

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

« Η ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΑΡΑΒΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΣΥΜΒΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ »

ΔΙΔΑΚΤΡΙΑΣ Δ. ΣΑΒΒΑΤΙΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2006



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

***“ Η μεγέθυνση του καναλιού του Παναμά:
 Σημερινή κατάσταση και προοπτικές”***

Δημήτριος Ι. Διαμαντίδης

Επιβλέπων καθηγητής: κ. Θεόδωρος Πελαγίδης

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	
ΕΠΙΦ.	
ΤΑΞΗ	
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Acknowledgements	σελ.4
Εισαγωγή.....	σελ.6
Abbreviation κατάλογος.....	σελ. 11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	σελ. 15
1.1 Ιστορική αναδρομή.....	σελ. 15
1.2 Το πρόγραμμα της επέκτασης.....	σελ. 25
1.3 Πλοήγηση στα κανάλια.....	σελ. 29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	σελ. 30
2.1 Το νέο γνήσιο Panamax.....	σελ.30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	σελ. 34
3.1 Επιδράσεις στους λιμένες του Τέξας και τους διαδρόμους εθνικών οδών.....	σελ. 34
3.2 Ανάλυση.....	σελ. 38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	σελ. 42
4.1 Σχέδιο και Πολιτική.....	σελ. 42
4.2 Καινοτομία στην αποθήκευση και επιτάχυνση.....	σελ. 44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	σελ. 49
5.1 Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων.....	σελ. 49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	σελ. 52
6.1 Η επέκταση είναι αναπόφευκτη.....	σελ. 52
6.2 Το κόστος των κινδύνων και των παρενεργειών.....	σελ. 58
6.3 Το εκτιμώμενο πιθανό κόστος.....	σελ. 62
6.4 Η άλλη άποψη.....	σελ. 66

6.5 Συμπέρασμα 6 ^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	σελ. 68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.....	σελ. 70
7.1 Που ήμασταν – που βρισκόμαστε και τι θα γίνει τα επόμενα χρόνια; Γενικό συμπέρασμα.....	σελ. 70
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	σελ. 75

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ACKNOWLEDGEMENTS

Πολλοί άνθρωποι συνέβαλλαν τους έξι τελευταίους μήνες για την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας. Δεν μπορώ να μην αναφερθώ, άλλωστε στον supervisor μου κ.Θεόδωρο Πελαγίδη, ο οποίος με κατηύθυνε με επιμονή αλλά και με αποφασιστικότητα από την αρχή μέχρι το τέλος. Οι χρήσιμες συμβουλές του, η αυστηρή εποπτεία του καθώς και η εποικοδομητική κριτική του με βοήθησαν να εντρυφήσω εις βάθος σε ένα project που θα αλλάξει το ρου της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τον ευχαριστώ ιδιαίτερα.

Ιδιαίτερη υποστήριξη επίσης μου παρείχαν οι πρώην συνάδελφοί μου στην TST. Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον καπτ. Βασίλη Ηλιόπουλο (safety manager TST) για τον οποίο ο Παναμάς αποτελεί δεύτερο σπίτι του. Έχοντας ζήσει και παρακολουθήσει τα έργα από το 2001 και μετά, με βοήθησε να καταλάβω ότι αυτό το έργο θα αλλάξει το status της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Επίσης τους Παναγιώτη Βουγιουκλάκη και Andres Stein συνάδελφους από το Post Fixture Dept της TST(εδώ και 2,5 χρόνια) οι οποίοι με τις χρήσιμες συμβουλές τους και τα στοιχεία που μου παρείχαν, αποδείξαμε πόσο ωφελημένοι βγαίνουν οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες Post-Panamax από την επέκταση του καναλιού.

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να κάνω στον αδερφό μου Βασίλη που χωρίς τη βοήθειά του δεν θα μπορούσα να βγάλω τόσα ξεκάθαρα συμπεράσματα. Τα στοιχεία που μου παρείχε, οι γνώσεις του και οι επαφές του αποτελούν «ραχοκοκαλιά» αυτής της εργασίας.

Τέλος να ευχαριστίσω τους γονείς Γιάννη & Αλέκα και τον αδερφό μου Κωνσταντίνο που με στηρίζουν σε κάθε μου προσπάθεια όλα αυτά τα χρόνια.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η επιλογή αυτής της εργασία έγινε βάση του γεγονότος ότι η επέκταση της διώρυγας θα επιφέρει τεράστιες αλλαγές στον χάρτη της παγκόσμιας ναυτιλίας. Οι ναυλωτές θα στραφούν σε πλοία τύπου post – panamax και οι πλοιοκτήτες θα αναγκαστούν να ακολουθήσουν τα νέα δεδομένα της αγοράς.

Η επέκταση του καναλιού του Παναμά μέσω του προγράμματος ανάπτυξης των νέων καναλιών, της διεύρυνσης και της εμβάθυνσης των υπάρχοντων καναλιών, είναι βέβαιο ότι θα ενισχύσει το εμπόριο μεταξύ της Ασίας και των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτή η επέκταση, προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2015, θα ωφελήσει σημαντικά το συνδυασμένο σύστημα μεταφορών στο Τέξας και θα επιταχύνει παράλληλα τον ρυθμό ανάπτυξης των θαλάσσιων λιμένων.

Βραχυπρόθεσμα, αυτές οι επιδράσεις θα γίνουν αισθητές γύρω από το λιμένα του Χιούστον. Μέσω του κοινού μάρκετινγκ με την διοίκηση των καναλιών του Παναμά, της ανάπτυξης του νέου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Bayport και των βελτιώσεων στις υπάρχουσες διαδρομές πρόσβασης, ο λιμένας προετοιμάζεται ήδη για την προσδοκώμενη αύξηση στην κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων. Το τμήμα μεταφοράς συγκεκριμένα, του Τέξας έχει ξεκινήσει να προετοιμάζεται για τις επιδράσεις αυτής της επέκτασης των καναλιών, εστιάζοντας ιδιαίτερα στους διαδρόμους που το περιβάλλουν.

Η ολοκλήρωση αυτού του κρίσιμου project εξασφαλίζει ότι το κράτος θα είναι σε θέση πλέον να απορροφήσει την αύξηση της κυκλοφορίας φορτίου που θα προκύψει από την επέκταση των καναλιών και θα μπορέσει να αντιμετωπίσει την πρόκληση της εξυπηρέτησης των εξελισσόμενων αναγκών μεταφοράς φορτίου αλλά και επιβατών. Επιπλέον, το project θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα και τη συνδετικότητα των εγκαταστάσεων των κρατικών λιμένων, εξυπηρετώντας έτσι αποτελεσματικότερα τις αυξανόμενες περιφερειακές και εθνικές αγορές, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και καθιστώντας τελικά, την οικονομία ζωτική.

Μακροπρόθεσμα, η επέκταση των καναλιών του Παναμά θα επιφέρει και άλλες επιδράσεις στο σύστημα των μεταφορών. Δεδομένου ότι άλλοι λιμένες του Τέξας κάνουν βελτιώσεις για να αποσπάσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, παρατηρούμε παράλληλα τους ναυλωτές να αξιολογούν αρχικά την αλυσίδα ανεφοδιασμού τους και να αναπτύσσουν μετέπειτα νέα κέντρα και αποθήκες εμπορευμάτων διανομής. Από αυτές τις παραπάνω επιδράσεις εγείρονται ερωτήματα όσον αφορά το key policy του TxDOT (Texas Dept of Transportation), των MPOS (Metropolitan Planning Organizations) και γενικότερα όλων των δημόσιων και ιδιωτικών εταιρειών που έχουν σχέση με την ασφάλεια, την προστασία και τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών σε εθνικό επίπεδο.

Αφ' ετέρου η επέκταση των καναλιών του Παναμά σαφώς και θα επηρεάσει και το παγκόσμιο εμπόριο.

Αυτές οι μεγάλες αλλαγές το μόνο σίγουρο είναι ότι θα ωφελήσουν την οικονομία του Παναμά και τις γύρω χώρες.

Η πρόταση του PCA (Αρχές Καναλιού του Παναμά) ήταν πολύ χρήσιμη για την κατανόηση του προβλήματος συμφόρησης του Παναμά και την γενική απόδοση των πλοίων πριν και μετά από την ολοκλήρωση του προγράμματος συνδυασμένης μεταφοράς.

Τα αποτελέσματα λιμένων του Τέξας λόγω αυτής της επέκτασης, ήταν μερικά από αυτά τα ζητήματα που έχουν χρησιμοποιηθεί προκειμένου να συναχθούν τα υποθετικά συμπεράσματα ως προς το κατά πόσο αποτελεσματική θα είναι η πρόταση επέκτασης των καναλιών του Παναμά.

Διάφορες μετρήσεις έχουν χρησιμοποιηθεί προκειμένου να υπάρξει όσο το δυνατόν η καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εικόνα των μελλοντικών επιδράσεων του project της επέκτασης καναλιού του Παναμά

Επιπλέον, μετά από πολλές επισκέψεις σε διάφορες περιοχές του Διαδικτύου (δευτεροβάθμια έρευνα), πολλές χρήσιμες πληροφορίες συλλέχτηκαν όσον αφορά τις διαφορετικές απόψεις των χωρών που συμμετέχουν σε αυτό το πρόγραμμα και επίσης τις ιστορικές πληροφορίες που απαιτήθηκαν. Επίσης, η έρευνα των διάφορων περιοδικών και των εφημερίδων (ελληνικά & ξένα), ήταν μια άλλη μέθοδος σε αυτό το πρόγραμμα για εύρεση κατάλληλων και έγκυρων πληροφοριών.

ABREVIATION ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

PCA: PANAMA CANAL AUTHORITY.

Ανεξάρτητη αρχή που διαχειρίζεται το project εκ μέρους της κυβέρνησης του Παναμά.

CAPACITY: Αυτός είναι ο μέγιστος αριθμός τυποποιημένων κιβωτίων (TEU) που ένα δεδομένο πλοίο μπορεί να μεταφέρει,

CARGO: Τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρουν διαφορετικά εμπορεύματα (κυρίως κατασκευασμένα προϊόντα, περιστασιαστικά ακατέργαστα υλικά, ακόμη και scrap.

CONTAINERS: Μπορούν να έχουν διαφορετικό μήκος ή ύψος αλλά έχουν πάντα 8 πόδια πλάτος. Αυτό το τυποποιημένο πλάτος είναι απαραίτητο όπως στις transmodal μεταφορές, επειδή τα εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται στα φορτηγά και στα τρένα με τα πλαίσια, τα οποία έχουν τους περιορισμούς πλάτους. Τα εμπορευματοκιβώτια του διαφορετικού πλάτους θα ήταν στην πράξη αδύνατα να στοιβαχτούν αποτελεσματικά στο πλοίο.

REFRIGERATED CONTAINERS: Αυτά είναι ειδικά σχεδιασμένα εμπορευματοκιβώτια με μια εσωτερική μόνωση σε όλες τις πλευρές. Είναι εξοπλισμένα με τις

ανεξάρτητες εγκαταστάσεις ψύξης τους, οι οποίες συνδέονται με το ηλεκτρικό παραγωγικό σύστημα στο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων.

IMPORTERS: Αυτές είναι οι εταιρίες που διαπραγματεύονται τις συμβάσεις φορτίου με τις ναυτιλιακές εταιρίες για τις μεγάλες ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων. Μπορεί να είναι μεγάλες βιομηχανικές ή εμπορικές εταιρίες ή ειδικευμένοι πράκτορες που εισάγουν τις μεγάλες ποσότητες εξ ονόματος των μικρών εταιριών. Οι εισαγωγείς ελέγχουν το φορτίο.

INTERMODAL TRANSPORTATION:

Το εμπορευματοκιβώτιο είναι το βασικό στοιχείο στο σύστημα. Αρχικά το εμπόρευμα φορτώνεται το TEU μέσα στο εργοστάσιο, μπορεί να μετακινηθεί μέσω φορτηγού, σιδηρόδρομου, πλοίου και αντίστροφα έως ότου φθάσει στο τελικό προορισμό. Αυτό το σύστημα έχει μειώσει το κόστος μεταφοράς ανά μονάδα σε ένα σχεδόν αμελητέο επίπεδο.

MAXIPAN: Αυτό θα μπορούσε να είναι το νέο όνομα για το μεγαλύτερο post Panamax που θα μπορούσε να διέλθει μέσω των νέων κλειδαριών.

Το μέγιστο capacity θα ήταν 12.000 κιβώτια (TEUs),

PANAMAX: Πλοίο με ένα 14,7m tfw draft ποδιών προκειμένου να μπορεί να διέλθει μέσω του καναλιού του Παναμά, 36m wide (38m εύρος κλειδαριών) . Το μέγιστο μήκος είναι περίπου 270 m loa. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων Panamax έχουν capacity περίπου 4.000/4.500 TEUS.

PC/UMS:

PANAMA CANAL UNIVERSAL MEASUREMENT SYSTEM (Καθολικό σύστημα μέτρησης καναλιών του Παναμά):

Αυτές είναι μονάδες του όγκου που μπορούν να μεταφερθούν κάτω από το κατάστρωμα του πλοίου. Με βάση το capacity υπολογίζεται το κόστος διέλευσης του πλοίου σύμφωνα πάντα με τη Συνθήκη Διεθνούς Χωρητικότητας του 1969.

Ένας τόνος PC/UMS αντιστοιχεί σε 100 κυβικά FT capacity, ένα TEU είναι ισοδύναμο σε 13,6 PC/UMS (Canal Tone). Για λόγους ευκολίας, το PC/UMS αναφέρεται ως Canal tone στην πτυχιακή

POST - PANAMAX: Πλοία με πλάτος περισσότερο από 106 πόδια. Δεν μπορούν να περάσουν μέσω των

υπαρχουσών κλειδαριών. Αποτελούν το 33,5% του παγκόσμιου capacity και σύντομα θα φθάσουν στο 40% της αγοράς. Το μεγαλύτερο είναι χωρητικότητας περίπου 12.000 TEUs. Σήμερα, μπορούν να διέλθουν το κανάλι Σουέζ.

TEU: Ισοδύναμη μονάδα είκοσι τόνων. Είναι το βασικά πρότυπο για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, με διαστάσεις 20 πόδια μήκος, 8 πόδια πλάτος και 8,5 πόδια ύψος. Το μέγιστο βάρος είναι 20 τόνοι αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις το φορτωμένο βάρος είναι πολύ λιγότερο λόγω του διαστήματος που τα αγαθά καταλαμβάνουν. Η πλειοψηφία των εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούνται στις μέρες μας είναι διαστάσεων 40 ποδιών μήκος και 9,5 ποδιών ύψος ή κάτω από τα 4 πόδια πλάτος (high density cargoes).

TOLLS: Είναι τα έξοδα διέλευσης που πληρώνει κάθε πλοίο για να περάσει το κανάλι του PANAMA

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ιστορική αναδρομή

Ολοκληρωμένο το 1914 από τις Ηνωμένες Πολιτείες, το κανάλι του Παναμά έχει περιγραφεί ως ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα όλων των εποχών. Λαμβάνοντας υπόψη την αποτυχημένη γαλλική προσπάθεια να χτιστεί ένα κανάλι πέρα από τον ισθμό προς το τέλος του 19ου αιώνα, υπολογίζεται ότι τουλάχιστον 20.000 εργαζόμενοι πέθαναν κατά τη διάρκεια της κατασκευής της υδάτινης οδού (μήκος 80 χλμ) γεγονός που οφείλεται κυρίως στον κίτρινο πυρετό και την ελονοσία. Η κατασκευή του καναλιού ήταν ένα πολύ σημαντικό ιστορικό γεγονός για δύο λόγους: 1/ Λόγω του ότι ο Παναμάς, στο παρελθόν ήταν μια επαρχία της Κολομβίας και μετά έγινε ανεξάρτητο έθνος και 2/ λόγω της σημαντικής προόδου που παρατηρείται στην ιατρική και την εφαρμοσμένη μηχανική την ίδια περίοδο.

Η προτεινόμενη επέκταση του καναλιού του Παναμά θα ασκήσει σημαντικές επιδράσεις στους λιμένες του Τέξας, αφού θα περιβάλλει τις κοινότητες, τις εθνικές οδούς και τις γραμμές των τρένων που την εξυπηρετούν.

Όσον αφορά το trading πρέπει πρώτα να καταλάβουμε ότι σήμερα τα πλοία είναι πολύ πιο εξειδικευμένα και σχεδιασμένα για να μεταφέρουν όσες περισσότερες φορές γίνεται, συγκεκριμένα φορτία πέρα από τις προκαθορισμένες διαδρομές. Πολλά πλοία όπως τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο (crude oil) δεν έρχονται κοντά στο κανάλι επειδή δεν τα εξυπηρετεί η συγκεκριμένη διαδρομή μέσω του Παναμά ακόμα κι αν το κανάλι διευρύνθηκε και επιτρέπει την πρόσβαση και τη μετάβασή τους.

Είναι επομένως απαραίτητο να προσδιοριστεί αν, από τις υπάρχουσες διαδρομές που περνούν από το κανάλι, θα παρατηρηθεί αύξηση, σε ποιο ποσοστό, αλλά και ποίος τύπος και τι μέγεθος πλοίου πρόκειται να απαιτηθεί. Πρέπει να αναλυθεί έπειτα εάν ο ρυθμός αύξησης δικαιολογεί ή όχι την κατασκευή ενός τρίτου συνόλου κλειδαριών.

Με άλλα λόγια προκειμένου να γίνει κατανοητή πλήρως η ανάγκη ενός τέτοιου προγράμματος σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές, οι παρακάτω πληροφορίες πρέπει να ληφθούν υπόψιν και να αναλυθούν κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας:

- Η πλήρης περράτωση του προγράμματος επέκτασης θα εξασφαλίσει στο κράτος την πλήρη απορροφητικότητα της αύξησης της κυκλοφορίας φορτίου που θα προκύψει από την επέκταση καναλιών και θα του δώσει επίσης τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει την πρόκληση της εξυπηρέτησης των εξελισσόμενων αναγκών μεταφοράς φορτίου και επιβατών,
- Είναι κρίσιμο να αναλυθεί και να μελετηθεί ο υπάρχων διάδρομος μέσω του Τέξας προκειμένου να εξασφαλιστεί ικανοποιητική ποσοτητα μεταφοράς φορτίων μέσω τρένων ή φορτηγών.
- Η κεφαλαιοποίηση του RRIF (Texas Rail Relocation and Improvement Fund), θα συμβάλει στη βελτίωση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου του Τέξας που θα λειτουργεί πλέον πιο αποτελεσματικά αυξάνοντας συνεχώς το ύψος της διεθνής συναλλαγής.

Η επέκταση του καναλιού του Παναμά είναι το μεγαλύτερο πρόγραμμα που επιχειρήθηκε από τη Δημοκρατία του Παναμά στα 100 έτη ύπαρξής της . Ο στόχος αυτής της μελέτης είναι να χρησιμοποιηθεί το πρόγραμμα επέκτασης των καναλιών για να καταδειχθεί

πόσο οι ακριβέστερες και εφαρμοσμένες έννοιες που περιλαμβάνουν τις σύνθετες διαδικασίες λήψης απόφασης μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο μεγάλο "σύστημα των συστημάτων". Είναι μια προσπάθεια να εξηγηθεί η διαδικασία λήψης απόφασης για τα σύνθετα συστήματα, και να αναπτυχθεί ένα πρότυπο που θα βοηθήσει τις πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές διαδικασίες λήψης απόφασης που περιλαμβάνονται σε αυτό το πολύ μεγάλο πρόγραμμα" όπως τονίζει και ο καπτ. Βασίλης Ηλιόπουλος στη συνέντευξή του (15/05/09).

Ένα άλλο ζήτημα μεγάλου ενδιαφέροντος που ερευνάται κατά τη διάρκεια αυτής της πτυχιάκης εργασίας είναι οι προβολές δαπανών που έχουν γίνει για το πρόγραμμα επέκτασης των καναλιών του Παναμά, το οποίο κυμαίνεται από 8 δισεκατομμύρια έως 12 δισεκατομμύρια Δολάρια, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι ο πληθυσμός του Παναμά είναι μόνο 3 εκατομμύρια και το ετήσιο ΑΕΠ του μόνα 12 δισεκατομμύρια Δολάρια περίπου. Μερικοί παρατηρητές έχουν προσδιορίσει ότι η οικονομική δυνατότητα πραγματοποίησης του προγράμματος θα είναι ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια στην εφαρμογή αυτού του έργου.

Επιπρόσθετα συμφωνώντας όλοι οι πολίτες του Παναμά ότι η περιοχή πρέπει να αναπτυχθεί οικονομικά, υποστηρίζουν ότι ποτέ δεν είδαν κανένα όφελος από το τρέχον project. Δεν αντιτάσσονται απαραίτητως σε μια επέκταση του καναλιού απλά δεν θέλουν να χάσουν το έδαφός τους. Χωρίς έδαφος, λένε, δεν έχουν τίποτα. Είναι η ζωή τους, η ιστορία τους, το μέσο επιβίωσής τους. Οι περισσότεροι δεν έχουν ζήσει ποτέ στην πόλη και τους διακατέχει επιφυλακτικότητα φόβος και δυσπιστία” (καπτ.Βασίλης Ηλιόπουλος)

Ο Παναμάς είναι χωρίς αμφιβολία μια από τις γρηγορότερα αναπτυγμένες περιοχές παγκοσμίως . Ιδίως στον τομέα της ακίνητης περιουσίας (real estate management). Ο Rodolfo Sabonge - director of planning at the Panama canal authority τονίζει ότι «Η αγορά αυξάνεται γρήγορα με τις εκατοντάδες των αλλοδαπών που επισκέπτονται τη χώρα προκειμένου να επενδύσουν εκεί. Η επέκταση του καναλιού του Παναμά είναι ένα σημαντικό έργο που υπόσχεται να επιδράσει θετικά στο παγκόσμιο εμπόριο, ένα εμπόριο που έχει αυξηθεί και έχει εξελιχθεί, και πρέπει να γίνουν όλες εκείνες οι απαραίτητες ενέργειες επέκτασης και προσαρμογής του καναλιού, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικό αφού, όπως, ξέρουμε τα πράγματα αλλάζουν επειδή ακριβώς ζούμε σε ένα περιβαλλοντικό που επηρεάζεται από πολλές μεταβλητές .

Δεν είναι η επέκταση καναλιών που θα ασκήσει επίδραση στο εμπόριο, συμβαίνει πραγματικά το αντίθετο»

Σε «άλλους κόσμους» με διαφορετικές απόψεις υπάρχουν οι φόβοι ότι η αύξηση των καναλιών του Παναμά θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο συνολικά. Για παράδειγμα, το πλοίο Panamax θα χάσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Είναι μια μακροχρόνια παγιωμένη άποψη που ευνοεί τα πλοία τύπου Panamax όσον αφορά τον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, δεν είναι όμως στην πραγματικότητα ακριβής.

Σύμφωνα με τον Rodolfo Sabonge υπάρχουν προβλήματα που συνδέονται με τις καθυστερήσεις όσων διέρχονται το κανάλι και θα μπορούσαν να λυθούν από το πρόγραμμα επέκτασης που έπρεπε να έχει γίνει αρκετά χρόνια πριν. "Υπάρχουν 40 πλοία που μπορούν να περάσουν από το κανάλι του Παναμά σε μια ημέρα, να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπόρευμα, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια της χαμηλής προσφορά και ζήτησης".

Το σημαντικότερο ζήτημα είναι ότι η διεύρυνση του καναλιού είναι κάτι απαραίτητο και πρέπει να εκτελεσθεί. Θα αυξήσει τις εμπορικές συναλλαγές λόγω του ότι μετά την επέκταση του καναλιού πλοία μεγαλύτερων διαστάσεων θα είναι σε θέση να διέλθουν μέσω του καναλιού ενώ συγχρόνως θα μειώσει τις καθυστερήσεις

που προκαλούνται λόγω της συμφόρησης και διάφορων άλλων λόγων που θα παρουσιαστούν παρακάτω αναλυτικά.

Η Microsoft Encarta 96 εγκυκλοπαίδεια δηλώνει σαφώς, ότι η ιστορία του καναλιού του Παναμά κρατά από το 16ο αιώνα. Μόλις οι πλούσιοι του Εκουαδόρ, του Περού και της Ασίας κατάλαβαν πόσο χρόνο θα εξοικονομούσαν στην μεταφορά του χρυσού στα λιμάνια της Ισπανίας αμέσως έδωσαν εντολή και μια έρευνα για τον ισθμό διατάχτηκε και στη συνέχεια ένα σχέδιο εργασίας για ένα κανάλι συντάχτηκε το 1529. Το 1899 το αμερικανικό συνέδριο δημιούργησε την ισθμιακή Επιτροπή καναλιών για να εξετάσει τις δυνατότητες ενός αμερικανικού καναλιού να συστήσει μια διαδρομή. Η επιτροπή αποφάσισε να ορίσει, αρχικά, μια διαδρομή μέσω της Νικαράγουας, αλλά αργότερα ανέτρεψε την απόφασή της.

Η επιχείρηση Lesseps πρόσφερε τα κεφάλαιά της στις Ηνωμένες Πολιτείες σε τιμή 40 εκατομμυρίων δολαρίων. Οι Ηνωμένες Πολιτείες εγγυήθηκαν την ανεξαρτησία του Παναμά και υπέγραψαν στις 18/09/1903 την *Hay-Bunau-Varilla treaty μια διαρκής μίσθωση μιας λουρίδας 10 μιλίων για το κανάλι.

Ο Παναμάς πρόκειται να αντισταθμιστεί από μια αρχική

πληρωμή 10 εκατομμυρίων δολαρίων και ένα ετήσιο επίδομα 250.000 χιλιάδων δολαρίων, αρχίζοντας από το 1913. Αυτή η λουρίδα είναι τώρα γνωστή ως ζώνη καναλιών.

Το μήκος του καναλιού του Παναμά είναι περίπου 51 μίλια. Ένα ταξίδι κατά μήκος του καναλιού από την ατλαντική είσοδό του έχει μήκος περίπου 7 μίλια. Το κανάλι προχωρά έπειτα για μία απόσταση 11,5 μιλίων στις κλειδαριές Gatun. Αυτή η σειρά τριών κλειδαριών έχει την δυνατότητα να δεχτεί πλοία 26 μέτρων στη λίμνη Gatun. Συνεχίζει το νότο μέσω ενός καναλιού σε μια άλλη λίμνη για 32 μίλια στην Γκάμπια, όπου ξεκινά η Culebra Cut . Αυτό το κανάλι μέσω της Culebra Cut έχει μήκος 8 μίλια και πλάτος 150 μέτρα. Στο τέλος είναι οι κλειδαριές Pedro Miguel. Ο Pedro Miguel κλειδώνει πλοία μέχρι 9,4 μέτρα , και τα στέλνει έπειτα στις κλειδαριές Miraflores (16μέτρα) που καταλήγουν στην είσοδο του Ειρηνικού.

Ενώνοντας τη Μεσόγειο στον Ινδικό Ωκεανό με το κανάλι Σουέζ, ο μεγάλος Ferdinand de Lesseps οραματίστηκε το κανάλι του Παναμά. Σαν Γάλλος οραματιστής δεν προέβλεψε ποτέ το λάθος και είχε λίγο χρόνο για συμβουλές εφαρμοσμένης μηχανικής, θεωρώντας ότι οι πρόοδοι στην τεχνολογία θα έρχονταν πάντοτε να περισώσουν το έργο του. Εντούτοις, η αισιοδοξία του δεν ήταν αρκετή να υπερνικήσει τις ακραίες

φυσικές συνθήκες του καναλιού του Παναμά, τις οποίες δεν είχε δοκιμάσει στο κανάλι Σουέζ. Αντί της άμμου, βρήκε τη δύσκολη οροσειρά στην οποία ήταν πολύ δύσκολο να σκαφτεί ένα κανάλι. Το χώμα ήταν όπως ένα *kék mille feuille*, με τα φύλλα του βράχου που συνδυάστηκαν με τα στρώματα της γης. Δεδομένου ότι τα τμήματα θα ήταν εκτεθειμένα και τη γη που γίνεται λάσπη κάτω από την τροπική βροχή, τα φύλλα του βράχου θα έπεφταν δημιουργώντας τις χιονοστιβάδες, οι οποίες θα απαιτούσαν το επανασκάψιμο. Επιπλέον, το υγρό τροπικό κλίμα ήταν ιδανικό για τα κουνούπια, που εκείνη την περίοδο, άγνωστο για την επιστήμη, ήταν οι μεταφορείς της ελονοσίας και του κίτρινου πυρετού, που προκάλεσε το θάνατο πάνω από 20.000 ανθρώπων κατά τη διάρκεια της γαλλικής προσπάθειας να χτίσουν στην περιοχή.

Οι Αμερικανοί έλυσαν το πρόβλημα με την καλά εφαρμοσμένη μηχανική, τα ογκώδη μέσα κατασκευής και μια δρακόντεια εκστρατεία υγείας. Μετά από μερικά έτη παρόμοιων προβλημάτων που αντιμετωπίστηκαν από τον *de Lesseps*, οι Αμερικανοί κατάλαβαν ότι η κατασκευή του έργου θα ήταν πολύ δαπανηρή.

Ο *LaPeber W*, στο βιβλίο του παρουσιάζει το γεγονός, ότι όταν οι ΗΠΑ ανέλαβαν την κατασκευή καναλιών από τους Γάλλους, αποφασίστηκε ότι, αντί να προσπαθούσαν να φτιάξουν ένα κανάλι, θα έχτιζαν ένα φράγμα στις ατλαντικές εκβολές του ποταμού *Chagres*. Με αυτόν τον

τρόπο θα δημιουργούσαν μια τετραγωνική δεξαμενή 163 μιλίων τη λεγόμενη λίμνη Gatun (26 μέτρα επάνω από τη στάθμη θάλασσας). Δύο σύνολα παράλληλων κλειδαριών ικανών να προσαρμόσουν τη διπλή κατεύθυνση κυκλοφορίας θα ανύψωναν τα πλοία μέχρι τη λίμνη όπου θα μπόρεσαν να πέρναγαν απέναντι και να χαμήλωναν από ένα άλλο σύνολο για να πλεύσουν προς την άλλη πλευρά των κλειδαριών. Όταν αποφάσιζαν το πλάτος του καναλιού οι εμπειρογνώμονες πρότειναν να είναι 100 πόδια, ο τότε πρόεδρος όμως των ΗΠΑ, Th. Roosevelt άλλαξε τα σχέδια των ειδικών αυξάνοντας τα κατά 10% στα 110 πόδια. Το κανάλι χτίστηκε σε 10 χρόνια και εγκαινιάστηκε στις 15/08/1914. Τετρακόσια χρόνια πριν είχε ιδρυθεί το κράτος του Παναμά.

Elizabeth Mann and Fernando Rangel (1998)

(The Panama Canal: The Story of how a jungle was conquered and the world made smaller (Wonders of the World Book)London, editor Stuart Waldman, 2-3 chapters pages 18 – 53)

1.2 Το πρόγραμμα της επέκτασης

Στο περιοδικό Seatrade περιγράφεται η κατάσταση των καναλιών σήμερα, η οποία έχει δύο παρόδους κάθε μια με το σύνολο κλειδαριών της. Η πρόταση αποτελείται από την προσθήκη μιας τρίτης παρόδου μέσω της κατασκευής των συγκροτημάτων κλειδαριών σε κάθε τέλος του καναλιού. Μια κλειδαριά σύνθετη θα βρεθεί στην πλευρά του ειρηνικού στο σημείο των κλειδαριών Miraflores. Το άλλο συγκρότημα θα βρεθεί στα ανατολικά των κλειδαριών Gatun. Κάθε αίθουσα θα έχει τρεις πλευρικές λεκάνες ύδρο-διάσωσης - εννέα λεκάνες ανά κλειδαριά και 18 λεκάνες συνολικά, ακριβώς όπως στις υπάρχουσες κλειδαριές. Οι νέες κλειδαριές και οι λεκάνες τους θα εκκενωθούν από την βαρύτητα και θα γεμίσουν, χωρίς τη χρήση των αντλιών και θα συνδεθούν με το υπάρχον σύστημα του καναλιού. Οι νέες αίθουσες κλειδαριών θα είναι διαστάσεων μήκους 427 μέτρων, πλάτους 55 μέτρων και βάθους 18,3 μέτρα. Θα χρησιμοποιηθούν rolling gates με τις διαστάσεις τους να είναι παρόμοιες με τις υπάρχουσες. Οι νέες κλειδαριές θα χρησιμοποιούν μοντέρνα tugboats για την τοποθέτηση των πλοίων στην είσοδο του καναλιού και την ρυμούλκησης τους .

Δεδομένου ότι η ζήτηση για τα μεγαλύτερα φορτία αυξήθηκε, οι ναυπηγοί-αρχιτέκτονες μεγιστοποίησαν την ικανότητα μεταφοράς και άνοιξαν τις κλειδαριές και αυτό οδήγησε στο σχέδιο του Panamax, ένα πλοίο ικανό να μεταφέρει περίπου 60.000 τόνους φορτίου με υγρή ή ξηρά μορφή ή περίπου 4.000-4500 TEUS με μορφή εμπορευματοκιβωτίων. Εκτιμώντας ότι η γενική αύξηση της κυκλοφορίας ήταν ένα σταθερό ποσοστό 1,5-2% από τα μέσα του 90, η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε δραματικά τα επόμενα χρόνια, αρκετά παραπάνω από το 10% ετησίως .

Ο σκοπός του νέου προγράμματος είναι να χτιστεί μια τρίτη πάροδος, αλλά αυτή τη φορά με τα παρακείμενα σύνολα κλειδαριών και στις δύο πλευρές της διαίρεσης.

Το νέο σύνολο κλειδαριών στον Ατλαντικό είναι παρόμοιο με το υπάρχον που συνδέει τον Ατλαντικό με τη λίμνη Gatun και θα απαιτήσει την ανασκαφή 18 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων για τις κλειδαριές και το στήσιμο τους και 14 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων για τη διεύρυνση και την εκβάθυνση της εισόδου στο κανάλι. Για την πλευρά του Ειρηνικού, ένα πολύ πιο δύσκολο σχέδιο εκβάθυνσης ενός μακρύτερου καναλιού μέσα σε μία άγωνα έκταση θα πρέπει να σκαφτεί για να φθάσει στο Gaillard Cut, πέρα από τις κλειδαριές του Pedro Miguel. Η ξηρά ανασκαφή θα φτάσει στα 50 εκατομμύρια κυβικά μέτρα για το κανάλι και επιπρόσθετα 14 εκατομμύρια κυβικά μέτρα για τις κλειδαριές. Η

εκβάθυνση για την είσοδο από τον Ειρηνικό θα είναι 9 εκατομμύρια κυβικά μέτρα. Επιπλέον, περίπου 3 φορές περισσότερο σκάψιμο από την συνολική εκβάθυνση της περικοπής Gaillard (ή Culebra Cut όπως είναι γνωστή τοπικά) και τη λίμνη Gatun (27 εκατομμύρια κυβικά μέτρα) θα είναι απαραίτητο για να επιτραπεί η διέλευση μεγαλύτερων διαστάσεων πλοίων.

Robert R. McMillan (2006)

(Global Passage: Transformation of Panama and the Panama Canal , editor George Davenport, chapters 6-7-8-9, pages 67 - 101)

Η αρχή καναλιών του Παναμά υπέβαλε την πρόταση να επεκτείνει την ικανότητα του καναλιού μέσω της κατασκευής του τρίτου συνόλου κλειδαριών με τα εξής χαρακτηριστικά :

- την κατασκευή δύο εγκαταστάσεων κλειδαριών, μια στην ατλαντική πλευρά. Η κάθε μία θα αποτελείται από τρεις αίθουσες, κάθε μία από τις οποίες θα περιλαμβάνει τρεις λεκάνες ύδατος
- την ανασκαφή των νέων καναλιών πρόσβασης στις νέες κλειδαριές και τη διεύρυνση των υπαρχόντων καναλιών πλοήγησης
- την εμπάθυνση των καναλιών ναυσιπλοΐας και την ανύψωση του μέγιστου λειτουργούντος επιπέδου λιμνών .

Αυτό που καθιστά το κανάλι του Παναμά αξιοπρόσεκτο είναι η επάρκειά του. Το φράγμα είναι σε θέση να παράγει την ηλεκτρική ενέργεια για να τρέξει όλες τις μηχανές που ενεργοποιούν το κανάλι. Καμία δύναμη δεν απαιτείται για να ρυθμίσει τη στάθμη ύδατος μεταξύ των κλειδαριών εκτός από τη βαρύτητα. Δεδομένου ότι η κλειδαριά λειτουργεί, το νερό ρέει απλά στις κλειδαριές από τις λίμνες ή ρέει έξω στα κανάλια σταθμών θάλασσας. Το κανάλι στηρίζεται επίσης στις άφθονες βροχοπτώσεις της περιοχής για να αντισταθμίσει την απώλεια των 52 εκατομμυρίων γαλονιών του γλυκού νερού που καταναλώνονται κατά τη διάρκεια κάθε περάσματος.

Παρά το όριο στο μέγεθος των πλοίων, το κανάλι είναι μια από τις πιο ιδιαίτερα ταξιδεμένες υδάτινες οδούς στον κόσμο, που χειρίζεται πάνω από 12.000 πλοία ετησίως.

1.3 Πλοήγηση στα κανάλια

- Σύμφωνα με το σχέδιο, ένα χιλιόμετρο μήκος θα έχει το κανάλι πρόσβασης και 3,2 χιλιόμετρα θα ανασκαφούν για να συνδέσει τις νέες ατλαντικές κλειδαριές με την υπάρχουσα θαλάσσια είσοδο του καναλιού. Στον Ειρηνικό δευτερεύουσες κλειδαριές με τα υπάρχοντα κανάλια θα χτιστούν καθώς και δύο νέα κανάλια πρόσβασης: Το κανάλι βόρειας πρόσβασης, το οποίο θα συνδέσει το νέο Ειρηνικό - δευτερεύουσα κλειδαριά με το Gaillard, που παρακάμπτει τη λίμνη Mirallores, και που θα είναι 6,2 χλμ μακριά.

Ο αμεσότερος ανταγωνισμός στο κανάλι είναι από τις εναλλακτικές διαδρομές οι οποίες διάφορες παρέχουν διάφορες επιλογές για τη μεταφορά του φορτίου. Οι δύο κύριοι ανταγωνιστές του καναλιού του Παναμά είναι το Αμερικάνικο συνδυασμένο σύστημα και το κανάλι του Σουέζ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Νέο γνήσιο Panamax

Αν και το μεγαλύτερο μέρος της προσοχής τα τελευταία χρόνια έχει αφιερωθεί στο Post-Panamax, ενδιαφέρουσες εξελίξεις έχουν πραγματοποιηθεί στο Panamax επίσης. Η πρώτη αφορά την εισαγωγή του αποκαλούμενου νέου γνήσιου Panamax. Το capacity του νέου Panamax και οι διαστάσεις του προήλθαν από τη παρτίδα Harag Lloyd (18 πλοία 294 x 32.2 m x 13.5 m) 4.890 teu(67.150dwt) του 2000 και από την παρτίδα της Zim που ακολούθησε με 6 πλοία περίπου των ίδιων διαστάσεων (5,000 teu) Η διαφορά με τα μοντέλα Panamax του 2009 είναι 250 teu, αλλά με παρόμοιες διαστάσεις. Εντούτοις, ακόμη και πριν ολοκληρωθεί η παράδοση της μεγάλης παραγγελίας τους για Panamax, οι Harag Lloyd, που ήταν γνωστοί για μια από τις μεγαλύτερες γραμμές Panamax, έκαναν την πρώτη παραγγελία τους για μεγαλύτερου capacity Post-Panamax. Με την κατασκευή του τρίτου συνόλου κλειδαριών αυτός ο νέος τύπος πλοίου post-Panamax θα πετύχει τη μεγιστοποίηση της χρησιμότητάς του.

	TEU Range	2000		20 04		20 08	
		No	TEU	No	TEU	No	TEU
Panamax	4000-4999	14	61,600	33	144,810	13	57,342
Post-Panamax	5000-5999	3	16,500	14	78,372	13	72,177
	6000+	3	20,372	22	146,519	14	96,522
	Total	20	98372	69	369,701	40	226,041
Post-Panamax Share		30.0%	37.4%	52.2%	60.6%	67.5%	74.6%

Source: Containerization International, December 2008

Όπως τόνισε ο Cpt. Βασίλης Ηλιόπουλος στη συνέντευξη που παραχώρησε στις 24/05/09 (quality assurance dept/Tsakos Shipping and Trading)

«Ο συνολικός στόλος έχει αυξηθεί περισσότερες από 13 φορές. Συγκεκριμένα ο στόλος των σκαφών Panamax έχει αυξηθεί 8.25 φορές σε 15 χρόνια και αυτός των πλοίων Post- Panamax 19 φορές τα τελευταία 10. Ο στόλος Post - Panamax μόνο σήμερα αντιπροσωπεύει το total capacity του παγκόσμιου στόλου των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων 10 χρόνια πριν.

Σε λιγότερο από 5 χρόνια το post-Panamax θα κυριαρχήσει στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων με μερίδιο αγοράς που θα φτάνει το 40.5% και ήδη εμπειροί brokers από διάφορα γραφεία

brokering/chartering (clarksons/ssy/diamond/carriers) πιστεύουν ότι θα ξεπεράσει το 50% του fleet, τα επόμενα 10 χρόνια.

Το ποσοστό αύξησης του παγκόσμιου στόλου έχει προκληθεί κυρίως από την εντυπωσιακή πρόοδο που έχει σημειώσει η οικονομία της Κίνας (υπολογίζεται ανάπτυξη 9% ετησίως, δεδομένου ότι η βιομηχανική ανάπτυξη είναι τουλάχιστον διπλάσια από το προηγούμενο ποσοστό και το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής αφορά τις εξαγωγές). Ενα μεγάλο μέρος εξάγεται στις ΗΠΑ μετατρέποντας τον Παναμά σε κομβικό σημείο.

Οι λιμένες αυξάνονται επίσης. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες :

- I. Αυτοί που εξαγουν
- II. Αυτοί που εισάγουν
- III. Αυτοί που κάνουν το transship.

Οι νέοι εξαγωγείς είναι κυρίως στην Ασία, τη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη, την περιοχή της Κίνας, την Κορέα και την Ιαπωνία. Αυτοί οι λιμένες έχουν το υψηλότερο ποσοστό αύξησης των οικονομικών μεγεθών τους (οι κινεζικοί λιμένες ειδικότερα στο 20% ετησίως). Μεταξύ

των περιοχών που εξάγουν μαζικά στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ, η Κίνα, η Κορέα και η Ιαπωνία έχουν έναν όγκο εξαγωγής που είναι 3 φορές μεγαλύτερος απ' αυτό της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης. Είναι κυρίαρχος λοιπόν στόχος για τον Παναμά να παραμείνει η επιλεγμένη διαδρομή για τα αγαθά που εξάγονται από αυτές τις περιοχές (Ανδ. Εμπειρικός BIMCO 2008).

Όλοι οι κύριοι λιμένες της ανατολικής ακτής της Αμερικής και του Αμερικανικού Κόλπου εκμοντερνίζονται και η πρόσβασή τους μετατρέπεται ούτως ώστε να είναι σε θέση να δεχτούν τα μεγάλα πλοία post-Panamax.

Μεγάλος λιμένας μεταφόρτωσης εκτός από την Σιγκαπούρη είναι και το Ντουμπάι στον αραβικό Περσικό Κόλπο. Μόνο εάν το κανάλι διευρυνθεί θα μπορέσει ο Παναμάς να γίνει μέλος αυτής της κατηγορίας λιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Επιδράσεις στους λιμένες του Τέξας και τους διαδρόμους εθνικών οδών.

Ακόμα κι αν μόνο λίγοι από του λιμένες στο Τέξας μπορούν να εξυπηρετήσουν σημαντικούς όγκους φορτίου (αυτήν την περίοδο Houston, Galveston, και Freeport), οι επιδράσεις της επέκτασης των καναλιών του Παναμά δεν θα περιοριστούν μόνο σε εκείνες των παραπάνω λιμανιών. Η επέκταση ενδέχεται να ασκήσει σημαντικές επιδράσεις σε πολλούς λιμένες του Τέξας, να περιβάλλει τις κοινότητες, και τις εθνικές οδούς και τις γραμμές του σιδηροδρομικού δικτύου που τις εξυπηρετούν.

« Οι λιμένες του Τέξας αυξάνονται ήδη σημαντικά, και αναμένονται να αυξηθούν κατά περισσότερο από 40 τοις εκατό (κατά μέσον όρο) από τώρα και μέχρι το 2035. Μερικοί συγκεκριμένοι τομείς αγοράς, όπως είναι η συσκευασμένη κυκλοφορία, αυξάνονται ακόμα γρηγορότερα, σε μερικές περιπτώσεις παραπάνω από 10 τοις εκατό ετησίως». (Βασίλης Διαμαντίδης συνέντευξη 02/04/09)

Η επέκταση του καναλιού του Παναμά θα επιταχύνει αυτή την αύξηση, ιδιαίτερα στους λιμένες στο Τέξας που διαχειρίζονται τη συσκευασμένη κυκλοφορία. Ακόμη και χωρίς την επέκταση καναλιών, ο λιμένας του Χιούστον (που χειρίζεται πάνω από το 80 τοις εκατό των εμπορευματοκιβωτίων) αναμένει ότι η συσκευασμένη κυκλοφορία του θα αυξηθεί μεταξύ 16 και 23 τοις εκατό κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών. Όταν η επέκταση ολοκληρωθεί, ο ρυθμός του ποσοστού αύξησης του λιμένα Χιούστον θα αυξηθεί περαιτέρω.

Η επιταχυνόμενη ανάπτυξη του Χιούστον μπορεί να ενθαρρύνει και άλλες intermodal εγκαταστάσεις και άλλους λιμένες του κράτους να κάνουν τις απαραίτητες βελτιώσεις υποδομής, είτε για να ενεργήσουν ως εγκαταστάσεις υπερχείλισης (overflow or reliever facilities) για τους μεγαλύτερους λιμένες φορτο-εκφορτόσεως είτε για να εξυπηρετήσουν τις αγορές που μπορούν να μετατοπιστούν από αυτούς τους μεγαλύτερους λιμένες συνολικά.

Αντιδρώντας σε αυτές τις τάσεις, πολλοί λιμένες μέσα στο κράτος ενισχύουν την ύπαρξη τους αναπτύσσοντας τα νέα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων για να μπορέσουν να χειριστούν αποτελεσματικότερα τους αυξανόμενους όγκους της συσκευασμένης κυκλοφορίας.

Τέτοιοι λιμένες είναι:

- Ο λιμένας του Χιούστον, το τερματικό Bayport. Είναι ένα νέο project που αναμένεται να κατασκευαστεί κατά τη διάρκεια των επόμενων 15-20 ετών. Η αρχική φάση ανάπτυξης, ξεκίνησε από το τέλος του καλοκαιριού του 2006. Με την ολοκλήρωσή του θα στοιβάξει περίπου 300.000. Αυτή η δυνατότητα θα τριπλασιάσει περίπου τη διαθέσιμη ικανότητα του για τη συσκευασμένη κυκλοφορία και θα επιτρέψει τον αποτελεσματικότερο χειρισμό στα πλοία Panamax και post- panamax.
- Διεθνές τερματικό του Texas city. Ένα συνδυασμένο τερματικό υπηρεσιών και στοιβασίας του Τέξας, το οποίο θα χρησιμεύσει ως τελικός χειριστής.
- La Quinta Trade Gateway, ένα τερματικό εμπορευματοκιβωτίων που αναπτύσσεται από το λιμένα του Corpus Christi για να ανταγωνιστεί αλλά και να προσφέρει ανακούφιση στη συμφόρηση από

τα υπάρχοντα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων στο Τέξας και τα άλλα κράτη του Κόλπου.

Ενώ η ολοκλήρωση αυτών των νέων εγκαταστάσεων θα επιτρέψει σε αυτούς τους λιμένες να αποσπάσουν το πρόσθετο μερίδιο αγοράς για τη συνδυασμένη κυκλοφορία, οι επιδράσεις αυτών των νέων εγκαταστάσεων θα γίνουν αισθητές τοπικά και περιφερειακά. Οι επιδράσεις αυτές θα παρατηρηθούν μέσω της αυξανόμενης κυκλοφορίας στις εθνικές οδούς γύρω από τις περιοχές λιμένων, την αυξανόμενη συμφόρηση στις συνδυασμένες διαδρομές πρόσβασης και την επιδεινωμένη ατμοσφαιρική ποιότητα/ρύπανση στις γύρω περιοχές.

Jeremy S. Snapp (2000)

Destiny by Design : The Construction of the Panama Canal. editor James I. Shaw, pages 30 – 140

3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ

Οι Intermodal connections θα οφεληθούν

Ο κυριότερος παράγοντας που θα επηρεάσει θετικά τις intermodal connections είναι η αύξηση της κυκλοφορίας φορτίου και πιο συγκεκριμένα η αύξηση της κυκλοφορίας των εμπορευματοκιβωτίων, που προβλέπεται με την επέκταση του καναλιού του Παναμά. Αυτό μπορεί να επωφεληθεί περαιτέρω τη συνδυασμένη πρόσβαση στους βασικούς λιμένες και τα τερματικά του κράτους. Επίσης θα δοθεί η δυνατότητα στην υπάρχουσα υποδομή των εθνικών οδών και του σιδηροδρομικού δικτύου, με τις ανάλογες βελτιώσεις, να ικανοποιήσουν τις ανάγκες κινητικότητας επιβατών και φορτίου.

Π.χ. Η ολοκλήρωση του διαδρόμου I-69/TRANS TEXAS CORRIDOR και TRANS TEXAS CORRIDOR 35 θα βοηθήσει στην απορρόφηση αυτής της αύξησης.

Επιπλέον το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι μια σημαντική και εναλλακτική λύση στους μεγαλύτερους λιμένες, αλλά οι υψηλές δαπάνες ανάπτυξης της υποδομής και οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει τόσο μέσα όσο και έξω από το κράτος μπορούν να περιορίσουν τη δυνατότητά του ως βιώσιμη επιλογή στη μεταφορά με container.

Κεφαλαιοποιώντας, το Ταμείο επανενοτισμού και βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου του Τέξας (RRIF – Texas Rail Relocation and Improvement Fund), που δημιουργήθηκε το 2005, θα επέτρεπε στους σιδηρόδρομους του κράτους να βελτιώσουν περαιτέρω την υποδομή τους και τις υπηρεσίες τους διατηρώντας και ενισχύοντας το μερίδιο αγοράς τους και επεκτείνοντας τις διαθέσιμες επιλογές μεταφορών στους ναυλωτές σε εθνικό επίπεδο.

Ομοίως, μερικοί λιμένες έχουν επενδύσει στα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS-Intelligent transportation systems) για να βελτιώσουν τη ροή του φορτίου μέσω των εγκαταστάσεων τους. Εντούτοις, η πρόοδος στην τεχνολογία αυτή δεν συμβαδίζει πλήρως με την αύξηση των γενικών όγκων φορτίου στους περισσότερους λιμένες και τα τερματικά.

Αν και άλλες στρατηγικές, όπως οι ενισχυμένες ώρες λειτουργίας των πυλών και οι φυσικές βελτιώσεις στις θαλάσσιες διαδρομές πρόσβασης θα μπορούσαν να μειώσουν πολλά από τα εμπόδια στη ροή φορτίου, για αυτές τις βελτιώσεις θα έπρεπε να γίνουν συστηματικές μελέτες και φυσικά να υπήρχε ο κατάλληλος συντονισμός και η απαραίτητη συνεργασία μεταξύ των μεταφορέων λιμένων, των χρηστών, του κράτους και των τοπικών υπαλλήλων μεταφορών.

Οι διαδρομές μέσω οδικών δικτύων στις ΗΠΑ είναι συγκεκριμένες και δύσκολες και οι εισαγωγείς προτιμούν μια αξιόπιστη θαλάσσια διαδρομή παρά να αντιμετωπίσουν απρόβλεπτες καθυστερήσεις. Για αυτόν τον λόγο έχει παρατηρηθεί ότι η κυκλοφορία του όγκου εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται αρκετά στο κανάλι του Παναμά τα τελευταία 5 έτη. Σαν κάποια εναλλακτική λύση θα μπορούσε να εξετάσει κανείς τις συνδυασμένες διαδρομές που αρχίζουν από τους Καναδικούς ή Μεξικάνικους λιμένες που συνδέθηκαν μέσω τρένου και με την ακτή της ανατολικής Αμερικής.

Οι εισαγωγείς θέλουν τα αγαθά τους να φθάσουν τακτικά και εγκαίρως. Οι χειριστές/operators πρέπει να διατηρήσουν τα προγράμματα των πλοίων τους. Το κόστος της μεταφοράς στα πλοία post-Panamax είναι αρκετά χαμηλό έναντι αυτού των πλοίων Panamax. Για αυτούς τους λόγους η διαδρομή Σουέζ θα γινόταν πιο ανταγωνιστική ακόμα κι αν η απόσταση είναι μεγαλύτερη.

« Η μεγαλύτερη αύξηση στην κυκλοφορία θα προέρχεται από την Κίνα επειδή έχει το υψηλότερο ποσοστό ανάπτυξης και είναι η συνεπέστερη και η μεγαλύτερη trader παγκοσμίως. Η φυσική διαδρομή για κάθε εξαγωγή στην ακτή της Αμερικής είναι ο Παναμάς. Μέχρι το 2025, η κυκλοφορία ύπο παρέκκλιση (deviation traffic) θα μπορούσε να φθάσει σε 150 εκατομμύρια τόνους

φορτίου ανά έτος, μια απώλεια της τάξης του 1 δισεκατομμυρίου Δολαρίων για τον Παναμά» (Βασίλης Διαμαντιδης)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Σχέδιο & Πολιτική

Προκειμένου να επιτευχθεί το σχέδιο και η ανάπτυξη αυτού του προγράμματος σχετικά με το συνδυασμένο ζήτημα μεταφορών πρέπει να εξεταστούν τα ακόλουθα βήματα:

- Πρέπει να προσδιοριστούν τα βασικά προβλήματα στα συστήματα εθνικών οδών και ραγών και να καθοριστούν πώς εκείνες οι δυσχέρειες μπορούν να επηρεαστούν από την προσδοκώμενη αύξηση της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων που προκαλείται από την επέκταση των καναλιών.
- Η Κεφαλαιοποίηση του Ταμείου επανενοτισμού και βελτίωσης ραγών του Τέξας (Texas rail relocation and improvement) επιτρέποντας στους σιδηροδρόμους και στο κράτος να βελτιώσει αποτελεσματικότερα την υποδομή και τις υπηρεσίες του. Διατηρώντας ενισχύοντας το μερίδιο αγοράς του και επεκτείνοντας τις επιλογές μεταφορών που είναι διαθέσιμες στους ναυλωτές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.2 Καινοτομία στην αποθήκευση και την επιτάχυνση

Τα κέντρα διανομής και οι αποθήκες εμπορευμάτων βρίσκονται συχνά σε πολύ κοντινά σημεία από τους συνδυασμένους λιμένες και τα τερματικά, επιτρέποντας έτσι στους ναυλωτές και τους μεταφορείς να εξυπηρετήσουν τις περιφερειακές και εθνικές αγορές αποτελεσματικότερα.

Τα σημαντικά κέντρα διανομής γύρω από το λιμένα του Χιούστον, είναι βασισμένα πάνω στο ισχυρό εργατικό δυναμικό μεταφορών και διανομής, την εθνική οδό και την υποδομή ραγών, τις εγκαταστάσεις λιμένων, φορτίου και άλλους παράγοντες.

Οι αυξανόμενοι όγκοι του συσκευασμένου φορτίου στους λιμένες του Τέξας, ένα φαινόμενο που προκαλείται από την επέκταση του καναλιού του Παναμά, θα επιταχύνουν την ανάπτυξη αυτών των κέντρων και των αποθηκών εμπορευμάτων διανομής γύρω από τους βασικούς λιμένες και τις συνδυασμένες εγκαταστάσεις. Ιδιαίτερα γύρω από τους κρατικούς λιμένες εμπορευματοκιβωτίων του Χιούστον.

Τα φορτηγά θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν αυτές τις εγκαταστάσεις αποτελεσματικότερα και να συμβάλλουν επίσης στην αποσυμφόρηση που παρατηρείται στις τελικές πύλες και κατά μήκος του λιμένα και των τελικών διαδρομών πρόσβασης.

Παρά τη στενή σχέση μεταξύ μεταφοράς φορτίου ιδιαίτερα των συνδυασμένων και της χρήσης εδάφους, πολλές τοπικές αντιπροσωπείες το βρίσκουν δύσκολο να συντονίσουν τις δραστηριότητες τους.

Ο πολλαπλασιασμός των νέων κέντρων και των αποθηκών εμπορευμάτων διανομής που προκύπτει από την επέκταση των καναλιών του Παναμά θα απαιτήσει την αποτελεσματικότερη χρήση του εδάφους στη μεταφορά προγραμματίζοντας σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος, το διάδρομο, και το σχέδιο που θα εξασφαλίζει ότι η ασφάλεια, η προστασία, η κινητικότητα και οι περιβαλλοντικές ανάγκες ικανοποιούνται.

Τα στατιστικά αποτελέσματα της παγκόσμιας οικονομίας δείχνουν ότι οι εξαγωγές εμπορευμάτων αυξήθηκαν σε ένα ποσοστό 6% το 2005 και η αξία των εξαγωγών αυξήθηκε κατά 13%, υπερβαίνοντας τα 10 τρισεκατομμύρια δολάρια για πρώτη φορά. Το 2006, ο WTO (WORLD TRADE ORGANIZATION) υπολόγησε αύξηση 7% του παγκόσμιου εμπορίου και 3,5% της παγκόσμιας οικονομίας. Το εμπόριο συνεχίζει να αυξάνεται περίπου δύο φορές στο ποσοστό της παγκόσμιας οικονομίας και επιβεβαιώνει έτσι τη σημασία που έχει η στήριξη του PCA δημιουργώντας μια ισχυρή οικονομία στο μέλλον.

Οι υποστηρικτές αλλά και όσοι είναι αντίθετοι με το έργο της επέκτασης, συμφωνούν ότι το κανάλι του Παναμά διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο παγκοσμίως. Το κανάλι θεωρήθηκε ως στρατηγικό/στρατιωτικό πλεονέκτημα για τη δύση καθώς επίσης και ως οικονομικό πλεονέκτημα, που μειώνει τα έξοδα αποστολής και τους χρόνους για το διεθνές εμπόριο.

Η βελτίωση του καναλιού οδηγείται κυρίως από τις ανάγκες του σύγχρονου εμπορίου. Χτίστηκε για να προσαρμόσει τα πλοία και τον όγκο ναυτιλίας μιας άλλης εποχής. Η βελτίωση αυτή βέβαια θα έχει σημαντική επίδραση στον Παναμά διατηρώντας τον, κεντρικό παίχτη στην παγκόσμια αγορά.

Η Οικονομία του Παναμά είναι κατά ένα μεγάλο μέρος βασισμένη γύρω από το κανάλι. (περίπου το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος του προέρχεται από τις διαχείρισή του). Ο Παναμάς εξαρτάται σαφώς από την παγκοσμιοποίηση για να επιζήσει οικονομικά. Το κανάλι αντιμετωπίζει επίσης τον ανταγωνισμό, ιδιαίτερα καθώς τα μεγέθη των πλοίων αυξάνονται συνεχώς.

(David cCullough *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal 1870-1914*, USA, editor Simon & Schouster, pages 45 – 124)

Ο αρχικός ανταγωνιστής είναι η Αμερικανική χερσαία διαδρομή, η οποία αγγίζει για ένα μερίδιο αγοράς ύψους 60% της ναυτιλίας από τη βορειο-ανατολική Αμερική στις ακτές της νοτιο-ανατολικής Αμερικής. Πιο δαπανηρό, πιο

περίπλοκο και πιο ριψοκίνδυνο απέναντι σε μια ποικιλία κινδύνων (κυρίως ζητήματα εργασίας, καιρικά φαινόμενα και όροι υποδομής) αντιθέτως τα πλεονεκτήματα του συστήματος αυτού είναι η ταχύτητα και η δυνατότητα να παραδώσουν το φορτίο άμεσα στην τελική αγορά.

Η εναλλακτική λύση είναι η κύρια διαδρομή μέσω Σουέζ. Αυτή η διαδρομή ασχολείται μόνο για ένα μερίδιο αγοράς περίπου 1%, το οποίο όμως αυξάνεται λόγω της δυνατότητάς του να απασχολεί τα πλοία τύπου post-ranamax.

Υπάρχουν, επίσης, δύο άλλοι πιθανοί ανταγωνιστές. Ο ένας είναι η αποκαλούμενη διαδρομή "ξηρών καναλιών", μια χερσαία εναλλακτική λύση στον ισθμό. Όπως και στην αμερικανική χερσαία διαδρομή, η συγκεκριμένη διαδρομή θα ήταν περισσότερο δαπανηρή και σύνθετη. Τα αγαθά πρέπει να μεταφερθούν μέχρι και έξι φορές - από το πλοίο στη γυάρδα, κατόπιν στο φορτηγό ή το τραίνο, και μετά σε ένα άλλο πλοίο - πριν φτάσουν στον τελικό προορισμό. Εντούτοις, αυτή η εναλλακτική λύση θα απαιτούσε λιγότερα κεφάλαια και έτσι θα διαφοροποιούσε τις επιλογές ναυτιλίας/route για τους πελάτες.

Μια άλλη επιλογή προκύπτει λόγω της παγκόσμιας αύξησης της θερμοκρασίας εξαιτίας του φαινομένου του θερμοκηπίου. Οι επιστήμονες τώρα υπολογίζουν ότι ο αρκτικός ωκεανός μπορεί να γίνει προσβάσιμος και να

μετατραπεί σε route για περίπου εννέα μήνες του έτους από το 2050 και μετά. Αυτό θα έκοβε κατά 4.000 μίλια την εμπορική οδό από τη βορειοανατολική Ασία στην ανατολική ακτή της Αμερικής και θα είχε ως αποτέλεσμα την μείωση κόστους.

Walter LaFeber (1999)
(*The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*
publisher Oxford University Press , chapters 2-3, pages
18 – 53)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων

Το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, που είναι ο κύριος μοχλός της διεθνούς μετακίνησης αγαθών, θα συνεχίσει να παρουσιάζει σταθερή αύξηση. Αυτός ο τομέας έχει αυξηθεί κατά μέσο όρο 9% ετησίως από το 1980, και περισσότερο από 11% μέσο όρο ετησίως από το 2000, πράγμα το οποίο δείχνει ότι είναι σύμφωνο με την μεγάλη αύξηση των δεικτών της οικονομίας.

Σύμφωνα με τους DRC (DREWRY SHIPPING CONSULTANTS) υπολογίζεται ότι το φορτίο που κινείται στα εμπορευματοκιβώτια αγγίζει πάνω από το **70%** της αξίας όλου του διεθνούς εμπορίου που κινείται μέσω της θάλασσας. Το 2009 ο αριθμός θα φτάσει σχεδόν στις 436.000 αποστολές εμπορευματοκιβωτίων ημερησίως και μέχρι το 2014 αναμένεται ότι ο αριθμός θα υπερβεί τις 600.000.

Το πλοίο εμπορευματοκιβωτίων μοιάζει περισσότερο με ένα λεωφορείο που σταματά σε πολλούς λιμένες όπου μερικά εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται και άλλα ξεφορτώνονται. Επειδή τα προϊόντα πρέπει να φορτωθούν και να φθάσουν στον προορισμό τους σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το σύστημα αγορών και

δρομολόγησης είναι τέτοιο όπου τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε μια κανονική γραμμή, επισκέφονται έναν δεδομένο λιμένα μία φορά την εβδομάδα και την ίδια ημέρα.

Επιπλέον πρέπει να εξετάσουμε την πιθανότητα, τα προαναφερθέντα προβλήματα να έχουν επιπτώσεις στην ικανότητα λιμένων να απορροφήσουν αυτή την αύξηση φορτίου. Για παράδειγμα κατά την προσέγγιση ενός μεγαλύτερου πλοίου όλες οι διαστάσεις του αλλάζουν και εν προκειμένω το μήκος, το πλάτος και το βάθος. Όταν ένα πλοίο αντικατασταθεί με ένα άλλο πλοίο διπλάσιας χωρητικότητας είναι τουλάχιστον 20%-25% μακρύτερο από το προηγούμενο. Αυτό σημαίνει ότι εάν υπάρχει αρκετό βάθος μπορούν να προσορμίσουν 4 μεγάλα πλοία, αντί 5 μικρότερων στο ίδιο μήκος της αποβάθρας. Η ικανότητα του λιμένα που χρησιμοποιείται αυξάνεται έτσι κατά 60%, και μειώνεται παράλληλα το κατά μονάδα κόστος μεταφοράς. Με το διπλασιασμό της ικανότητας το κόστος μονάδας μειώνεται κατά 30%.

Ο αριθμός των λιμένων όπου τα μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να επισκεφθούν είναι μικρός σε σύγκριση με εκείνον όπου τα μικρά πλοία πηγαίνουν. Αυτοί είναι σύγχρονοι λιμένες και είναι εξοπλισμένοι με τελευταίας τεχνολογίας γερανογέφυρες

διαθέτοντας μεγάλους χώρους που χρησιμοποιούνται για να αποθηκεύσουν χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια. Οι μεγάλοι και σύγχρονοι αυτοί λιμένες έχουν έναν ρυθμό απόδοσης περίπου 10 εκατομμυρίων κιβωτίων ετησίως. Ο Παναμάς σήμερα διαχειρίζεται περίπου 3 εκατομμύρια μονάδες κιβωτίων ετησίως. Αυτοί οι λιμένες αποτελούν κομβικά σημεία επειδή δέχονται και πιο μικρά πλοία εμπορευματοκιβωτίων τα λεγόμενα «τροφοδότες» που διανέμουν τα εμπορευματοκιβώτια στους μικρότερους λιμένες.

Όπως φαίνεται και από το ονόματά του το panamax ήταν το μεγαλύτερο σε χωρητικότητα πλοίο που θα μπορούσε να διασχίσει μέσω των κλειδαριών το κανάλι του Παναμά. Τα περισσότερα από εκείνα τα πλοία έχουν μια ικανότητα μεταφοράς περίπου 4.000 εμπορευματοκιβωτίων. Περίπου 15 έτη πριν ο όγκος της κυκλοφορίας μεταξύ της Ασίας και των ΗΠΑ, κυρίως στην δυτική ακτή αυξήθηκε πολύ. Η τεχνολογική πρόοδος και οι οικονομίες κλίμακας έχουν επιφέρει το τυποποιημένο μέγεθος εκείνων των πλοίων σε 8.000 κιβώτια περίπου φτάνοντας έως και το ύψος των 12.000 κιβωτίων στα μεγαλύτερα. Σήμερα υπάρχουν 590 πλοία post - Panamax και σχεδόν άλλα 100 πλοία σε παραγγελία ή υπό κατασκευή στα ιαπωνικά, κορεατικά ή κινεζικά ναυπηγεία. Αυτά τα πλοία αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% του στόλου

εμπορευματοκιβωτίων, αυτό όμως το οποίο πρέπει να δώσουμε βάρος είναι ότι κανένα από αυτά τα πλοία δεν θα είναι σε θέση να διέλθει το κανάλι αν δεν διευρυνθεί.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Η Επέκταση είναι Αναπόφευκτη

Εάν λάβουμε υπόψη τα στοιχεία που δείχνουν ότι μετά το πρόγραμμα επέκτασης και με βάση τα σημερινά δεδομένα διακίνησης φορτίου μέσω του καναλιού, η ικανότητα μετακίνησης φορτίου θα αυξηθεί κατά περίπου 50 εκατομμύρια τόνους. Αυτό φανερώνει την ανεπάρκεια του προγράμματος λαμβάνοντας υπόψη ότι μόνο για τα εμπορευματοκιβώτια, μόνο η απαισιόδοξη πρόβλεψη για το 2025 είναι αύξηση περίπου 240 εκατομμυρίων τόνων.

Σημαντικό ρόλο επίσης στην μεταφορική ικανότητα παίζουν και οι καθυστερήσεις. Σε έναν ανταγωνιστικό βιομηχανικό κόσμο είναι απαραίδεκτο να εμφανίζονται καθυστερήσεις σε τακτά διαστήματα.

Σήμερα η κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια του Παναμά είναι περίπου 3 εκατομμύρια κιβώτια εκ των οποίων το 90% είναι οι μεταφορτώσεις για άλλους προορισμούς. Αυτός ο όγκος καθιστά τον Παναμά να βρίσκεται σε μια αξιοσέβαστη θέση αλλά σε μια δευτερεύουσα κατηγορία (μέσα στους 30 μεγαλύτερους λιμένες του κόσμου).

Κάθε μεγάλο λιμάνι για να είναι οικονομικά βιώσιμο θα πρέπει να αυξήσει την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων περίπου κατά 200 εκατομμύρια τόνους spare capacity που όμως το κανάλι αυτή την στιγμή δεν έχει. Αν και οι shipping operators στέλνουν περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία μέσω του καναλιού, ακόμα αντιμετωπίζουν προβλήματα λόγω φυσικών περιορισμών της περιοχής. Το κανάλι χτίστηκε μόνο για τα πλοία που είχαν μήκος 294 μέτρα περίπου, 32 μέτρα πλάτος και 12 μέτρα βάθος. Τα πλοία που συμφωνούν με αυτές τις μεγαλύτερες επιτρεπόμενες διαστάσεις διαμορφώνουν μια χωριστή κατηγορία, γνωστή ως Panamax. Πλοία που υπερβαίνουν αυτές τις διαστάσεις και επομένως δεν μπορούν να περάσουν μέσω των καναλιών διαμορφώνουν μια άλλη κατηγορία, αυτή των post-panamax. Το ποσοστό αυτών των πλοίων συνεχίζει να αυξάνεται εξαιτίας του μειωμένου κόστους ανά μεταφερόμενο τόνο. Η κατηγορία post-panamax αποτελεί ήδη το 27% του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρεται παγκοσμίως.

Οι εκτιμήσεις του Ομίλου Credit Suisse δείχνουν ότι αυτός ο αριθμός θα αυξηθεί σε 37% έως το 2011. Αυτή την στιγμή, περίπου 39 πλοία ημερησίως περνούν μέσω του καναλιού. Από αυτά, πέντε είναι τουλάχιστον 900 πόδια (270 μέτρα).

Τα πλοία τύπου post-Panamax είναι πιθανό να είναι ο κυριότερος λόγος μιας μελλοντικής αύξησης του παγκόσμιου φορτίου. Η διέλευσή τους μέσω του επεκταθέντος καναλιού θα δώσει στη διαδρομή του Παναμά την δυνατότητα να αγγίξει υψηλότερους όγκους φορτίου με λιγότερες διελεύσεις, επιτρέποντας στο κανάλι να μειώσει τις λειτουργικές δαπάνες και να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του.

Η ανασκαφή δύο νέων κλειδαριών και η επέκταση του καναλιού θα αλλάξει τελείως τα οικονομικά στοιχεία. Συγκεκριμένα, θα αυξήσει τα μέσα εισοδήματα ανά μετάβαση περίπου 135.000 δολάρια. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των διεθνών οργανώσεων, η επέκταση αυτή θα μπορούσε να αποφέρει περίπου 12,7 δισεκατομμύρια δολάρια (δηλ. 57 τις εκατό του ΑΕΠ του έτους 2006) επιπλέον έσοδα κατά τη διάρκεια των 11 ετών (2015-2025) μετά από την ολοκλήρωση του προγράμματος. Με αυτόν τον τρόπο, το κανάλι, εξασφαλίζει τη θέση του ως ο σημαντικότερος οικονομικός πόρος του Παναμά.

Σε σύγκριση με τα παραπάνω στοιχεία η Κυβέρνηση του Παναμά έλαβε μόλις 1.9 δισεκατομμύρια δολάρια για τα 85 πλήρη έτη στα οποία το κανάλι διαχειριζόταν από τις ΗΠΑ.

Η επέκταση του καναλιού θα πρέπει να εξασφαλίσει στον Παναμά την κυρίαρχη θέση μεταξύ των άλλων γειτονικών χωρών της περιοχής. Η ίδια η χώρα του

Παναμά, που έχει μια οικονομία βασισμένη στο δολαρίο, έχει ρυθμούς ανάπτυξης μεγαλύτερους από οποιαδήποτε άλλη χώρα στη λατινική Αμερική. (Andres Stein, 24/05/09)

Τα τελευταία χρόνια, η πολιτική χωρίς καμία αμφιβολία είχε έναν κρίσιμο ρόλο και συνεχίζει να αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην ταχεία ανάπτυξη του Παναμά. Η διεθνής οικονομική βιομηχανική ανάπτυξη αναζωπύρωσε την οικονομία της χώρας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70, η φλόγα της όμως εξαντλήθηκε σταδιακά κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 κάτω από τη δικτατορία του Manuel Noriega. Μετά την αποχώρηση του Noriega από μια Αμερικανική εισβολή το 1989, υπήρξαν διάφορες κυβερνήσεις αλλά καμία δεν πέτυχε στον ρόλο της. Όλες απέτυχαν λόγω αδράνειας και μη υλοποίησης των πολύ αναγκαίων μεταρρυθμίσεων. Σε αντίθεση, η τωρινή κυβέρνηση (Torrijos/President of PCA) είναι άκρως - αποτελεσματική, αφού έχει δρομολογήσει τις διάφορες μεταρρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένης της επανεξέτασης των φορολογικών μέτρων και της ενίσχυσης της κοινωνικής πρόνοιας. Εντούτοις σύμφωνα με όσα δήλωσε ο πρόσφατα εκλεγμένος πρόεδρος Ricardo Martinelli "η επέκταση του καναλιού του Παναμά, η στρατηγική της κυβέρνησης στην ενέργεια και η εμπορική συμφωνία απελευθέρωσης των συναλλαγών με τις ΗΠΑ,

είναι οι λόγοι εκείνοι που θα οδηγήσουν την χώρα σε ανάπτυξη”. Εν τω μεταξύ, άλλοι παράγοντες όπως είναι η σταθερή πολιτική κατάσταση και οι ανταγωνιστικές τιμές και η ανάπτυξη, έχουν δελεάσει ξένους επενδυτές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6.2 Το κόστος κινδύνων και των παρενεργειών

«Το κόστος κατ' εκτίμηση ανέρχεται σε περίπου 5,25 δισεκατομμύρια δολάρια ή το 30 τοις εκατό του ΑΕΠ κατά το έτος 2006 του Παναμά. Η επέκταση του καναλιού του Παναμά είναι ένα πρόγραμμα μεγάλης κλίμακας με σημαντικούς κινδύνους. Στο παρελθόν, οι μελέτες είχαν υποτιμήσει τους όγκους κυκλοφορίας που περνούν μέσω του καναλιού. Οι κίνδυνοι είναι γνωστοί και οι προβλέψεις των εμπειρογνομώνων είναι σαφείς και ρεαλιστικές. Η ανάλυση επίσης δείχνει ότι μια σχετικά γερή βάση της χρηματοδότησης είναι σε ισχύ, ακόμη και σε περίπτωση που οι όγκοι και τα εισοδήματα είναι χαμηλότερα από το αναμενόμενο. Κάτω από ένα απίθανο αρνητικό σενάριο, το χρέος υπολογίζεται ότι μπορεί να φτάσει από 1 δισεκατομμύριο έως 1,5 δισεκατομμύρια δολάρια, εκτός από τα 2,3 δισεκατομμύρια δολάρια που προβλέφθηκαν ήδη κατά τη διάρκεια 2009-2011. Εντούτοις, για ένα πρόγραμμα αυτού του μεγέθους με τις δεδομένες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις, βρίσκουμε ότι ο κίνδυνος 1,5 επιπρόσθετων δισεκατομμυρίων δολαρίων στη χρηματοδότηση των δαπανών είναι ανεκτός».

(Παναγιώτης Βουγιουκλάκης)

Παρακαλούμε να ενημερωθείτε σχετικά με την κατάσταση των εργασιών και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών.

Οι εργασίες αυτές αφορούν την υλοποίηση των εργασιών που αναφέρονται στην προκήρυξη και η ολοκλήρωσή τους θα γίνει μέχρι τον μήνα Ιούνιο του 2024. Τα αποτελέσματα των εργασιών θα ανακοινωθούν στην ιστοσελίδα του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Εάν έχετε οποιαδήποτε ερώτηση σχετικά με την προκήρυξη ή την διαδικασία υποβολής αιτήσεων, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον υπεύθυνο για την προκήρυξη, τον κ. Γεώργιο Παπαδόπουλο, στο τηλέφωνο 210 412 2111 ή στο email georgios.papadopoulos@unipi.gr. Η προκήρυξη θα είναι διαθέσιμη για να διαβαστεί και να υποβληθεί μέχρι την 15/05/2024. Τα αποτελέσματα των εργασιών θα ανακοινωθούν στην ιστοσελίδα του Πανεπιστημίου Πειραιώς και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλουν αίτηση μέχρι την 15/05/2024. Τα αποτελέσματα των εργασιών θα ανακοινωθούν στην ιστοσελίδα του Πανεπιστημίου Πειραιώς και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών και να ενημερωθείτε για την εξέλιξη των εργασιών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ως αποτέλεσμα αυτής της χρηματοδοτικής δομής, δεν αναμένεται η πιστωτική κρίση να ασκήσει οποιαδήποτε επίδραση στο κόστος.

Οι φόβοι έχουν αυξηθεί επανειλημμένα μεταξύ του πληθυσμού ότι η επέκταση καναλιών θα μπορούσε να φέρει στον Παναμά μαζικά ένα χρέος, που θα ζημιώσει τα προγράμματα κοινωνικής ευημερίας και τις συντάξεις.

Σε μια χώρα όπου το 40 τοις εκατό του πληθυσμού ζει ακόμα κάτω από το όριο της φτώχειας, αυτό είναι μια κατανοητή ανησυχία. Ο Πρόεδρος του Παναμά, σε αντίθεση, θεωρεί ότι το πρόγραμμα αυτό είναι μια ευκαιρία για να συγκεραστεί το κοινωνικό χάσμα. «Έχουμε τώρα μια ευκαιρία να χρησιμοποιήσουμε τα κέρδη από το κανάλι για να μειώσουμε το κοινωνικό χρέος και να ανεβάσουμε το βιοτικό επίπεδο αισθητά σε σχέση μ' αυτό, όπου πολλοί από τους πολίτες του Παναμά ζουν». Αναμένεται ότι οι προσδοκίες του δεν θα μείνουν ανεκπλήρωτες και ότι ο πληθυσμός του Παναμά μπορεί να ωφεληθεί από την οικονομική αυτή επέκταση.

Το σχέδιο όμως αυτό έχει και τους δυσφημιστές του. Οι αντίπαλοι ανησυχούν ότι ένα διευρυμένο σύστημα καναλιών θα επιδεινώσει το ήδη εκτεταμένο χρέος της χώρας, ενώ υποσχέσεις έχουν δοθεί για πρόσθετη οικονομική βοήθεια στα ήδη βεβαρημένα εισοδήματα καθώς και νέα βελτιωμένα κοινωνικά προγράμματα.

Θα υπάρξουν επίσης σημαντικές περιβαλλοντικές επιδράσεις και κίνδυνοι, δεδομένου ότι υπήρχαν και κατά την αρχική κατασκευή του.

Το σχέδιο προορίζεται να ανακυκλώσει όσο το δυνατόν περισσότερο νερό και να ελαχιστοποιήσει τις επιδράσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Εντούτοις, οι αυξανόμενες νέες μεταναστεύσεις ψαριών είναι πιθανές, και είναι αδύνατο να μετριαστούν. Τα ζητήματα της αποδάσωσης, της ανασκαφής, της απορροής και των επιδράσεων στην άγρια φύση προσθέτονται στον κατάλογο των περιβαλλοντικών ανησυχιών. Παράλληλα, οι εναλλακτικές λύσεις του καναλιού, ιδιαίτερα η χερσαία μεταφορά και η επιλογή βορειοδυτικών μεταβάσεων, επηρεάζουν επίσης τις περιβαλλοντικές επιδράσεις.

Ένας σημαντικός κίνδυνος είναι αυτός που δημιουργείται σε κάθε σχεδόν πρόγραμμα κατασκευής δημόσιων έργων παγκοσμίως, και είναι οι καθυστερήσεις και υπερβάσεις του κόστους. Η πρώτη προσπάθεια να χτιστεί το κανάλι εγκαταλείφθηκε το 1893 από τους Γάλλους μετά από 13 έτη προσπάθειας. Οι Αμερικανοί οικοδόμοι καναλιών αντιμετώπισαν τα πολυάριθμα και απροσδόκητα προβλήματα με την ασθένεια (σχεδόν 15.000 θάνατοι), από την υγιεινή, την ανασκαφή και την εφαρμοσμένη μηχανική.

Η ναυτιλία είναι ανταγωνιστική εφ' όσον η ενέργεια παραμένει ακριβή σε σχέση με άλλους βασικούς πόρους. Αλλά δεδομένου ότι η παγκόσμια οικονομία συνεχίζει να γίνεται περισσότερο εξαρτούμενη από τον παράγοντα χρόνο, οι πελάτες θα είναι πρόθυμοι να πληρώσουν περισσότερα για τη γρήγορη παράδοση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6.3 Το εκτιμώμενο πιθανό κόστος

Η αυξανόμενη έκδοση δημόσιου χρέους, η μετατόπιση των αγροτικών Κοινοτήτων, η αποδάσωση. Το εκτιμώμενο οικονομικό κόστος του προγράμματος επέκτασης είναι αυτήν την περίοδο της τάξεως των \$ 10 δισεκατομμύριων με χρόνο περάτωσης περίπου 10 έτη. Σε αυτήν την σειρά δαπανών, πρέπει να συνυπολογιστεί η επεκτατική εμβάθυνση καναλιών που θα επιτρέψει τη μετάβαση των μεγαλύτερων σκαφών, το σκάψιμο ενός καναλιού για τις κλειδαριές, το σχέδιο και την κατασκευή των locks' gates, την κατασκευή κλειδαριών, και τα φράγματα και τις υδροηλεκτρικές εγκαταστάσεις στους ποταμούς del Norte, Cano Sucio, και Indio.

Το μέγιστο κόστος αυτής της μοναδικής επένδυσης πρέπει να υπολογιστεί λαμβάνοντας όλες τις μεταβλητές υπόψη. Συγχρόνως, η περίοδος αποπληρωμής πρέπει να υπολογιστεί προκειμένου να αξιολογηθεί η οικονομική σημασία της επένδυσης. Αλλά παράλληλα πρέπει να δούμε και πιο είναι το οικολογικό και ποιο το κοινωνικό κόστος που αυτό το πρόγραμμα θα προκαλέσει.

Η απαίτηση παροχής νερού τέτοιας ποσότητας που να μπορέσει να ενεργοποιήσει τις ογκώδεις νέες κλειδαριές

μπορεί τελικά να οδηγήσει στη δημιουργία μιας νέας τεχνητής λίμνης φράζοντας από την πλευρά του ατλαντικού, τους ποταμούς δυτικά του καναλιού. Αυτό θα οδηγούσε στη πλημμύρα, μεγάλων αγροτικών περιοχών καθώς και στη μεταφορά περίπου 20.000 κατοίκων του western Watershed καθώς επίσης και στην αποδάσωση λόγω της τεράστιας ανασκαφής του εδάφους.

Για τη δημιουργία της eastern Watershed area περίπου 210.000 πρόσθετα εκτάρια θα απαιτούνταν στην επαρχία code, που αντιστοιχεί στο 7% της επιφάνειας.

Τα πέντε προηγούμενα έτη, το rca εφάρμοσε σημαντικές αλλαγές που έχουν επιφέρει οφέλη στους χρήστες του καναλιού και στην ίδια την κυβέρνηση, π.χ. η διεύρυνση του Cut Gaillard οδήγησε σε αύξηση του κινητήριου στόλου από 80 σε 100 μονάδες και με την απόκτηση πιά ισχυρών ρυμουλκών, το rca κατάφερε να μειώσει το μέσο χρόνο διέλευσης του καναλιού "canal water time" από 31,4 ώρες σε 26,2 ώρες αυξάνοντας βεβαίως παράλληλα και τις ταρίφες του. Στην πραγματικότητα, το rca αύξησε τις ταρίφες του σε διάφορες περιπτώσεις χωρίς να υποστεί μεγάλες απώλειες σε ζήτηση.

Στο πρώτο τρίμηνο του 2003 οι φόροι που συλλέγονται από το pca έφτασαν τα USD 171.6 εκατομμύρια, 15,8% υψηλότερα από ένα έτος νωρίτερα. Αυτό απεικόνισε την αύξηση στους δασμούς που εισήχθησαν τον Σεπτέμβριο του 2002 και μια άνοδο 4% στον όγκο της εμπορικής κυκλοφορίας φορτίου. Επίσης μια αύξηση της τάξεως του 4,5% στις αμοιβές για towage, line handling, pilotage από τις διαχειριζόμενες εταιρείες τέθηκε σε ισχύ από τον Ιούλιο του 2003.

Από την άποψη των συνεισφορών, για το οικονομικό έτος 2004, το κανάλι παρουσίασε έσοδα άνω των \$60 εκατομμυρίων και φορολογικές εισφορές \$183.7 εκατομμυρίων. Η επέκταση καναλιών θα οδηγήσει πρόσθετα σε αύξηση των καθημερινών διελεύσεων και ως εκ τούτου σε αύξηση των εσόδων του PCA κατά τη διάρκεια ενός έτους.

Σε ένα περιβάλλον ανάπτυξης και μιας κατ' εκτίμηση ετήσιας αύξησης της διακίνησης φορτίου εμπορευματοκιβωτίων 8,4%, η αυξανόμενη ικανότητα θα μεταφραστεί άμεσα σε μια αύξηση κατά τον αριθμό μεταφορών, επίσης, οι γρηγορότεροι χρόνοι διέλευσης θα οδηγήσουν στην προτίμηση των συγκεκριμένων

διαδρομών μέσω των καναλιών του Παναμά και στα υψηλότερα rates.

Τέλος, στην περίπτωση της μεταφοράς των εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή στην ανατολική ακτή, η ανταγωνιστικότητα της διαδρομής καναλιών του Παναμά θα ενισχυθεί σε σχέση με την πολύμορφη διαδρομή, τη Cape Horn Route, ή το κανάλι Σουέζ ειδικά στην περίπτωση των μεγάλων πλοίων. Ως εκ τούτου, πολλοί διεθνείς ναυλωτές θα διατηρούσαν τη διαδρομή των καναλιών του Παναμά, βελτιώνοντας τη γεωστρατηγική θέση του Παναμά.

«Αυτοί οι παράγοντες των αυξανόμενων καθημερινών διελεύσεων, της γρηγορότερης διέλευσης και της αύξησης της προτίμησης της διαδρομής καθώς και η δυνατότητα διέλευσης μεγαλύτερων πλοίων θα ωθούσαν τελικά τα ετήσια έσοδα από φόρους του pca σε τριπλασιασμό. Η βελτίωση της υποδομής θα επέφερε επίσης πολλαπλάσιες θετικές επιδράσεις στον εμπορικό τομέα και στον τομέα των υπηρεσιών μεταφόρτωσης. Θα ενισχυθεί πράγματι η θέση του Παναμά ως κύριου χειριστή της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων στην Αμερική». (Βασίλης Διαμαντίδης)

6.4 Η άλλη άποψη

Το επιχείρημα ότι η επέκταση των καναλιών δεν πρέπει να χρηματοδοτηθεί από ξένα κεφάλαια επειδή το κανάλι πρέπει να παραμείνει στην ιδιοκτησία των Παναμαίλων πρέπει να επανεξεταστεί. Σημειώστε ότι οι ίδιες οι χώρες των Ηνωμένων Πολιτειών και της Γαλλίας είχαν χρηματοδοτήσει την εκβάθυνση και την οικοδόμηση του καναλιού του Παναμά προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητα των στρατηγικών και εμπορικών συναλλαγών τους.

Το κανάλι του Παναμά παρ'όλο που είναι ιδιοκτησίας της Δημοκρατίας του Παναμά εντούτοις εξυπηρετεί ολόκληρο τον κόσμο από το γεγονός ότι τα εισοδήματα από τους φόρους επανεπενδύονται συνεχώς στη συντήρηση και στις βελτιώσεις των καναλιών, καθιστώντας το έτσι κομβικό σημείο στο shipping industry.

Αυτήν την περίοδο τα κορυφαία κράτη που χρησιμοποιούν το PCA είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Κίνα και η Ιαπωνία. Αυτές οι χώρες ήδη επενδύουν δυνατά σε μεγάλα προγράμματα βελτίωσης της τοπικής υποδομής, τα οποία με τη σειρά τους οδηγούν

σε ανάπτυξη και κοινωνική ευημερία. (Wood Patrick M " Globalization: the final demise of national security", The August review, vol 6 no3).

Το πρόγραμμα επέκτασης επιβαρύνει ήδη πολύ τη Δημοκρατία του Παναμά, ένα βαριά χρεωμένο αλλά παράλληλα αναπτυσσόμενο έθνος. Στις δαπάνες περιλαμβάνεται μια σημαντική μείωση του εδάφους της λόγω της επέκτασης watershed , της απαλλοτρίωσης κατ' εκτίμηση **8.000** campesinos (εκταρίων) από τα παραγωγικά εδάφη της, μιας σημαντικής μείωσης στο έδαφος και τη βιοποικιλότητα της περιοχής.

Αυτά όλα τα παραπάνω αποτελούν τους σημαντικότερους αρνητικούς παράγοντες που επιδρούν στο έθνος του Παναμά και στους κατοίκους του.

6.5 Συμπέρασμα 6^{ου} Κεφαλαίου

Το panamanian congress έχει εγκρίνει και τυπικά ένα σχέδιο \$5bn για να διευρύνει το κανάλι του Παναμά, η μεγαλύτερη επέκτασή του από τότε που άνοιξε το 1914.

Μερικά σύγχρονα πλοία είναι τώρα πάρα πολύ μεγάλα για να περάσουν από το κανάλι και εκείνα τα πλοία που μπορούν να περάσουν πρέπει να περιμένουν στη σειρά για ώρες. Το πρόγραμμα ξεκίνησε να υλοποιηθεί αφότου πραγματοποιήθηκε και το δημοψήφισμα. Οι ψηφοφορίες δείχνουν ότι οι ψηφοφόροι στον Παναμά είναι υπέρ του σχεδίου, αλλά οι αντίθετης άποψης πολίτες λένε ότι το ολοκληρωμένο πρόγραμμα δεν θα ικανοποιούσε και πάλι τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας.

Το κανάλι του Παναμά, που ελεγχόταν από τις Ηνωμένες Πολιτείες έως το 1999, που χειρίζεται αυτή τη στιγμή, σχεδόν το 5% του Global trading, μπορεί να εξυπηρετήσει τα πλοία που φέρνουν μέχρι 4.000 εμπορευματοκιβώτια, γνωστά ως πλοία Panamax.

Αλλά με τις ευρύτερες κλειδαριές και τα βαθύτερα και ευρύτερα κανάλια πρόσβασης θα μπορούσαν να περάσουν πλοία που μεταφέρουν μέχρι 10.000 εμπορευματοκιβώτια. Οι τωρινές κλειδαριές έχουν 33

μέτρα (108 πόδια) εύρος ενώ οι κλειδαριές θα έχουν 50 μέτρα (150 πόδια). Μια τρίτη πάροδος της κυκλοφορίας θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τα μεγαλύτερα πλοία.

Η κυβέρνηση του Παναμά υποστηρίζει ότι το κόστος των βελτιώσεων θα εξισορροπηθεί από του αυξανόμενους φόρους, αλλά οι αντίπαλοι υποστηρίζουν ότι όταν οι εργασίες θα τελειώσουν το 2014-15, το κανάλι θα είναι ακόμα «αδύναμο» να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπόριου.

Ένα εναλλακτικό σχέδιο νέων τερματικών στον Ειρηνικό και τον Ατλαντικό προτείνεται, το οποίο θα μπορεί να διαχειριστεί καλύτερα τα εμπορευματοκιβώτια. Αυτό το πρόγραμμα αναμφίβολα θα προκαλέσει ζημία στην αγορά των Panamax αλλά μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι είναι ένα πρόγραμμα που θα έπρεπε να είχε γίνει άπο καιρό.

Από την άλλη πλευρά τα panamax όχι μόνο δεν θα είναι εκτός αγοράς αλλά θα μπορούν να διασχίζουν το κανάλι πιο γρήγορα χωρίς τις συνηθισμένες καθυστερήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.1 Πού ήμασταν – πού βρισκόμαστε και τι θα γίνει τα επόμενα χρόνια? Γενικό συμπέρασμα.

Από το 2002 μέχρι το 2008 οι εφοπλιστές – πλοιοκτήτες ξόδεψαν 750 δισ. δολάρια σε νέα πλοία, όσο δηλαδή τα τελευταία 23 χρόνια μαζί! Με βάση τα στοιχεία αυτά, πιστεύω ότι δεν υπάρχει κανένα ρεαλιστικό ενδεχόμενο να απορροφηθεί αυτός ο τεράστιος στόλος από ένα συνδυασμό ζήτησης και απόσυρσης παλαιότερων πλοίων.

Επίσης, από το 2009 μέχρι το 2011, 167 εκατ. dwt νέων πλοίων αναμένεται να παραδίδονται κάθε χρόνο, σε σύγκριση με τα 32 εκατ. Dwt κάθε έτους που κατά μέσο όρο δαπανούνταν μεταξύ 1988 και 2002.

Από το 2000 έως το 2012 ο παγκόσμιος στόλος αναμένεται να αυξηθεί κατά 154%, από 33% που ήταν η αύξηση του τη 12ετία 1988-2000.

Δεδομένου ότι η συνολική υπερπροσφορά στα κοντινέρ δεν αναμένεται να υποχωρήσει πριν το 2014, προβλέπω να διατηρηθεί το κραχ στις τιμές των boxship τουλάχιστον

για ένα εξάμηνο άκομα.

Τα κέρδη για ένα πλοίο χωρητικότητας 4250 TEU υποχώρησαν από τα 48,000 δολάρια την ημέρα στα 6,750 δολάρια σήμερα, ενώ ένα πλοίο 2800 TEU κέρδιζε 40,000 δολάρια την καλύτερη περίοδο πέρυσι, ενώ σήμερα κερδίζει μόλις 5,250 δολάρια.

Πάντως μόνο το 10% του συνολικού τονάζ στα box είναι ανενεργό, ενώ μόνο ένας μικρός αριθμός πλοίων έχει βγει από την αγορά, καθώς οι ιδιοκτήτες αγνοούν το προφανές. Κατά την προσωπική μου άποψη, τα ναύλα για ένα πλοίο 1700 teu θα πρέπει να υποχωρήσουν ακόμη 1000 δολάρια, στο επίπεδο των 4.700 δολαρίων την ημέρα περίπου, για να γίνει οικονομικά ελκυστική η επιλογή της απόσυρσης από την αγορά.

Η εργασία αυτή είναι ίσως η πρώτη προσπάθεια προσέγγισης της αγοράς στην «μετά – επέκτασης του PC» εποχής. Η νέα αυτή διαδρομή θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές σχεδόν σε όλους τους τύπους των πλοίων επηρεάζοντας όχι μόνο τα ναύλα αλλά και τις καταναλώσεις.

Οι ιδιοκτήτες που επένδυσαν τα κεφάλαια τους στην αγορά πλοίων τύπου post – pmx είναι σίγουρο ότι θα

βγουν κερδισμένοι καθώς θα έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όσων έχουν στον στόλο τους μόνο pmx. Τα ναύλα που θα «πιάσουν» τα post – pmx θα είναι υψηλότερα για ένα κυρίως λόγο. Οι μεγάλοι ναυλωτές όπως Cargill, Vale, BHP, Hanjin, Cosco, Bunge, Noble... (dry cargo) θα προτιμήσουν να ναυλώσουν post – pmx έναντι pmx.

Τα μεγάλα ονόματα των ναυλωτών θα επιλέξουν τα πλοία τύπου post – pmx για δύο λόγους:

1. Οικονομία κλίμακας (το ίδιο φορτίο θα μεταφέρεται με λιγότερα δρομολόγια)
2. Πιο μοντέρνα (που συνεπάγεται χαμηλότερες καταναλώσεις, υψηλότερες ταχύτητες και γενικότερα καλύτερες επιδόσεις)

Οι ναυτιλία έχει κύκλους και κάλο είναι να θυμηθούμε όλοι την εικόνα των δεξαμενόπλοιων τη δεκαετία του 1970 και των φορτηγών τη δεκαετία του 1980 και να σκεφτούμε τι θα γίνει στα δεξαμενόπλοια, στα φορτηγά και στα κοντέινερ τα επόμενα 5 χρόνια λαμβάνοντας υπόψη τις τεράστιες αλλαγές που συντελούνται στο παγκόσμιο στερέωμα όπως Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΑΛΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ!

Συμπερασματικά αφού στο 1^ο κεφάλαιο κάναμε αρχικά την ιστορική αναδρομή του καναλιού, στη συνέχεια αναλύσαμε το πρόγραμμα της επέκτασης και την πλοήγηση στα κανάλια.

Στο 2^ο κεφάλαιο αναλύσαμε τις διαφορές που επεισέρχονται στα πλοία τύπου *panamax* από το 2000 και μετά και τις διαφορές τους με τα *post-panamax* που θα μπορούν να διασχίσουν το κανάλι μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος επέκτασης.

Στο επόμενο κεφάλαιο προσεγγίζουμε τις επιδράσεις της επέκτασης του PCA στους λιμένες του Texas και στο οδικό δίκτυο της περιοχής, ενώ στο κεφάλαιο 4 αναλύουμε τα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν προκειμένου το έργο της επέκτασης να στεφθεί με επιτυχία.

Στο 5^ο κεφάλαιο αναλύουμε το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων και τους τρόπους αποθήκευσής τους στου λιμένες του Texas.

Στο 6^ο κεφάλαιο παρόλο που αποδεικνύουμε ότι η επέκταση είναι αναπόφευκτη αναλύουμε και τους ισχυρισμούς όσων έχουν αντίθετη άποψη ή είναι φοβικοί απέναντι στο έργο και τους κινδύνους που ενδέχεται να

παρουσιαστούν και το εκτιμώμενο πιθανό κόστος.

Τέλος στο κεφάλαιο 7 αφού έχει αναλυθεί η αγορά και οι κύκλοι της, διατυπώνεται η άποψη για το τι μέλλει γενέσθαι τα επόμενα χρόνια.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Βιβλιογραφικές αναφορές

David McCullough (2002)

(The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal 1870-1914 ,USA, editor Simon & Schouster)

Elizabeth Mann and Fernando Rangel (1998)

(The Panama Canal: The Story of how a jungle was conquered and the world made smaller (Wonders of the World Book)editor Stuart Waldman)

Jeremy S. Snapp (2000)

(Destiny by Design : The Construction of the Panama Canal. editor James I. Shaw)

Robert R. McMillan (2006)

(Global Passage: Transformation of Panama and the Panama Canal , editor George Davenport)

Walter LaFeber (1999)

(The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective publisher Oxford University Press , chapters 2-3, pages 18 – 53)

- ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- (2009)http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_Panama_Canal
- (2009)[Panama Canal Authority website
http://www.pancanal.com/eng/index.html](http://www.pancanal.com/eng/index.html)
- (2009)<http://www.eclipse.co.uk/~sl5763/panama.htm>
- (2008)<http://www.maritimematters.com/yale-harvard.html>
- (2009)<http://www.pancanal.com/eng/camera-java.html>
- (2009)http://avalon.law.yale.edu/20th_century/pan001.asp
- (2009)<http://news.nationalgeographic.com/news/2007/06/070627-panama-canal.html>
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

- cpt. Βασίλης Ηλιόπουλος (QUALITY and SAFETY manager/TST)

- Παναγιώτης Βουγιουκλάκης (post fixture dept/TST),
Andres Stein (post fixture dept/TST)

- Βασίλης Διαμαντίδης (managing director DIAMOND SHIPBROKING)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς