

Policy Paper

**Jean Monnet on EU Climate and Energy
Policies and the Eastern Mediterranean Project**



Αρκτική. Εκεί μεταφέρεται πλέον ο Ανταγωνισμός των μεγάλων

***Γιώργος Δημητρακόπουλος**

Οι πρόσφατες συνομιλίες ΗΠΑ-Ρωσίας στη Σαουδική Αραβία , στη διάρκεια των οποίων πέρα από το φλέγον ζήτημα του τερματισμού του Πολέμου στην Ουκρανία, συζητήθηκαν και ορισμένες νέες δυνατότητες συνεργασίας στα πλαίσια του επαναπροσδιορισμού των σχέσεων των δύο χωρών. Αυτή τη φορά ως "θέατρο " ανάπτυξης αυτών των πιθανών συνεργασιών αναφέρθηκε η Αρκτική, η από κάθε άποψη σημαντική αυτή περιοχή, της οποίας, τμήματα τόσο της Ρωσίας όσο και των ΗΠΑ δια της Αλάσκας, αποτελούν μέρος.

Όπως είναι γνωστό, για πάρα πολλά χρόνια η Αρκτική ,καλυμμένη από στρώματα πάγου. συγκέντρωνε κατά κύριο λόγο το ενδιαφέρον ειδικών επιστημόνων που αψηφώντας τις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες βρίσκονταν στην περιοχή για να μελετήσουν το καθ' όλα ενδιαφέρον Αρκτικό οικοσύστημα. Την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου, η περιοχή συγκέντρωσε και το ενδιαφέρον των στρατιωτικών των δύο Υπερδυνάμεων που συμπεριελάμβαναν την Αρκτική στον αμυντικό σχεδιασμό τους προβαίνοντας σε συγκεκριμένες ενέργειες που θα συνέβαλαν στην αποτροπή η την αντιμετώπιση επίθεσης από εκείνη την πλευρά.

Για την τότε Σοβιετική Ένωση αυτό σήμανε σειρά στρατιωτικών εγκαταστάσεων στην μεγάλο μήκους ακτογραμμή της στον Αρκτικό Ωκεανό, ενώ για τις ΗΠΑ την εγκατάσταση στρατιωτικών βάσεων πρωτίστως σε δύο Αρκτικές χώρες, την Ισλανδία και τη Γροιλανδία.

Με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης οι βάσεις θα εγκαταλειφθούν, ενώ οι Αμερικανικές εγκαταστάσεις θα συνεχίσουν τη λειτουργία τους ως μέρος του Αμυντικού σχεδιασμού του ΝΑΤΟ, μέλη του οποίου είναι οι περισσότερες Αρκτικές χώρες πλην της Ρωσίας.

Η σημασία της Αρκτικής θα επαναπροσδιοριστεί τα τελευταία χρόνια, μετά την επίδραση της υπερθέρμανσης του Πλανήτη στην περιοχή. Η Κλιματική Αλλαγή που είχε ως συνέπεια το λιώσιμο και συνεπώς την μείωση των θαλάσσιων πάγων της Αρκτικής, επέτρεψε την διαπίστωση ύπαρξης σημαντικών κοιτασμάτων ορυκτών καυσίμων που πλέον σε αντίθεση με το παρελθόν θα μπορούσαν να εξορυχθούν, και ταυτόχρονα " αποκάλυψε" την δυνατότητα νέων θαλασσίων οδών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται προς και από κάποιους προορισμούς, εξοικονομώντας χρόνο και ενέργεια στις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι έρευνες που αναπτύχθηκαν στην περιοχή κατέδειξαν ότι το σημαντικότερο μέρος των κοιτασμάτων ορυκτών καυσίμων (πετρελαίου και φυσικού αερίου) της Αρκτικής βρίσκεται γύρω από την όχι συνήθη υποβρύχια κορυφογραμμή ηπειρωτικού φλοιού, που είναι περισσότερο γνωστός ως ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα, που ονομάστηκε Lomonosov Ridge όταν ανακαλύφθηκε, το 1948 από Σοβιετική αποστολή και βαφτίστηκε έτσι από το όνομα του διακεκριμένου Ρώσου επιστήμονα και συγγραφέα, ιδρυτού μεταξύ άλλων και της σύγχρονης γεωλογίας Μιχαήλ Λομονόσοφ, ο οποίος το 1764 είχε οργανώσει μια αποστολή με επικεφαλής τον Ρώσο ναύαρχο Vasili Chichakov, για να ανακαλύψει το Βόρειο Πέρασμα μεταξύ του

Ατλαντικού και του Ειρηνικού Ωκεανού πλέοντας κατά μήκος των ακτών της Βόρειας Σιβηρίας. Η κορυφογραμμή εκτείνεται σε μήκος 1800 χλμ. από τα νέα Σιβηρικά νησιά ως τη νήσο Ellsmere του Καναδικού Αρκτικού Αρχιπελάγους..

Αυτό το γεωγραφικό χαρακτηριστικό θα οδηγήσει αρχικά τη Ρωσία , το 2001, να υποβάλλει αίτημα στην αρμόδια επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τα όρια της υφαλοκρηπίδας (βλ. Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας άρθρο 76 παρ.8) ζητώντας την επέκταση των ορίων της υφαλοκρηπίδας της πέραν των 200 ναυτικών μιλίων εντός όμως του Ρωσικού τομέα στην Αρκτική, ισχυριζόμενη ότι η κορυφογραμμή Λομονοσόφ είναι προέκταση της Ευρασιατικής Ηπείρου.

Ο Καναδάς θα υποβάλλει επίσης σχετικό αίτημα το 2013 με τον ισχυρισμό ότι η κορυφογραμμή είναι επέκταση της δικής του υφαλοκρηπίδας ένα τμήμα της οποίας εκτείνεται απο το ακρωτήριο Κολούμπια και τη νήσο Ellsmere. Ένα χρόνο μετά το 2014, θα εισέλθει στο "χορό" των αιτημάτων και η Δανία η οποία εκμεταλλευόμενη ως ένα σημείο την Καναδική άποψη θα ισχυριστεί ότι η κορυφογραμμή Λομονοσόφ είναι προέκταση της υφαλοκρηπίδας της Γροιλανδίας αφού βρίσκεται στο βυθό της θάλασσας Λίνκολν, ένα θαλάσσιο τμήμα του Αρκτικού Ωκεανού που έχει οριοθετηθεί από το ακρωτήριο Κολούμπια του Καναδά ως το ακρωτήριο Morris Jessup της Γροιλανδίας. Μόνη απουσία από αυτές τις διαδικασίες οι ΗΠΑ μόνο και μόνο επειδή ενώ έχουν υπογράψει δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και ως εκ τούτου δεν έχουν δικαίωμα υποβολής αιτήματος στην αρμόδια επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών.

Πέρα όμως από την πτυχή του Διεθνούς Δικαίου το ενδιαφέρον των μεγάλων δυνάμεων και των υπολοίπων Αρκτικών χωρών θα ενισχυθεί και από το γεγονός ότι αν και δεν είναι αρκτική χώρα έντονο ενδιαφέρον για την περιοχή εξέφρασε και η Κίνα, σε δύο διαδοχικά συνέδρια του Κομμουνιστικού κόμματος το 2012 και το 2017, αναφέροντας την πρόθεση της για την δημιουργία του Πολικού Θαλάσσιου δρόμου του Μεταξιού, δηλώνοντας με τον τρόπο αυτό και το ειδικό ενδιαφέρον της για την ναυσιπλοΐα στην περιοχή Το ενδιαφέρον της Κίνας για την Αρκτική το οποίο έχει αναγάγει σε στρατηγικής σημασίας προτεραιότητα δεν είναι βέβαια κάτι καινούργιο. Η Κίνα ήταν το 1923 μία από τις χώρες που συνομολόγησαν την Συνθήκη του Σπιτςμπέργκεν, την οποία επικύρωσαν ως το 1925 46 χώρες και σύμφωνα με την οποία κατοχυρώθηκε η πλήρης κυριαρχία της Νορβηγίας στο Αρκτικό Αρχιπέλαγος του Σβάλμπαρντ. Το 2013 η Κίνα θα αποκτήσει καθεστώς παρατηρητή στο Αρκτικό Συμβούλιο που είναι το σώμα που διοικεί την Αρκτική και στο οποίο συμμετέχουν οι οκτώ αρκτικές χώρες και ένας αριθμός οργανώσεων γηγενών πληθυσμών και βέβαια άλλες χώρες με καθεστώς παρατηρητή. Το 2018 Κίνα θα εκδώσει μια "Λευκή Βίβλο" για την θέση της σχετικά με την Αρκτική. Σε αυτή τη Λευκή Βίβλο η Κίνα ενώ αποδέχεται τα θεσμικά και νομικά δικαιώματα των Αρκτικών χωρών υπογραμμίζει το δικαίωμα της να ασχολείται με τα ζητήματα της Αρκτικής αυτοπροσδιοριζόμενη ως χώρα εγγύς της Αρκτικής (near Arctic state). ΤΑ συμφέροντα της Κίνας στην Αρκτική μέσα απο την εξυπηρέτηση των οποίων επιδιώκει να αυξήσει την παρουσία της στην περιοχή, εκτείνονται, μέσα και από επενδύσεις, σε επιστημονικά θέματα ,σε συνέπειες από υπερχειλίση υδάτων και πλημμύρες που επηρεάζουν τον αγροτικό τομέα, σε ναυτιλιακή δραστηριότητα στην εκτόξευση δορυφόρων για την παρακολούθηση εγκαταστάσεων πυραυλικών συστημάτων, σε αλιευτικά δικαιώματα, δικαιώματα εξόρυξης ενεργειακών πόρων, και τουριστικές δραστηριότητες.

Αν και αυτό το ενδιαφέρον και δραστηριότητες της Κίνας δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητες το "πάνω χέρι" κατά το κοινώς λεγόμενο στην περιοχή φαίνεται να έχει , προς το παρόν τουλάχιστον η Ρωσία η οποία δείχνει προς κάθε κατεύθυνση ότι θεωρεί τον εαυτό της ως μεγάλη "Πολική" δύναμη. Με την δημιουργία της Στρατηγικής Διοίκησης του Βόρειου Στόλου το 2014, η Ρωσία, άρχισε να αξιοποιεί συστηματικά το στρατηγικό πλεονέκτημα που της παρέχει αφενός το γεγονός ότι μέσω της Σιβηρίας ελέγχει την μεγαλύτερη, συγκριτικά με τις άλλες αρκτικές χώρες, ακτογραμμή κατά μήκος της Βόρειας θάλασσας και ειδικότερα το πέρασμα που συνδέει τον Βερίγγειο πορθμό με την Χερσόνησο Κόλα, αφετέρου η ευκολότερη πρόσβαση στα κοιτάσματα ορυκτών καυσίμων σημαντικό μέρος των οποίων εντοπίζεται στην υφαλοκρηπίδα της. Έτσι προχώρησε στην ανακαίνιση των εγκαταλελειμμένων Σοβιετικών βάσεων και αεροδρομίων και στην τοποθέτηση ενός δικτύου συστημάτων αεράμυνας . Παράλληλα, δημιούργησε τον μεγαλύτερο στον κόσμο στόλο παγοθραυστικών στον οποίο συμπεριλαμβάνονται και πυρηνικά παγοθραυστικά ενώ εξέδωσε και έναν κανονισμό που περιλαμβάνει κανόνες ναυσιπλοΐας, τέλη και παρεχόμενες υπηρεσίες υποστήριξης Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι το λιώσιμο των πάγων έχει ως αποτέλεσμα την ανάδειξη νέων ναυτιλιακών οδών στην περιοχή οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι το Βόρειο Πέρασμα (NSR) και το Βορειοδυτικό Πέρασμα (NWP). Η Ρωσία ως εκ της θέσεως της επικεντρώνεται στη Βόρειο πέρασμα .

Οι ΗΠΑ στο παρελθόν αν και μέσω της Αλάσκας είναι Αρκτική χώρα με συμμετοχή στο Αρκτικό Συμβούλιο είχε πολύ περιορισμένη δραστηριότητα στην περιοχή χωρίς επενδύσεις στρατιωτικού η οικονομικού χαρακτήρα. Τα τελευταία χρόνια όμως , προφανώς βλέποντας τις εκτεταμένες δραστηριότητες της Ρωσίας αλλά και το ενδιαφέρον της Κίνας και φοβούμενες εν δυνάμει απειλές για την εθνική τους ασφάλεια, άρχισαν σταδιακά να μεταβάλλουν τη στάση τους, και να υιοθετούν μια πιο δραστήρια πολιτική για την περιοχή με ακρογωνιαίο λίθο της μεταβολής αυτής την Αμερικανική Ακτοφυλακή, σύμφωνα και με μία ειδική έκθεση του Πενταγώνου. Στην ίδια κατεύθυνση βρίσκεται και μια εμπειριστατωμένη μελέτη της Υπηρεσίας Ερευνών και Μελετών του Αμερικανικού Κογκρέσου που ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2024.Οι δύο αυτές εκθέσεις θα πρέπει να θεωρούνται ως σημεία αναφοράς με βάση τα οποία το Κογκρέσο άρχισε σταδιακά να εγκρίνει κονδύλια για την υλοποίηση της Αρκτικής πολιτικής της χώρας στην οποία περιλαμβάνεται και η ναυπήγηση παγοθραυστικών.

Μεγάλο ενδιαφέρον για τις εξελίξεις στην Αρκτική δείχνει και η Ευρωπαϊκή Ένωση ιδιαίτερα μάλιστα αφού τρεις από τις οκτώ Αρκτικές χώρες, η Δανία, η Φινλανδία και η Σουηδία είναι πλήρη μέλη της ενώ δύο , η Νορβηγία και η Ισλανδία διατηρούν στενές σχέσεις με την Ε.Ε. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Ύπατος εκπρόσωπος για την Ευρωπαϊκή Εξωτερική Πολιτική και Άμυνα εξέδωσαν το 2016 κοινή έκθεση παρουσιάζοντας τις θέσεις της Ένωσης για την Αρκτική, ενώ ένα χρόνο μετά η Ε.Ε. διόρισε τον πρώτο πρόεδρο της για την Αρκτική. Επίσης το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με εκτενή ψηφίσματά του υποστηρίζει τον ενεργό ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην περιοχή.

Η ασφάλεια της Αρκτικής και των Αρκτικών χωρών, έχει προσδιοριστεί εδώ και αρκετά χρόνια πρωτίστως με στρατιωτικούς όρους. Με την υπερθέρμανση του Πλανήτη και το λιώσιμο των πάγων στους στρατιωτικούς όρους που βέβαια ισχύουν και σήμερα ιδιαίτερα μετά την Ρωσική

εισβολή στην Ουκρανία και τον συνεχιζόμενο πόλεμο προστίθενται και οικονομικοί (επενδύσεις σε υποδομές και αλιευτικές δραστηριότητες) και περιβαλλοντικοί (κίνδυνοι για το περιβάλλον από τις εξορύξεις και μόλυνση από πιθανά ατυχήματα στη μεταφορά ορυκτών καυσίμων) και οικολογικοί (ανάγκη προστασίας του Αρκτικού οικοσυστήματος) και πολιτιστικοί (σεβασμός στους γηγενείς πληθυσμούς). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον και σημασία έχει η νέα πραγματικότητα που δημιουργείται για τη ναυσιπλοΐα, με τις νέες θαλάσσιες οδούς οι οποίες αποτελούν αρκετά πιο σύντομες διαδρομές για την μεταφορά φορτίων από την Ασία προς την Ευρώπη και τις ΗΠΑ και το αντίστροφο. Η Κίνα, όπως αναφέρθηκε ήδη, ενδιαφέρεται έντονα για την δημιουργία του "Πολικού Δρόμου του Μεταξιού" τον οποίο θέλει να εντάξει στην γενικότερη πολιτική της γνωστή ως "Μια ζώνη, Ένας Δρόμος" (Belt and Road Initiative), θεωρώντας ότι είναι συντομότερος και οικονομικότερος για τις εμπορικές της δραστηριότητες, πράγμα που ενδέχεται να την οδηγήσει σε επαναπροσδιορισμό του χρησιμοποιούμενου ήδη θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού μέσω Ινδικού Ωκεανού και Μεσογείου που λόγω των σοβαρών προβλημάτων στην Ερυθρά Θάλασσα με τις επιθέσεις των Χούθι έχει οδηγήσει την ναυσιπλοΐα στην εναλλακτική αλλά μακρύτερη θαλάσσια οδό του περίπλου της Αφρικής με αρκετές συνέπειες (αύξηση του Κόστους και του χρόνου του πλού). Βέβαια μια τέτοια εξέλιξη μπορεί να θέσει εν κινδύνω Κινέζικες επενδύσεις σε Λιμάνια όπως ο Πειραιάς και κάποια λιμάνια της Ιταλίας (Γένοβα, Τεργέστη)

Όμως πέρα και πάνω από όλα αυτά υπάρχει και μια πιο θεωρητική ενατένιση : Οι εξελίξεις στην Αρκτική αποτελούν μέρος του ευρύτερου μετασχηματισμού τον οποίο διέρχεται ο Πλανήτης . Ως τέτοιες πρέπει να αποτελούν κίνητρο ενδιαφέροντος , εξοικείωσης, σε βάθος "γνωριμίας" και προσαρμογής.

* Ο Γιώργος Δημητρακόπουλος είναι διεθνολόγος, πρώην Ευρωβουλευτής.