Κείμενο

Ο ΕΧΘΡΟΣ ΔΙΟ ΜΕΣΑ: Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΞΟΔΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΚΛΙΝ ΚΡΙΣΗ

Ο Γιώργος Γιαννόπουλος είναι δημοσιογράφος με ειδικότητα στα θέματα Κίνας και Ασίας. Ζει μόνιμα στο Πεκίνο, στο Μεσαίο Βασίλειο, εδώ και δύο χρόνια. Η τελευταία δουλειά του, η μελέτη για τη Νέα Οδό του Μεταξιού, μια τεράστια υποδομή μεταφορών μήκους χιλιάδων χιλομέτρων, κυκλοφόρησε στην Ελλάδα.

Ο Γιώργος Γιαννόπουλος μιλάει σε τηλεφωνική κλήση στο Πεκίνο, ενώ η Κίνα βρίσκεται σε κατάσταση πολεμικού συναγερμού λόγω κινήσεων στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η ανάλυση αυτή εξετάζει τις πρόσφατες κινήσεις του Πεκίνου, τη στρατιωτικοποίηση των τεχνητών νησίδων, τη σύγκρουση με τις Φιλιππίνες και τις ΗΠΑ, τις οικονομικές συνέπειες μιας πιθανής κρίσης και τον ρόλο αυτής της κρίσης στο ευρύτερο γεωπολιτικό πλαίσιο.

Ο Γιώργος Γιαννόπουλος μιλάει σε τηλεφωνική κλήση στο Πεκίνο, ενώ η Κίνα βρίσκεται σε κατάσταση πολεμικού συναγερμού λόγω κινήσεων στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η ανάλυση αυτή εξετάζει τις πρόσφατες κινήσεις του Πεκίνου, τη στρατιωτικοποίηση των τεχνητών νησίδων, τη σύγκρουση με τις Φιλιππίνες και τις ΗΠΑ, τις οικονομικές συνέπειες μιας πιθανής κρίσης και τον ρόλο αυτής της κρίσης στο ευρύτερο γεωπολιτικό πλαίσιο.

CHAPTERS

Τρόπος Κίνησης
Η Νέα Οδός του Μεταξιού
Ο Κόμβος Φιλιππίνες
Ο Κόμβος Κίνα-Ρωσία
Κόστος
Η Αλαστεμένη Θάλασσα
Η Μέρα Μετά τον Πόλεμο

Τι Τώρα Κάνει Ο Κόσμος

Τι τώρα κάνει η Κίνα; Τι κάνουν τα Φιλιππίνες; Τι κάνουν οι ΗΠΑ; Τι κάνει η Ρωσία; Τι κάνει η Ιαπωνία; Τι κάνει η Ινδία; Τι κάνει η Ευρώπη; Τι κάνει η Ελλάδα; Τι κάνει η Ελλάδα; Τι κάνει η Ελλάδα

λιμάνι για να αφήσει έναν άρρωστο ναύτη, όπως ο Quiquinte. Οι Αργεντινοί μπορεί να ορίζονται ως μηχανικοί επί του πλοίου, αλλά αφότου το πλοίο φεύγει από το λιμάνι δεν επιτρέπεται να αγγίζουν τις μηχανές. «Το μόνο πράγμα που κάνουμε είναι να αναλαμβάνουμε την ευθύνη για οποιοδήποτε ατύχημα», αναφέρει σε δικαστικά έγγραφα ο Fernando Daniel Marquez, μηχανικός στο Xin Shi Ji 89.

Όταν δημοσιογράφοι επικοινώνησαν με τη μητρική εταιρεία του πλοίου Zhejiang Ocean Family, η εταιρεία δήλωσε ότι το μέλος του πληρώματος είχε βγει αρνητικό για Covid-19 πριν εργαστεί στο πλοίο, αλλά είχε πράγματι προσβληθεί από την ασθένεια στο πλοίο και πέθανε αφότου η κατάστασή του επιδεινώθηκε ραγδαία. Η Ocean Family δήλωσε ότι το πλοίο ανήκε σε εταιρεία της Αργεντινής στην οποία έχει επενδύσει η Ocean Family και ότι η εταιρεία αυτή χειρίστηκε την κατάσταση.

Στη στεριά και στη θάλασσα, οι Κινέζοι χρησιμοποιούν διάφορους τρόπους για να αποκτήσουν πρόσβαση σε ξένα ύδατα και να παρακάμψουν τους κανόνες που προστατεύουν τα εγχώρια συμφέροντα. Σε ορισμένες χώρες, πωλούν ή μισθώνουν τα πλοία τους σε ντόπιους, αλλά διατηρούν τον έλεγχο των αποφάσεων και των κερδών. Σε άλλα μέρη, όπου οι κυβερνήσεις απαγορεύουν στους ξένους να αλιεύουν στα ύδατά τους, οι κινεζικές εταιρείες καταβάλλουν τέλη μέσω «συμφωνιών πρόσβασης». Αλλού πάλι, η Κίνα παρακάμπτει τις απαγορεύσεις για τους ξένους πλοιοκτήτες, συνεργαζόμενη με κατοίκους της περιοχής και δίνοντάς τους το πλειοψηφικό μερίδιο ιδιοκτησίας.

Συνήθως περίπου το ένα τέταρτο των εργαζομένων στα αλιευτικά πλοία που ανήκουν σε Κινέζους και δραστηριοποιούνται στα ύδατα της Αργεντινής είναι Κινέζοι υπήκοοι, σύμφωνα με στοιχεία δώδεκα καταλόγων πληρώματος που δημοσιεύτηκαν σε τοπικά μέσα ενημέρωσης. Ο Jorge Frias, πρόεδρος του συνδικάτου των αργεντίνικων καπετάνιων αλιείας, εξήγησε ότι στα πλοία με σημαία Αργεντινής, οι Κινέζοι κάνουν κουμάντο. Οι καπετάνιοι είναι Αργεντίνοι, αλλά οι «πλοίαρχοι στα ψαράδικα», οι οποίοι είναι Κινέζοι, αποφασίζουν πού θα πάνε και πότε.

Η μάστιγα της παράνομης αλίευσης και υπεραλίευσης δεν προέρχεται φυσικά από την Κίνα. Οι δυτικοί βιομηχανικοί στόλοι κυριάρχησαν στους ωκεανούς για μεγάλο μέρος του 20ού αιώνα, αλιεύοντας με μη βιώσιμο τρόπο που συνέβαλε στη σημερινή κρίση, εξήγησε ο Daniel Pauly, θαλάσσιος βιολόγος στο Πανεπιστήμιο της Βρετανικής Κολομβίας.

Οι επεκτατικές μέθοδοι της Κίνας επίσης δεν είναι ιστορικά μοναδικές. Οι ΗΠΑ έχουν ένα μακρύ ιστορικό παρέμβασης στο εξωτερικό, όταν ξένοι ηγέτες αρχίζουν να ανεγείρουν προστατευτικούς νόμους. Τις τελευταίες δεκαετίες, η τακτική του «flagging in» (εγγραφής στο τοπικό νηολόγιο) έχει χρησιμοποιηθεί από αμερικανικές και ισλανδικές αλιευτικές εταιρείες. Πιο πρόσφατα και καθώς η Κίνα έχει αυξήσει τον έλεγχό της στην παγκόσμια αλιεία, οι ΗΠΑ και κάποιες χώρες της Ευρώπης άδραξαν την ευκαιρία να εστιάσουν τη διεθνή προσοχή στα κακώς κείμενα της Κίνας.

Παρόλα αυτά, η Κίνα πράγματι έχει μια καλά τεκμηριωμένη φήμη ότι παραβιάζει τους διεθνείς αλιευτικούς νόμους, εκφοβίζει άλλα πλοία, εισβάλλει σε θαλάσσια ύδατα άλλων χωρών και κακοποιεί τους ναύτες της.

Το 2021, η Παγκόσμια Πρωτοβουλία κατά του Διακρατικού Οργανωμένου Εγκλήματος, μια μη κερδοσκοπική ερευνητική ομάδα, κατέταξε την Κίνα ως τον μεγαλύτερο προμηθευτή παράνομης αλιείας στον κόσμο. Αλλά ακόμη και οι συχνά ένοχοι μπορούν να είναι εύκολοι αποδιοπομπαίοι τράγοι: μια χώρα που τακτικά παραβιάζει τους κανόνες και παρανομεί μπορεί επίσης κατά καιρούς να πέφτει θύμα παραπληροφόρησης. Όταν της ασκείται κριτική στα Μέσα Ενημέρωσης, η Κίνα συνήθως αντεπιτίθεται και όχι άδικα, απορρίπτοντας την κριτική ως πολιτικά υποκινούμενη και κατηγορώντας τους επικριτές της για υποκρισία.

Το τεράστιο μέγεθος της Κίνας, το γεγονός ότι είναι παντού και το κακό ιστορικό της όσον αφορά την εργασία και την προστασία της θάλασσας εγείρουν ανησυχίες. Στην Αφρική, για παράδειγμα, οι κινεζικές μηχανότρατες αλιεύουν 100.000 μετρικούς τόνους ψαριών κάθε χρόνο μόνο από τα ύδατα της Γκάνας. Τα αλιευτικά αποθέματα της χώρας βρίσκονται πλέον σε κρίση, καθώς τα εισοδήματα των ντόπιων ψαράδων έχουν μειωθεί έως και 40% την τελευταία δεκαετία.

«Οι ιδιοκτήτες και οι χειριστές αλιευτικών σκαφών εκμεταλλεύονται τις αφρικανικές σημαίες για να αποφύγουν την εποπτεία και να μπορούν να ψαρέψουν μη βιώσιμα και παράνομα σε κυρίαρχα αφρικανικά ύδατα», έγραψε η TMT, η μη κερδοσκοπική οργάνωση που παρακολουθεί το θαλάσσιο έγκλημα, προσθέτοντας ότι οι εταιρείες έχουν δημιουργήσει «μια κατάσταση όπου μπορούν να εκμεταλλευτούν τους πόρους ενός κράτους χωρίς ουσιαστικούς περιορισμούς ή εποπτεία διαχείρισης».

Το 2024, στον Ειρηνικό, σε μια επιθεώρηση από την τοπική αστυνομία και την ακτοφυλακή των ΗΠΑ διαπιστώθηκε ότι έξι κινεζικά πλοία με τοπική σημαία που ψαρεύουν στα νερά του Βανουάτου είχαν παραβιάσει τους κανονισμούς και δεν κατέγραφαν την ποσότητα των ψαριών που αλιεύουν.

Και στη Νότια Αμερική, η ολοένα και αυξανόμενη ξένη παρουσία στα χωρικά ύδατα προκαλεί εθνικές ανησυχίες σε περιοχές όπως το Περού και η Αργεντινή. «Η Κίνα γίνεται ο μόνος παίκτης, εκτοπίζοντας τοπικές εταιρείες ή εξαγοράζοντας τες», ανέφερε ο Alfonso Miranda Eyzaguirre, πρώην υπουργός Παραγωγής του Περού.

Ο Pablo Isasa, καπετάνιος μιας αργεντίνικης τράτας που ψαρεύει μπακαλιάρους, πρόσθεσε: «Έχουμε τον εχθρό μέσα και έξω».

ΣΤΗΡΙΞΕ ΤΗΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑ!

Η ερευνητική δημοσιογραφία απαιτεί χρόνο και πόρους που δεν διαθέτουμε πάντα. Για να μπορέσουμε να συνεχίσουμε να ελέγχουμε την εξουσία και να ασκούμε πίεση, χρειαζόμαστε τη βοήθειά σας.