέρασμα του βουλγαρικού τύπου ήταν ότι «ο Ντεμιρέλ ήρθε να πιέσει για τα πετρέλαια και όχι για τη μειονότητα»²⁶. Όλες αυτές οι συνισταμένες στη Βουλγαρία φαίνεται να επιδρούν καταλυτικά στην προώθηση (ή παρακώλυση) των σχεδίων για τα ενεργειακά δίκτυα. Παρακολουθώντας κανείς στο σύνολό τους τα σχετικά δημοσιεύματα²⁷ για τις προτάσεις του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης και την προσπάθεια ενημερώσεως της κοινής γνώμης των ενδιαφερόμενων χωρών, παρατηρεί τη διαπλοκή πόθων, συμφερόντων, ονείρων και επιδιώξεων που δεν περιορίζονται στον οικονομικό τομέα αλλά συνδέονται άμεσα με πολιτικές, θρησκευτικές και πολιτισμικές παραμέτρους.

1.5. Συμπεράσματα - Προοπτικές

Διευρύνοντας το πλαίσιο της συγκεκριμένης ελληνοτουρκικής αντιπαράθεσης, καταλήγει κανείς στην ακόλουθη διαπίστωση: προκειμένου οι ενδιαφερόμενες πλευρές να αντισταθμίσουν τα μειονεκτήματα των προτάσεών τους ή να πετύχουν, ασκώντας πίεση, περισσότερα οφέλη, προβαίνουν ενίοτε σε κινήσεις ενδεικτικές της σπουδαιότητας των έργων στον τομέα της ενέργειας. Ορισμένα παραδείγματα αυτής της πολιτικής ενισχύουν αυτή τη διαπίστωση:

α. Θέλοντας η Ρωσία να κάμψει αντιρρήσεις ή και ενστάσεις, κυρίως στη Σόφια, για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης, δεν διστάζει να προτείνει την κατασκευή υποθαλάσσιου αγωγού που θα συνδέει το ρωσικό λιμάνι Τουαπσέ με το λιμάνι της Τραπεζούντας στην Τουρκία. Η ίδια χώρα, επίσης, θα συμφωνήσει το 1997 με την Τουρκία για τη μεταφορά φυσικού αερίου από τα τουρκικά εδάφη στα επόμενα 25 χρόνια.

β. Τίποτε δεν εμποδίζει τη ρωσική πλευρά να συζητάει με την Κροατία τη σύνδεσή της με τον αγωγό *Ντρούζμπα*, που μέσω της Ουκρανίας φέρνει τα πετρέλαια στην Κεντρική Ευρώπη, προκειμένου να παρακαμφθούν οι δυσκολίες του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Αν, μάλιστα, αυτή η προοπτική συνδεθεί με τις επαφές της Ουκρανίας με την Τουρκία για δική τους

26. 24 Chasa (Σόφια, 6 Ιουλίου 1995).

27. Duma (Σόφια, 4 Μαρτίου 1996)· 24 Chasa (Σόφια, 6 Ιουλίου 1996)· Trud (Σόφια, 20 Οκτωβρίου 1996)· Ναυτεμπορική (Αθήνα, Μάιος 1996), σ. 50-57· Καθημερινή (Αθήνα, 9 Ιουνίου 1996, 10 Νοεμβρίου 1996)· Επενδυτής (Αθήνα, 26-27 Οκτωβρίου 1996)· Izvestija (Μόσχα, 17 Ιουνίου 1995).

συνεργασία στη μεταφορά των πετρελαϊκών κοιτασμάτων, προκειμένου να παρακαμφθεί η Ρωσία, αντιλαμβάνεται κανείς τη μετέωρη κατάσταση της Ελλάδας και της Βουλγαρίας που αυτομάτως τίθενται στο περιθώριο.

γ. Η Ρωσία είναι εκείνη που συζητάει με την Τουρκία ακόμη και στο ζήτημα του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης ως προς το τελικό στάδιο μεταφοράς των πετρελαίων από το Νοβοροσίισκ. Τα τεράστια συμφέροντα των εμπλεκόμενων φορέων στο εσωτερικό της Ρωσίας οδηγούν σε εναλλακτικές δυνατότητες, όπως είναι η χρησιμοποίηση για το τελικό στάδιο μεταφοράς της οδού των Στενών ή της λύσης της Σαμψούντας και με κατάληξη της διαδρομής του αγωγού στο λιμάνι του Τσεϋχάν.

δ. Η Βουλγαρία, θέλοντας να παρακάμψει την ελληνοτουρκική πλευρά του προτεινόμενου σχεδίου για τον αγωγό, εμφανίζεται να συζητάει την εναλλακτική του διαδρομή από το Μπουργκάς, μέσω της ΠΓΔΜ στο λιμάνι του Δυρραχίου, και κατ' επέκταση προς την Ιταλία²⁸. Στο σημείο αυτό, διακρίνεται η αγωνία της βουλγαρικής πλευράς για την εξασφάλιση μεγαλύτερων ποσοστών στο έργο του αγωγού αλλά και για την άρση των ελληνικών αντιρρήσεων στη διάνοιξη νέων μεθοριακών διόδων²⁹ στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα.

Μέσα από όλα αυτά τα παραδείγματα άμεσων και έμμεσων διαπλοκών με την ελληνοτουρκική αντιπαράθεση στο ζήτημα των ενεργειακών δικτύων στα Βαλκάνια διαφαίνονται, υπό μορφή συμπεράσματος, οι ακόλουθες συνιστάμενες:

α. Όλες οι εμπλεκόμενες πλευρές βρίσκονται ακόμη στο στάδιο αναζητήσεων για τις καλύτερες συμφωνίες.

β. Οι προτάσεις και αντι-προτάσεις τους παρουσιάζουν κάθε είδους πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

28. Το όλο κλίμα δυσπιστίας και κωλυσιεργίας ενισχύεται, επίσης, από το γεγονός ότι η Βουλγαρία δείχνει να εκμεταλλεύται κάθε ευκαιρία προκειμένου να πετύχει υψηλότερα «ποσοστά κέρδους» από το έργο του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Τα βουλγαρικά σχέδια φαίνεται, για παράδειγμα, να διευκολύνονται από τις προθέσεις της *American Macedonian Bulgarian Oil Company* (AMBO) να κατασκευάσει αγωγό από το Μπουργκάς στην Αυλώνα της Αλβανίας (περίπου 900 χιλιόμετρα). Ανεξαρτήτως, όμως, του γεγονότος, αν και κατά πόσο αυτή η συγκεκριμένη πρόταση μπορεί να πραγματοποιηθεί, εκείνο που ενδιαφέρει τη Βουλγαρία είναι η έμμεση πίεση που ασκείται έναντι της Ρωσίας και της Ελλάδας για να υποχωρήσουν στις θέσεις τους και τα ποσοστά συμμετοχής τους, ενώ παράλληλα η εμπλοκή κάθε είδους αμερικανικού παράγοντα εικάζεται, από βουλγαρικής πλευράς, ότι βοηθάει τα συμφέροντα της χώρας.

29. Στις 22 Δεκεμβρίου 1995 υπεγράφη στη Σόφια Συμφωνία για τη διάνοιξη τριών νέων συνοριακών διαβάσεων μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας. Πρόκειται συγκεκριμένα για τις συνοριακές διόδους στην περιοχή της Δράμας (Εξοχή-Γκότσε Ντέλτσεφ), στην περιοχή της Ξάνθης (Ξάνθη-Εχίνος-Ρούντζεμ-Σμόλιαν) και στην περιοχή της Κομοτηνής (Κομοτηνή-Χάσκοβο).

γ. Η διατήρηση της ελληνοτουρκικής αντιπαλότητας δημιουργεί, εκ των πραγμάτων, για κάθε τρίτη πλευρά περισσότερα προβλήματα και δυσπιστία.

δ. Στην περίπτωση της Βουλγαρίας, θα πρέπει να θεωρείται αναμενόμενη, αν όχι η αρνητική της στάση έναντι της Ελλάδας, τουλάχιστον η επιφύλαξη της από την αντιπαράθεση με την Τουρκία.

ε. Τέλος, τόσο η Ελλάδα όσο και η Βουλγαρία, ως οι πιο αδύνατοι κρίκοι στο παιχνίδι της παγκόσμιας ενεργειακής πολιτικής, υποχρεούνται να διερευνούν κάθε πιθανή μορφή συνεργασίας με όλες ανεξαιρέτως τις εμπλεκόμενες πλευρές. Αντιθέτως, η προσκόλληση σε σταθερά σχήματα ή στους λεγόμενους άξονες συνεργασίας δεν συνιστούν την καλύτερη επένδυση για την επίτευξη των σκοπών της πολιτικής τους. Η Ελλάδα και η Βουλγαρία δεν έχουν την «πολυτέλεια» να συμμετέχουν σε προτάσεις που έρχονται να αποκλείσουν άλλες χώρες, όπως παραδείγματος χάρη την Τουρκία, ή να παρουσιάζουν ιδέες που «μονοπωλούν» εξίσου τις διαδρομές των αγωγών, όπως εμφανίζεται να κάνει η Τουρκία. Καθώς, μάλιστα, διαφαίνεται ότι οι εναλλακτικές διαδρομές³⁰ είναι η λύση στους αγωγούς πετρελαίου και φυσικού αερίου, οι δύο χώρες δεν ευνοούνται σε καμία περίπτωση από τη διασύνδεση των σχεδίων τους με τη «μονοπώληση» κάποιας διαδρομής στη μεταφορά των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου από τον Καύκασο και την Κεντρική Ασία.

2. Δίκτυα μεταφορών στα Βαλκάνια

Αν στην περίπτωση των δικτύων ενέργειας, η Ελλάδα και η Τουρκία έχουν στραμμένη την προσοχή τους στην περιοχή της Ευρασίας, στην περίπτωση της ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών ο δρόμος περνάει διαμέσου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιθυμώντας την ενίσχυση της ιδέας των μεθοριακών περιφερειών της, η Ε.Ε. δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την εκτέλεση κοινών έργων στον τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα, τόσο στη 2η όσο και την 3η Πανευρωπαϊκή Σύνοδο για τις μεταφορές που έγιναν στην Κρήτη

30. Μετά τη συνάντηση των υπουργών Ενέργειας των περισσότερων αναπτυσσόμενων βιομηχανικά χωρών –πρόκειται για το λεγόμενο G-8 με τη συμμετοχή των ΗΠΑ, της Μ. Βρετανίας, της Γερμανίας, της Ιαπωνίας, της Γαλλίας, του Καναδά, της Ιταλίας και της Ρωσίας– που έλαβε για πρώτη φορά χώρα στη Μόσχα από τις 31 Μαρτίου έως την 1η Απριλίου 1998, άρχισε να γίνεται ορατή η προοπτική να εγκαταλείψουν οι ΗΠΑ τη θέση τους για την υποστήριξη της διαδρομής εκείνης του αγωγού που θα διέρχεται μόνο από την Τουρκία. Οι πιθανότητες για τη χρησιμοποίηση εναλλακτικών ή και παράλληλων διαδρομών φαίνεται ότι είναι πολύ μεγαλύτερες προκειμένου να υποστηριχθούν από την αμερικανική εξωτερική πολιτική και τις αντίστοιχες πολυεθνικές εταιρείες πετρελαιοειδών.

τον Μάρτιο του 1994 και στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 1997 αντιστοίχως, επιβεβαιώθηκε η βούληση της Ε.Ε. για την κατασκευή εννέα-δέκα³¹ οδικών αξόνων μεταξύ της Βόρειας, Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Η διαμεσολάβηση της Ελλάδας, ως μέλους της Ε.Ε., είναι ιδιαίτερος σημαντική στον τομέα της ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων στα Βαλκάνια. Εκμεταλλευόμενη η Ελλάδα τη γεωγραφική της θέση και σε συνδυασμό με τη συμμετοχή της στις λεγόμενες περιφερειακές συνεργασίες στα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο, αναπτύσσει πρωτοβουλίες συντονισμού και συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών μαζί με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία. Οι τριμερείς συναντήσεις των Ιωαννίνων (26 Αυγούστου 1995), της Βάρνας (16-17 Μαρτίου 1996), της Σινάιας (23 Οκτωβρίου 1997) και της Σαντορίνης (10-11 Απριλίου 1998) μεταξύ των υπουργών Εξωτερικών των τριών χωρών συμβάλλουν κατά τον καλύτερο τρόπο στην αναζήτηση νέων μορφών συνεργασίας στην περιφερειακή τους πολιτική στα Βαλκάνια και την Ευρώπη. Τα υπάρχοντα και επεκτεινόμενα προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών συνιστούν σημαντική πρόκληση για το εμπόριο και την οικονομία ολόκληρου του γεωγραφικού χώρου που εκτείνεται από το Αιγαίο και τον Εύξεινο Πόντο μέχρι την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Ως προέκταση των προαναφερθεισών συναντήσεων των υπουργών Εξωτερικών για τη συνεργασία στον τομέα των μεταφορών ανάμεσα στην Ελλάδα, τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, αλλά και ως απόρροια των συμφωνηθέντων στη διαβαλκανική διάσκεψη κορυφής της Κρήτης (2-3 Νοεμβρίου 1997), πραγματοποιήθηκε στις 5 Φεβρουαρίου 1998 στη Θεσσαλονίκη η διυπουργική συνάντηση των υπουργών Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας.

Μέσω της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας τόσο η Ελλάδα όσο και κατ' επέκταση η Ευρωπαϊκή Ένωση αποκτούν ενδοχώρα και γέφυρα προς τις χώρες του *Βίζεγκραντ* (Ουγγαρία, Πολωνία, Τσεχία, Σλοβακία), την Ουκρανία και τη Ρωσία. Η Ελλάδα, με τη σειρά της, μέσω των νέων οδικών αξόνων και των μεθοριακών σταθμών με τη Βουλγαρία προσφέρει τα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας (της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης) στα βουλγαρικά και τα ρουμανικά προϊόντα και συνάμα διασφαλίζει και ενισχύει τη συνέχεια του ευρωπαϊκού χώρου στα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή.

31. Ο πανευρωπαϊκός άξονας 10 αποφασίστηκε στο Ελσίνκι το 1997 και αφορά στη διασύνδεση του Σάλτσμπουργκ μέσω των γιουγκοσλαβικών κρατών με τη Θεσσαλονίκη. Παράλληλα θα περιλαμβάνει τέσσερις διακλαδώσεις προς το Γκρατς, τη Βουδαπέστη, τη Σόφια και την Κωνσταντινούπολη, καθώς επίσης προς το Μοναστήρι και τη Φλώρινα στην Εγνατία οδό.

2.1. Τα δίκτυα μεταφορών στα Βαλκάνια και η ελληνοτουρκική αντιπαράθεση

Και σε αυτόν τον τομέα δεν λείπει πρωτίστως ο ελληνοτουρκικός ανταγωνισμός ή και κάποιοι άλλοι βαλκανικοί τοπικισμοί³². Για μια καλύτερη θέση στην αφετηρία του πανευρωπαϊκού ορίζοντα των μεταφορών, νέες και παλαιές βαλκανικές χώρες διαγκωνίζονται, περισσότερο σε επίπεδο λεκτικό, για το λεγόμενο βαλκανικό κομμάτι των νέων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων της ευρωπαϊκής ηπείρου. Το συγκεκριμένο παιχνίδι των οδικών αξόνων στα Βαλκάνια γίνεται περισσότερο ελκυστικό λόγω της εμπλοκής μη βαλκανικών χωρών καθώς και μεγάλων τραπεζικών και κατασκευαστικών οργανισμών και κοινοπραγιών. Το γεγονός αυτό, ανεξαρτήτως του αν και κατά πόσο η ξένη παρέμβαση είναι ουσιαστική ή απλώς γίνεται για λόγους εντυπωσιασμού, οξύνει την αντιπαράθεση των ενδιαφερόμενων βαλκανικών χωρών, αφού, ειδικά μέσω του τοπικού τύπου, δημιουργούνται νέα μέτωπα αντιπαραθέσεων στην ευρύτερη περιφέρεια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί και το εξής χαρακτηριστικό που συνοδεύει όλη αυτή τη διπλωματική κινητικότητα στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και γενικότερα της περιφερειακής συνεργασίας. Καταρχήν, όλες οι προαναφερθείσες τριμερείς συναντήσεις μεταξύ της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας έχουν προκαλέσει την αντίδραση της Τουρκίας, που με τη σειρά της προωθεί από το 1997 ανάλογες συναντήσεις με τις δύο βόρειες βαλκανικές χώρες³³. Άλλωστε, τόσο η Βουλγαρία όσο και η Ρουμανία δεν επιθυμούν, με τη σειρά τους, να προκαλούν τριβές στις λεπτές ισορροπίες στα Βαλκάνια, που σε σημαντικό βαθμό επηρεάζονται από την ελληνοτουρκική αντιπαλότητα. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, βέβαια, τονίζουν ότι οι πρωτοβουλίες τους δεν αποβλέπουν στη διαμόρφωση κάποιας μορφής περιφερειακού άξονα· στην πραγματικότητα, όμως, τόσο η Ελλάδα όσο και η Τουρκία, αφού αυτές οι δύο εμφανίζονται στις περισσότερες των περιπτώσεων να «συμπαράσφουρον» και τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες, δεν μπορούν να ξεφύγουν από την αρνητική εικόνα που τις συνοδεύει διαχρονικά και που τις παρουσάζει να ενδιαφέρονται, μέσω των τρίτων εμπλεκόμενων χωρών, για το πώς θα έχουν το «πάνω χέρι» η μία έναντι της άλλης, ανεξαρτήτως πρακτικών και εφικτών αποτελεσμάτων από τις εκάστοτε πρωτοβουλίες που ανα-

32. Ch. Genchev, «Geografijata ste reschi sporovete na balkanite» (Η Γεωγραφία θα επιλύσει τις διαμάχες στα Βαλκάνια), *SEGA* (Σόφια, τεύχος 3, 6-9 Ιουλίου 1997), σ. 19-21.

33. Η πρώτη συνάντηση κορυφής των Προέδρων της Τουρκίας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας έλαβε χώρα τον Οκτώβριο του 1997 στο Ευξείνιοκραντ της Βουλγαρίας και η δεύτερη τον Απρίλιο του 1998 στην Αττάλεια της Τουρκίας.

λαμβάνουν.

Το παράδειγμα της κατασκευής της Εγνατίας οδού στην Ελλάδα έχει μετατραπεί σε αντικείμενο νέων διαχωριστικών γραμμών στη Βαλκανική Χερσόνησο. Στα πρώτα στάδια της κατασκευής και της επέκτασης της Εγνατίας οδού, η Ελλάδα αντιμετώπιζε το έργο ως ένα πρόσφορο εργαλείο που θα παρέκαμπτε, σύμφωνα με τη μικρολογιστική συλλογιστική της ελληνικής πλευράς³⁴, «τους κακούς και υπανάπτυκτους» γείτονες, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να μπορεί να μονοπωλεί τις μεταφορές τράνζιτ προς την Ανατολή. Από ανάγκη, και με τον κίνδυνο μήπως όλοι οι άλλοι βαλκάνιοι γείτονες προλάβουν με ξένη οικονομική και πολιτική βοήθεια το ελληνικό μονοπώλιο, άρχισαν να διατυπώνονται οι σκέψεις ότι η Εγνατία οδός πρέπει να συνδεθεί «αναγκαστικά» με κάθετους άξονες με την υπόλοιπη βαλκανική ενδοχώρα, προκειμένου να αναδειχθούν σε όλο τους το εύρος τα τεράστια πλεονεκτήματα που φέρνουν εν δυνάμει τα σχεδιαζόμενα δίκτυα ανοιχτών υποδομών.

*Κάθετοι άξονες Εγνατίας οδού προς τις βαλκανικές χώρες*³⁵

Ιωάννινα - Κακαβιά - ελληνοαλβανικά σύνορα (62 χλμ.)

Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή - ελληνοαλβανικά σύνορα (95,6 χλμ.)

προς το Πόγραδετς και το Δυρράχιο

Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι - σύνορα της Ελλάδας με την ΠΓΔΜ (77 χλμ.)

Θεσσαλονίκη - Σέρρες - Προμαχώνας - ελληνοβουλγαρικά σύνορα (104,5 χλμ.)

Ξάνθη - Ερίνος - ελληνοβουλγαρικά σύνορα (48 χλμ.)

προς το Σλάτογκραντ, το Ρούντοζεμ, το Σμόλγιαν και τη Φιλιππούπολη (Πλόβντιφ)

Δράμα - Νευροκόπι - Εξοχή - ελληνοβουλγαρικά σύνορα (49,3 χλμ.)³⁶

Κομοτηνή - Νυμφαία - Μάκαζα - ελληνοβουλγαρικά σύνορα (23 χλμ.)

Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - ελληνοβουλγαρικά σύνορα (140 χλμ.)

προς το Σλίβενγκραντ και το Μπουργκάς

Με τουρκική πρωτοβουλία οι Πρόεδροι της Τουρκίας, της Βουλγαρίας, της Αλβανίας και της ΠΓΔΜ υπέγραψαν στις 23 Οκτωβρίου 1995 στη Νέα Υόρκη Πρωτόκολλο συμφωνίας για την κατασκευή της λεγόμενης «οδικής Παραεγνατίας» ή «Ευρωπαϊκού Διαδρόμου 8»³⁷ που θα συνδέει τον Εύξεινο

34. Π. Μακρής «Παραεγνατία εναντίον Εγνατίας οδού!», *Η Καθημερινή* (Αθήνα, 4 Ιουνίου 1996), σ. 20.

35. *Ημερησία* (Αθήνα, Νοέμβριος 1997), σ. 48-49.

36. Στο πρόγραμμα της Ε.Ε. Phare-CBC (Cross Border Cooperation) μεταξύ Ελλάδας-Βουλγαρίας για την περίοδο 1998-1999 προβλέπεται να διατεθούν 28,2 εκατ. ECU για την ολοκλήρωση, επί βουλγαρικού εδάφους, έργων που αφορούν στην ολοκλήρωση της αναγκαίας υποδομής των κάθετων αξόνων προς την Εγνατία οδό.

37. Βλ. *Ελευθεροτυπία* (Αθήνα, 24 Οκτωβρίου 1995), σ. 14-15.

Πόντο με την Αδριατική. Την επόμενη χρονιά, στις αρχές Σεπτεμβρίου, το σχέδιο έγινε περισσότερο μεγαλεπήβολο, όταν έλαβε χώρα στη Βουλγαρία συνάντηση των υπουργών Μεταφορών από τις προαναφερθείσες βαλκανικές χώρες και τις πρώην σοβιετικές δημοκρατίες που κατέληξε στην έκδοση κοινού ανακοινωθέντος για την ανάγκη να ανασυσταθεί ο «δρόμος του μεταξιού» που θα συνεχίζεται στο Μπουργκάς και μέσω του Δυρραχίου θα καταλήγει στο ιταλικό λιμάνι του Μπρίντιζι.

Η ιδέα της λεγόμενης «οδικής Παραεγνατίας» εμφανίσθηκε το 1991 κατά τη διάρκεια τριμερούς συναντήσεως των υπουργών Μεταφορών της Βουλγαρίας, της ΠΓΔΜ και της Αλβανίας με την υποστήριξη της Ιταλίας³⁸ και της Γερμανίας. Στις Πανευρωπαϊκές Συνόδους Μεταφορών της Κρήτης (1994) και του Ελσίνκι (1997), η πρόταση αυτή εντάχθηκε ως 8ος άξονας προτεραιότητας στο πλαίσιο της επέκτασης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών σε τρίτες χώρες με την οικονομική στήριξη της Ε.Ε. Στη συνέχεια εκδηλώθηκε άμεσο ενδιαφέρον από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (European Bank of Reconstruction and Development), την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank) και τις ΗΠΑ. Στις 28 Ιουλίου 1997, κατά την επίσκεψη του Προέδρου της Βουλγαρίας Π. Στογιάνωφ στην Άγκυρα, τέθηκε ως θέμα προτεραιότητας για τη Βουλγαρία η εκ μέρους της Τουρκίας ενίσχυση της κατασκευής του Ευρωπαϊκού Διαδρόμου 8.

Μέχρι τα τέλη του 1997 η Ελλάδα διακήρυττε με κάθε τρόπο ότι η λεγόμενη «Παραεγνατία» δεν έχει καμία προοπτική να κατασκευασθεί. Στις 8 Δεκεμβρίου 1997 ο υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων Κ. Χαλιώτης δήλωνε, μεταξύ των άλλων, στη Θεσσαλονίκη, ότι «η υπόθεση της Παραεγνατίας έχει τελειώσει αφού όλες οι όμορες χώρες κάνουν πλέον αγώνα δρόμου για να συνδέσουν οδικά τα δίκτυά τους με την Εγνατία». Τα δεδομένα, όμως, μεταβλήθηκαν πολύ γρήγορα. Ο ίδιος υπουργός, στις 5 Φεβρουαρίου 1998, κατά τη διάρκεια της συνόδου των υπουργών Μεταφορών και Δημοσίων Έργων Ελλάδας-Βουλγαρίας και Ρουμανίας στη Θεσσαλονίκη, συμφώνησε να άρει η ελληνική πλευρά τις επιφυλάξεις της ως προς την κατασκευή της λεγόμενης «οδικής Παραεγνατίας». Η Ελλάδα ως αντάλλαγμα θα αποκτούσε δύο διασυνδέσεις-διεξόδους³⁹ για την Εγνατία οδό

38. Η περίπτωση του ιταλικού ενδιαφέροντος είναι χαρακτηριστική. Στο πλαίσιο της περιοδείας του Ιταλού Πρωθυπουργού Ρ. Πρόντι στις βόρειες βαλκανικές χώρες στα τέλη Φεβρουαρίου του 1998 δεν έλειψαν οι βαρύγδουπες υποσχέσεις για τον συγκεκριμένο Ευρωπαϊκό Διάδρομο 8, που, όμως, δεν συνοδεύθηκαν και από αντίστοιχες δεσμεύσεις εκ μέρους της Ιταλίας για την εξεύρεση των πόρων για την κατασκευή του.

39. Από την άλλη πλευρά, δεν λείπουν οι προτάσεις για ελληνοτουρκική συνεργασία στην προέκταση της Εγνατίας οδού προς το ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας. Συγκεκριμένα, ο υποδιοικητής της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων Π. Γεννηματάς ζήτησε στις αρχές Οκτωβρίου

προς τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τους άξονες Ορμενίου-Σλίβενγκραντ-Μπουργκάς (περιλαμβανόμενης και της αντίστοιχης σιδηροδρομικής γραμμής) και Σιάτιστας-Κρυσταλλοπηγής-Καπ-σίτσας-Δυρραχίου (προβλέπεται, επίσης, η σιδηροδρομική διασύνδεση μέσω της Φλώρινας με το Πόγραδετς και το Δυρράχιο).

Ένα άλλο παράδειγμα τοπικού ανταγωνισμού για τις μεταφορές στα Βαλκάνια είναι η διαφορά που έχει προκύψει ανάμεσα στη Ρουμανία και τη Βουλγαρία ως προς την επιλογή της τοποθεσίας για την κατασκευή νέας γέφυρας στον Δούναβη⁴⁰ (πρόκειται για το τμήμα που εντάσσεται στον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 4). Μέχρι σήμερα η διακίνηση των οχημάτων μεταξύ της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας προς την υπόλοιπη Ευρώπη γίνεται από τη γέφυρα που συνδέει τη ρουμανική πόλη Γκιάργκιου με τη βουλγαρική πόλη Ρούσε. Η Βουλγαρία προτείνει την κατασκευή της γέφυρας στο δυτικότερο άκρο της χώρας, δηλαδή στο Βίντιν-Καλαφάτ (Ρουμανία), ενώ το ρουμανικό σχέδιο κάνει λόγο για το ανατολικότερο σημείο της ρουμανοβουλγαρικής μεθορίου, δηλαδή το Τούρνου Μαγκουρέλε-Νικόπολ (Βουλγαρία).

2. 2. Συμπεράσματα - Προοπτικές

Τα παραπάνω παραδείγματα δείχνουν πως για άλλη μια φορά επιτείνεται η διαίρεση των Βαλκανίων αφενός και προκαλείται σύγχυση στα ευρωπαϊκά πολιτικά και οικονομικά κέντρα αποφάσεων αφετέρου. Εκείνο που απομένει είναι η καθυστέρηση των έργων και η απομόνωση της περιοχής από τους υπόλοιπους ευρωπαϊκούς άξονες. Οι προκλήσεις του μέλλοντος για τις εμπλεκόμενες με κάθε τρόπο και μέσο χώρες των Βαλκανίων στον τομέα των μεταφορών είναι δεδομένες. Όπως δεδομένες είναι και οι ιστορικές εμπειρίες στην πορεία αυτών των χωρών στα Βαλκάνια κατά τον αιώνα που φεύγει.

«Πρέπει η περιοχή να συνδεθεί με την Ευρώπη, αφήνοντας πίσω της το παρελθόν και την καχυποψία». Με τα λόγια αυτά ο υπουργός Εξωτερικών Θ. Πάγκαλος αξιολογούσε στις 19 Σεπτεμβρίου 1996 στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, στο Σμόλγιαν, την ανταλλαγή των συμφωνιών μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας για τη διάνοιξη νέων μεθοριακών διόδων. Ίσως, τελικά, όλες αυ-

1997 τη συγχρηματοδότηση της προέκτασης της Εγνατίας οδού μέχρι την Κωνσταντινούπολη από ελληνικά και τουρκικά κεφάλαια σε συνάρτηση με την οικονομική στήριξη της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Η ελκυστική και δυναμική αγορά της Κωνσταντινούπολης των 16 εκατομμυρίων κατοίκων πρέπει να συνιστά, σύμφωνα με τη λογική της πρότασης, τη δικαίωση του ελληνικού τμήματος της Εγνατίας οδού προς ανατολάς.

40. Επενδύτης (Αθήνα, 22 Ιουλίου 1995).

τές οι περιγραφείσες άμεσες και έμμεσες αντιπαραθέσεις ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη για τα μεταφορικά δίκτυα στα Βαλκάνια να λειτουργούν ενεργητικά για την προώθηση της ιδέας περί ανοικτών συνόρων σε ολόκληρη τη Χερσόνησο. Με τη συνδρομή, λόγου χάρη, της πίεσης, σε φραστικό ή και σε ουσιαστικό επίπεδο, των βαλκανικών χωρών για την προώθηση της «Παραεγνατίας» μέσω Τουρκίας, Βουλγαρίας, ΠΓΔΜ και Αλβανίας (σε συνδυασμό με τις εκάστοτε υποσχέσεις τρίτων διεθνών παραγόντων), να υπάρχει μεγαλύτερη ενεργοποίηση από ελληνικής πλευράς στην ολοκλήρωση του έργου κατασκευής της Εγνατίας οδού. Τα ίδια δεδομένα ισχύουν για κάθε άλλη πρωτοβουλία ή ιδέα στο χώρο των μεταφορικών αξόνων στα Βαλκάνια. Αν η Ελλάδα είναι έτοιμη να παρουσιάσει ολοκληρωμένο το «πολυβασανισμένο» έργο της Εγνατίας οδού, τότε και οι όμορες χώρες τίθενται προ των ευθυνών τους ως προς το μέλλον των οικονομιών τους αν συνεχίζουν να αγνοούν την πραγματικότητα και εξακολουθούν να φαντάζονται μεγαλεπήβολα σχέδια, μόνο και μόνο γιατί θα διέρχονται από το έδαφός τους.

Οι ρητορικές διακηρύξεις και τα μεγάλα λόγια ποτέ δεν έλειψαν από τη βαλκανική σκηνή. Εκείνο που πάντοτε λείπει είναι η βούληση για το ξεπέρασμα των στενών εθνικών, τοπικών και κομματικών συμφερόντων. Αυτή την ανάγκη τη διαπιστώνει εύστοχα ένας τρίτος ενδιαφερόμενος για την περιοχή των Βαλκανίων, ο Τούρκος επιχειρηματίας Ρ. Κοτς: «Θα υπάρξουν πολλές ευκαιρίες στο μέλλον στο βαλκανικό χώρο και από κοινού μπορούμε να κατασκευάσουμε οδικά δίκτυα, ενεργειακά και τηλεπικοινωνιακά έργα. Αυτό που προσπαθούμε είναι να αποδεσμεύσουμε το πρόβλημα από τους πολιτικούς».

Τα Βαλκάνια και οι λαοί τους δεν πρέπει να χάσουν ακόμη μια ευκαιρία. Η ενέργεια και οι μεταφορές μπορούν να καταστούν οδηγός για διμερείς και πολυμερείς συνεργασίες στη Βαλκανική Χερσόνησο. Άλλωστε, το αίτημα του νέου αιώνα είναι ότι το κοινό μέλλον της περιοχής πρέπει να οικοδομηθεί στο πλαίσιο της προοπτικής των ευρωπαϊκών περιφερειών μέσα από την εμπέδωση της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας και την ευημερία των λαών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.