

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Καραουλάνης Δημήτριος

ΘΕΜΑ Διώρυγα του Σουέζ.

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Αντώνιος Κατσούκης

Α.Γ.Μ: 4396

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>α/α</i>	<i>ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ</i>	<i>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</i>	<i>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>	<i>ΥΠΟΓΡΑΦΗ</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
	ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ			

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : Τσούλης Νικόλαος

Περίληψη

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να τονιστεί η σημασία του περάσματος της Διώρυγας του Σουέζ και η σημαντικότητά της παγκοσμίως. Να αποδειχθεί ο σημαντικός ρόλος της για την παγκόσμια ναυτιλία με την δημιουργία ναυτικών δρόμων, και λαμβάνοντας υπόψη το πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο που υπάρχει να μπορέσει να δωθεί μια εικόνα για την σπουδαιότητα της Διώρυγας τόσο για την ναυτιλία όσο και για τις γύρω περιοχές οι οποίες και επωφελούνται απο την λειτουργία της.

Τέλος θα τονιστεί και το γεγονός ότι η Διώρυγα προσφέρει το πέραςμα στην παγκοσμιοποίηση και στο διεθνές εμπόριο το οποίο ακμάζει με την βοήθεια της διακίνησης εμπορευμάτων μέσα απο αυτή.

Table of Contents

Περίληψη.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο	4
Εισαγωγή.....	4
Ιστορική αναδρομή.....	4
Ιστορία Διώρυγας Σουέζ.	5
1.1 Ναυτιλία	7
1.2 Ναυτιλία και πλοία.....	8
1.3 Ναυτιλία και οικονομία.....	9
Κεφάλαιο 2 - Διώρυγα του Σουέζ.....	11
2.1 Φυσικά χαρακτηριστικά του καναλιού	12
2.2 Χαρακτηριστικά Διώρυγας.....	14
2.3 Προστασία του περιβάλλοντος	15
Κεφάλαιο 3 - Διώρυγα & τέλη.....	17
3.1 Η σημασία της διώρυγας του Σουέζ.....	20
3.2 Πλεονεκτήματα του καναλιού.	21
3.3 Νέο κανάλι – επέκταση της Διώρυγας.....	23
Κεφάλαιο 4 - Μελλοντικά σενάρια για τη Διώρυγα του Σουέζ	24
Επίλογος.....	27
Βιβλιογραφία.	28
Ελληνική Αρθρογραφία.....	28
Ξενόγλωσση αρθρογραφία.....	29
Διαδικτυακές Πηγές.....	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

Εισαγωγή

Η ναυτιλία απο τα αρχαία χρόνια είχε ως σκοπό την ανακάλυψη νέων χωρών, γής αλλά και ανάγκη για εμπόριο, και ανάπτυξη πολιτισμική και κοινωνική. Η παγκοσμιοποίηση λοιπόν της ναυτιλίας είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί η ζήτηση των αγαθών, αλλά και η ανάγκη για μείωση μεταφορικού χρόνου. Οπότε οι διώρυγες και οι ναυτικοί δρόμοι δημιουργήθηκαν ώστε να εξυπηρετήσουν την ανάγκη αυτή.

Η πτυχιακή αυτή έχει ως στόχο να εξετάσει τη διώρυγα του Σουέζ, η οποία είναι σημαντική για το παγκόσμιο εμπόριο, και κατέχει στρατηγική σημασία.

Καταρχάς θα γίνει αναφορά στην παγκόσμια ναυτιλία και το εμπόριο. Θα αναφερθούμε οικονομικά, και κοινωνικοπολιτικά στην διώρυγα του Σουέζ από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα αλλά θα αναφερθούμε και στη νέα διώρυγα, τις αλλαγές που θα φέρει στο μέλλον και τις προοπτικές της.

Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι η κατανόηση του σημαντικού ρόλου της διώρυγας στην ναυτιλία αλλά και το θαλάσσιο εμπόριο.

Ιστορική αναδρομή

Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν οι πρώτες μεταφορές που εμφανίστηκαν και άρχισαν να χρησιμοποιούνται. Πλωτά μέσα διέσχιζαν απο τους προϊστορικούς χρόνους τους ωκεανούς. Τα χερσαία μεταφορικά μέσα ναι μεν ήταν σημαντικά για την οικονομία αλλά ξεκίνησαν αρκετά αργότερα απο τις θαλάσσιες, στην αρχή με την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και στην συνέχεια με τις μηχανές εσωτερικής καύσης. Η εναέρια μεταφορά εμφανίζεται αρκετά αργότερα και συγκεκριμένα κατά τον Β Παγκόσμιο πόλεμο. Τα 4/5 των μεταφορών διενεργούνται μέσω θαλάσσης και βέβαια ο ρόλος της θάλασσας είναι σημαντικός για την οικονομική ανάπτυξη. Δεν ήταν πάντα όμως το ίδιο σημαντικός ο

ρόλος αυτός αλλά κατά περιόδους άλλαζε. Συγκεκριμένα η πρώτη περίοδος μέχρι και τον 15ο αιώνα εφόσον ο ρόλος της θάλασσας τότε ήταν αρκετά περιορισμένος, οπότε και ο ρόλος της ναυτιλίας περιορισμένος. Τότε άρχισαν να κατασκευάζονται τα πρώτα πλωτά σκάφη από ξύλο με κουπιά και στην συνέχεια με πανιά. Κατά τον Μεσαίωνα επίσης έχουμε ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου στην Μεσόγειο αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Η 2η περίοδος περίπου δηλαδή τον 16ο αιώνα έως και τον 19ο αιώνα. Είναι η περίοδος κατά την οποία συμβαίνουν οι μεγαλύτερες θαλάσσιες ανακαλύψεις και μεταφορές. Εκείνη την περίοδο έχουμε μεταφορά προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό. Την περίοδο αυτή η θάλασσα μεταφορά θεωρείται σημαντική γιατί συνέβαλε περισσότερο από κάθε άλλη φορά στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών. Εκείνη την περίοδο θέτονται βάσεις ώστε δημιουργηθεί η σύγχρονη παγκόσμια αγορά.

Η 3η περίοδος δηλαδή το υπόλοιπο του 19ου αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. Την περίοδο αυτή υπάρχει ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη, αλλά και εξέλιξη του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Η Βιομηχανική επανάσταση δημιουργεί ανάγκη για μετανάστευση εργατικού δυναμικού στις νέες χώρες. Εφόσον η τεχνολογική εξέλιξη ήταν μεγάλη και ο κόσμος παρέμενε άνεργος η μετανάστευση των εργατών προς τις Ηνωμένες Πολιτίες Αμερικής ήταν το έναυσμα για την ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας. Την περίοδο αυτή ναυπηγούνται νέα πλοία, χρησιμοποιείται ο ατμός για την κίνηση των πλοίων, οι Μ.Ε.Κ., η πυρηνική ενέργεια αλλά εισάγονται και σύγχρονα μέσα εξοπλισμού.

Ιστορία Διώρυγας Σουέζ.

Όσον αφορά τη διώρυγα του Σουέζ είναι η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου με συνολικό μήκος 162 χιλιόμετρα. Η πρωταρχική ιδέα της διάνοιξης της διώρυγας εκείνη την εποχή πιστεύεται ότι σχεδιάστηκε επί Φαραώ Σέτι Α΄ ή Ραμσή Β΄ περίπου τον 13ο αιώνα π.χ. Στόχος ήταν να ενωθεί το δέλτα του ποταμού Νείλου με την ερυθρά θάλασσα. Δεν κατασκευάστηκε βέβαια τίποτα και έπειτα από 1000 χρόνια επί Φαραώ Νεκώς το θέμα επανήλθε και μάλιστα η σκέψη αυτή τη φορά ήταν να φτιαχτεί ένα κανάλι παράλληλα με τον Νείλο για να συνδέει την Ερυθρά Θάλασσα με κάποιο τμήμα του ποταμού αλλά και πάλι δεν έγινε καμία εργασία καθώς οι Πέρσες επιτέθηκαν στην Αίγυπτο. Ο Δαρειός είναι αυτός ο οποίος θα συνέχιζε το έργο. Επί Ρωμαίων η διώρυγα ονομάστηκε Διώρυγα Τραϊανού, κατά τις Αραβικές κατακτήσεις μετονομάστηκε σε Διώρυγα των Χαλιφών και βεβαίως δεν είναι απολύτως σίγουρο από ποιούς πρωτοάνοιξε. Όταν ο Ναπολέων πήγε στην Αίγυπτο αυτό το κανάλι δεν υπήρχε και μάλιστα έδωσε εντολή ώστε να κατασκευαστεί. Υπήρχε υψοσταθμική διαφορά δέκα μέτρων μεταξύ των δύο θαλασσών

και μόνο εάν το κανάλι δεν γινόταν ευθύγραμμο θα ήταν δυνατή η κατασκευή του, κάτι που αυξάνει το κόστος κατά πολύ.

Εν έτη 1854 και συγκεκριμένα ο Κόμης Φερδινάνδος Λεσσέψ παίρνει την εντολή την κατασκευής του έργου αυτού. Το 1858 η κατασκευαστική εταιρεία πετυχαίνει συμβόλαιο εκμετάλλευσης για 99 χρόνια και στην συνέχεια να το παραχωρήσει στην Αίγυπτο. Το 53% των μετόχων του έργου αυτού ήταν Γάλλοι, το 44% Αιγύπτιοι και ένα ποσοστό 3% απο διάφορες άλλες χώρες. Στις 25 Απριλίου το 1869 ολοκληρώνεται το έργο και την ίδια χρονιά στις 17 Νοεμβρίου δίνεται ελεύθερη διέλευση στη ναυσιπλοΐα και γίνονται τα επίσημα εγκαίνια της. Το κόστος τότε έφτασε τα 100 εκατομμύρια δολάρια. Εργάστηκαν περίπου 18.000 εργάτες το 1859 και το 1863 έφτασαν τους 42.000. Το έργο άργησε να ολοκληρωθεί καθώς προβλήματα υγιεινής, κλιματολογικές συνθήκες, ανεμοθύελλες αλλά και οι χαμηλοί μισθοί των εργατών είναι κάποια απο τα προβλήματα τα οποία καθυστέρησαν την κατασκευή της. Το 1875 λόγω οικονομικών προβλημάτων η Βρετανική κυβέρνηση αναλαμβάνει την διώρυγα. Αρκετοί ήταν και οι Έλληνες που εργάστηκαν στην διάνοιξη της Διώρυγας. Έλληνες απο την Κάσο και το Καστελόριζο οι οποίοι εγκαταστάθηκαν και μόνιμα στην περιοχή.

Στην αρχή κατασκευάστηκε λιμάνι ώστε να παραλαμβάνουν το μηχανολογικό υλικό στην λιμνοθάλασσα Μενζαλέχ. Στην συνέχεια κατασκευάστηκε αρτοποιείο για τη σίτιση των εργατών, και βεβαίως δημιουργήθηκαν παράγκες για γραφεία και σπίτια. Το Πορτ Σάιντ έγινε ο πυρήνας της Διώρυγας. Εφόσον η κατανάλωση νερού καθημερινά έφτανε τα 200.000 λίτρα η μεταφορά νερού γινόταν απο το Νείλο προς την έδρα των συνεργείων. Στην αρχή ανοίχτηκε ένα τμήμα 8 μέτρα πλάτος και 1,20 μέτρα βάθος ώστε να μπορούν τα βυθυκόρα πλοία και άλλα σκάφη να έρχονται για ανεφοδιασμό. Εφόσον το έδαφος είναι μαλακό οπότε και οι εργασίες διευκολύνονταν. Υπολογίζεται οτι περίπου 750 κυβικά μέτρα εδάφους μετακινήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν για την διαμόρφωση της όχθης της Διώρυγας.

Η σημασία του έργου για την παγκόσμια ναυτιλία είναι τεράστια. Ενώνει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα και δημιουργήσε μια πραγματικά εμπορική αρτηρία Ευρώπης μέχρι και Άπω Ανατολή. Πόλεις όπως η Νάπολη, η Αλεξάνδρεια, η Γένοβα, και η Μασσαλία γνώρισαν τρομερή ακμή. Η Διώρυγα έχει ταυτιστεί με την Αίγυπτο. Βέβαια στις 23 Ιουλίου του 1952 ύστερα απο το πραξικόπημα που έγινε και αποχώρησε ο Βασιλιάς Φαρούκ απο τη χώρα άρχισαν να εκδηλώνονται αντιστασιακές ενέργειες με την υποστήριξη της στρατιωτικής κυβέρνησης. Το 1956 ο Νάσερ κρατικοποιεί τη διώρυγα οπότε και τελειώνει η βρετανική κυριαρχία κατά αυτόν τον τρόπο. Κατά τον Πόλεμο των έξι Ημερών τον Ιούνιο του 1967, δηλαδή κατά τον Αραβοϊσραηλινό πόλεμο, η διώρυγα έμεινε κλειστή για 7 χρόνια. Το 1973 και με την βοήθεια κάποιων βαθυκόρων του Ι. Λάτση αλλά και άλλους Έλληνες εφοπλιστές η διώρυγα καθαρίστηκε απο τα ναύγια και δόθηκε ξανά στην κυκλοφορία τον Μαΐο του 1975. Έκτοτε τα πλοία καταβάλλουν φόρο – αιγυπτιακό δημόσιο τέλος διέλευσης κατά κόρο καθαράς χωρητικότητας. Τα πλοία υποχρεούνται σε πλοήγηση απο την είσοδό τους μέχρι και την έξοδο τους. Τα πλοία που διέρχονται σήμερα τη διώρυγα είναι δεξαμενόπλοια άνω των 150.000 dwt έμπορτα.

Το 2015 ολοκληρώθηκε το νέο κανάλι του Σουέζ το οποίο και επιτρέπει ροή πλοίων και προς τις δύο κατευθύνσεις παράλληλα με το πλάτος να φτάνει στα 320 μέτρα και το μήκος 35 χλμ.

Στις 23 Μαρτίου 2021 το πλοίο Ever Given, μήκους 400 μέτρων προσάραξε καθώς δεν υπήρχε στο σημείο εκείνο διπλό κανάλι.

1.1 Ναυτιλία

Η ναυτιλία εάν κάποιος έψαχνε την πραγματική έννοια του όρου θα κατέληγε στο γεγονός ότι ναυτιλία είναι η απασχόληση του ανθρώπου με την θάλασσα. Καθότι το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη χιλιάδες χρόνια τώρα καλύπτεται με νερό, ο άνθρωπος απο πολύ νωρίς ασχολήθηκε με την θάλασσα. Είτε για να βρεί τροφή, είτε για ανακάλυψη νέων χωρών, είτε για εμπορικούς λόγους αργότερα. Πάραταύτα η ναυτιλία είναι και η μέθοδος πλοήγησης του πλοίου. Είναι δηλαδή μια επιστήμη.

Με την οικονομική έννοια η ναυτιλία είναι η ναυτιλιακή οικονομία η οποία προφανώς και περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και γενικά οτι περιλαμβάνει ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα. Η εμπορική ναυτιλία είναι ένα σύνολο εμπορικών πλοίων τα οποία και ανήκουν σε ένα συγκεκριμένο κράτος και αυτό το δηλώνει η εκάστοτε σημαία που φέρουν. Ακόμα με τον όρο ναυτιλία συχνά αναφερόμαστε και στη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας.

Βεβαίως με τον όρο παγκόσμια ναυτιλία νοείται η εθνική βιομηχανία η οποία και διέπεται απο τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ΙΜΟ. Ο οργανισμός αυτός εδρεύει στο Λονδίνο και τα κράτη μέλη του ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις και Κώδικες, Κανονισμούς. Τέλος με τον όρο ναυτιλία αναφερόμαστε και στην λειτουργία του πλοίου. Την διακυβέρνηση δηλαδή και την πρόωση του πλοίου άλλα και την φορτωση και εκφόρτωση του, με στόχο πάντα την ασφαλή και σωστή πλεύση του.

1.2 Ναυτιλία και πλοία

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούμε στην κατηγοριοποίηση των πλοίων βάση περιοχής ταξιδιού αλλά και τον προορισμό τους, υλικού κατασκευής, μέσο πρόωσης και το είδος μεταφοράς τους.

Σύμφωνα με τον προορισμό και το είδος μεταφοράς τα πλοία κατηγοριοποιούνται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες.

Τα φορτηγά πλοία Cargo Ships τα οποία και κατηγοριοποιούνται σε

Φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων τα οποία μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία και πλοία γενικών μεταφορών. Τα χύμα ομοειδή φορτία bulk carrier είναι σιτάρι, κάρβουνο και άλλα. Τα γενικά φορτία είναι αυτά τα οποία μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια, και τα φορτία αυτά μπορεί να είναι ρούχα, ηλεκτρικά είδη και γενικά ότι μπορεί να αποθηκευτεί και να στοιβαχθεί σε ένα εμπορευματοκιβώτιο containership.

Γενικού φορτίου μπορεί να θεωρηθεί και ένα πλοίο μεταφοράς οχημάτων Roll-On, Roll-Off.

Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων, τα οποία είναι τα δεξαμενόπλοια και ανάλογα με τον τύπο τους φορτώνουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα και άλλα. Στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου LPG και πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG. και συνδυασμένων μεταφορών.

Τέλος τα φορτηγά πλοία είναι τα πλοία τα οποία μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου. Εναλλακτικά μεταφέρουν υγρά και ξηρά χύμα φορτία. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες τα ore/bulk/oil carriers- O.B.O. και τα Ore/oil carriers.

Τα επιβατηγά πλοία είναι τα πλοία αυτά τα οποία μεταφέρουν επιβάτες και σε ορισμένες περιπτώσεις οχήματα. Τα πλοία αυτά είναι υπερωκεάνια, κρουαζιερόπλοια αλλά και επιβατηγά πλοία ακτοπλοΐας.

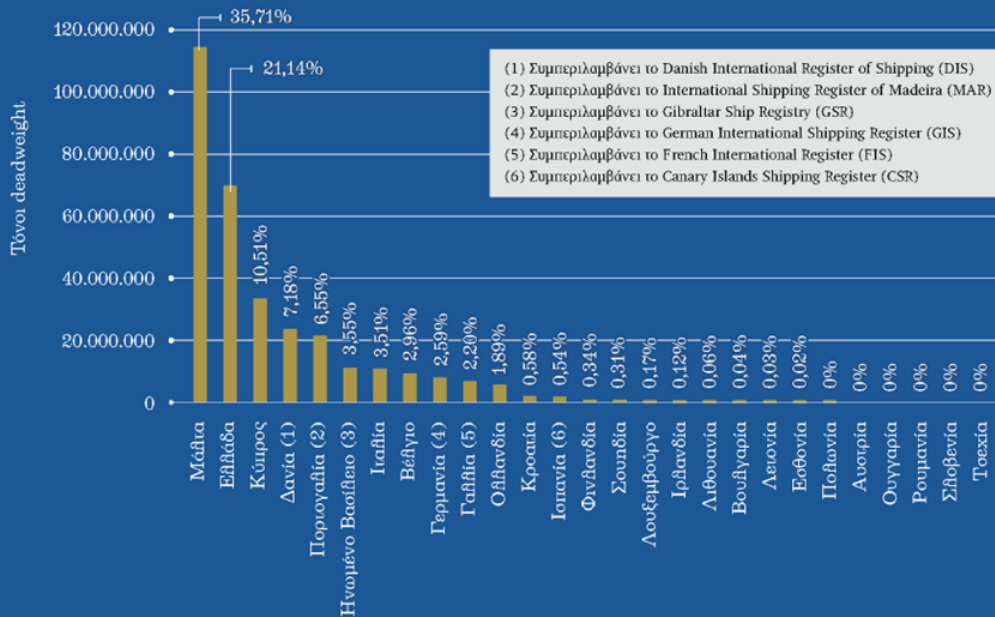
Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε τα πλοία ειδικού προορισμού. Τα πλοία αυτά έχουν δημιουργηθεί για γρήγορες μεταφορές. Τα πλοία αυτά μπορεί να είναι πλοία ψυγεία, ωκεανογραφικά, εκπαιδευτικά, αλιευτικά, αλλά και μετεωρολογικά. Αλλά και τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας τα οποία δεν μεταφέρουν ούτε φορτία ούτε ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για έναν ασφαλή πλού. Τα πλοία αυτά είναι ρυμουλκά, παγοθραυστικά, πλοηγίδες, πλωτοί γερανοί και ναυαγοσωστικά.

1.3 Ναυτιλία και οικονομία

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους στην παγκόσμια οικονομία. Η παγκόσμια ναυτιλία είναι ένας κλάδος με αρκετές ιδιαιτερότητες αλλά και δυσκολίες. Η Ελλάδα είναι μια χώρα με παράδοση αλλά και ιδιαίτερη γνώση στην συγκεκριμένη αγορά.

Η δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων στον διεθνή κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών ενέχει κινδύνους, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσης της παγκόσμιας ναυλαγοράς αλλά οι επιχειρήσεις βρίσκουν τρόπο να αυξάνουν συνεχώς την επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Γενικά, η ναυτιλία έχει σημαντικό βαθμό ιδιομορφίας. Διαφέρει από οποιαδήποτε άλλη μορφή επιχείρησης και βέβαια οι υπηρεσίες της προσφέρονται διεθνώς. Εφόσον ένα πλοίο μπορεί και πλέει σε όλα τα σημεία της γής μεταφέροντας είτε ααθά είτε ανθρώπους καταλαβαίνουμε ότι η ναυτιλία έχει διεθνή χαρακτήρα και δεν μοιάζει σε τίποτα με μία επιχείρηση εμπορική. Ακόμα η ναυτιλία έχει μεγάλο ανταγωνισμό και συνεχείς αλλαγές τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικόπολιτικό περιβάλλον. Δεν μπορούμε να υπολογίσουμε με ακρίβια το κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς υπάρχουν δαπάνες οι οποίες πολλές φορές έχουν απρόβλεπτες διακυμάνσεις. Τέτοιες δαπάνες είναι τα καύσιμα, φαρικά τέλη, δαπάνες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ναύλα και πολλά ακόμα. Τα ναύλα δεν εξαρτώνται από το κόστος ταξιδιού αλλά κυρίως από τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης.

ΣΧΗΜΑ 7
Εμπορικοί Στόφοι της ΕΕ - Νηολόγια
 (σε dwt, πλοία>1.000 gt)

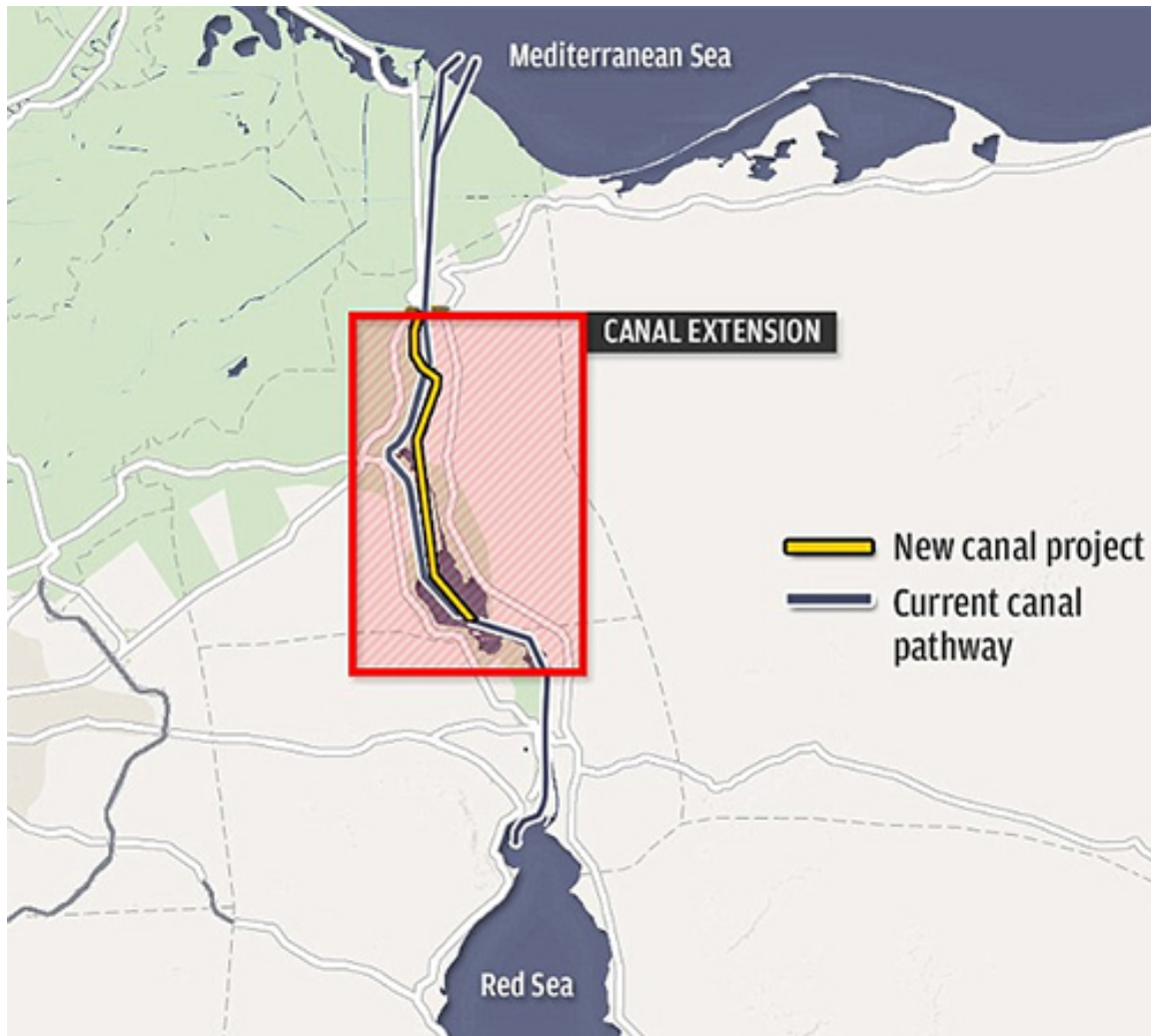


Πηγή: IHS Global Limited, Ιανουάριος 2020

Η εμπορική ναυτιλία είναι ένας κλάδος μεταφορών με άμεση αλλά και έμμεση συμμετοχή στην παγκόσμια οικονομία. Συνήθως, η εμπορική ναυτιλία δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στον διεθνή χώρο. Το συνάλαγμα που προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται σε διαφορετικούς κλάδους της οικονομίας με κέρδη τα οποία δημιουργούν επενδύσεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές εφόσον η πλειοψηφία τους καλύπτουν τις παγκόσμιες μεταφορές συμβάλουν στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν. Περίπου 60.000 εμπορικά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας μεταφέρουν το 99,6 % των εμπορευμάτων. Τα πλοία σήμερα με την εξέλιξη της τεχνολογίας αλλά και την αύξηση των αναγκών κατασκευάζονται και εξοπλίζονται με συστήματα τα οποία είναι ανάλογα των φορτίων που μεταφέρουν. Αυτό δίνει στην ναυτιλία την δυνατότητα να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της Ε.Ε .

Κεφάλαιο 2 - Διώρυγα του Σουέζ

Η Διώρυγα του Σουέζ είναι ένας θαλάσσιος δρόμος τεχνητός στο επίπεδο της θάλασσας και το ύψος της στάθμης του νερού διαφέρει ελαφρώς, όπου σκοπό έχει τη σύνδεση της Μεσογείου με την Ερυθρά θάλασσα. Το κανάλι χωρίζει την αφρικανική ήπειρο από την Ασία και παρέχει μια γρήγορη διαδρομή μεταξύ Ευρώπης και γύρω ωκεανών της Ινδίας και του Δυτικού Ειρηνικού. Είναι μια από τις σηματικότερες οδούς στον κόσμο. Το πέρασμα αυτό χρησιμοποιείται συνεχώς καθώς είναι το πιο γρήγορο πέρασμα του Ατλαντικού Ωκεανού στον Ινδικό. Δίπλα από την Διώρυγα του Σουέζ υπάρχει σιδηρόδρομος αλλά και κανάλι γλυκού νερού. Το συνολικό μήκος φθάνει τα 190χλμ, το βάθος στα 11,6 μέτρα και το πλάτος του 160 μέχρι 200 μέτρα.



2.1 Φυσικά χαρακτηριστικά του καναλιού

Θα ξεκινήσουμε με το έδαφος του καναλιού το οποίο έχει υψηλή περιεκτικότητα λάσπης και πηλού, τα οποία δημιουργούν ιζήματα και οι όχθες του ποταμού αποτελούνται από σκληρές πέτρες και χαλύβδινα φύλλα οπότε και προστατεύονται από τα κύματα τα οποία παράγονται από τη διέλευση των πλοίων. Κάθε 125 μέτρα υπάρχουν ακυροβόλια ώστε σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης να μπορούν τα πλοία να προσδέσουν. Ακόμα υπάρχουν πινακίδες τοποθετημένες έτσι ώστε να βοηθούν στον εντοπισμό της θέσης του πλοίου

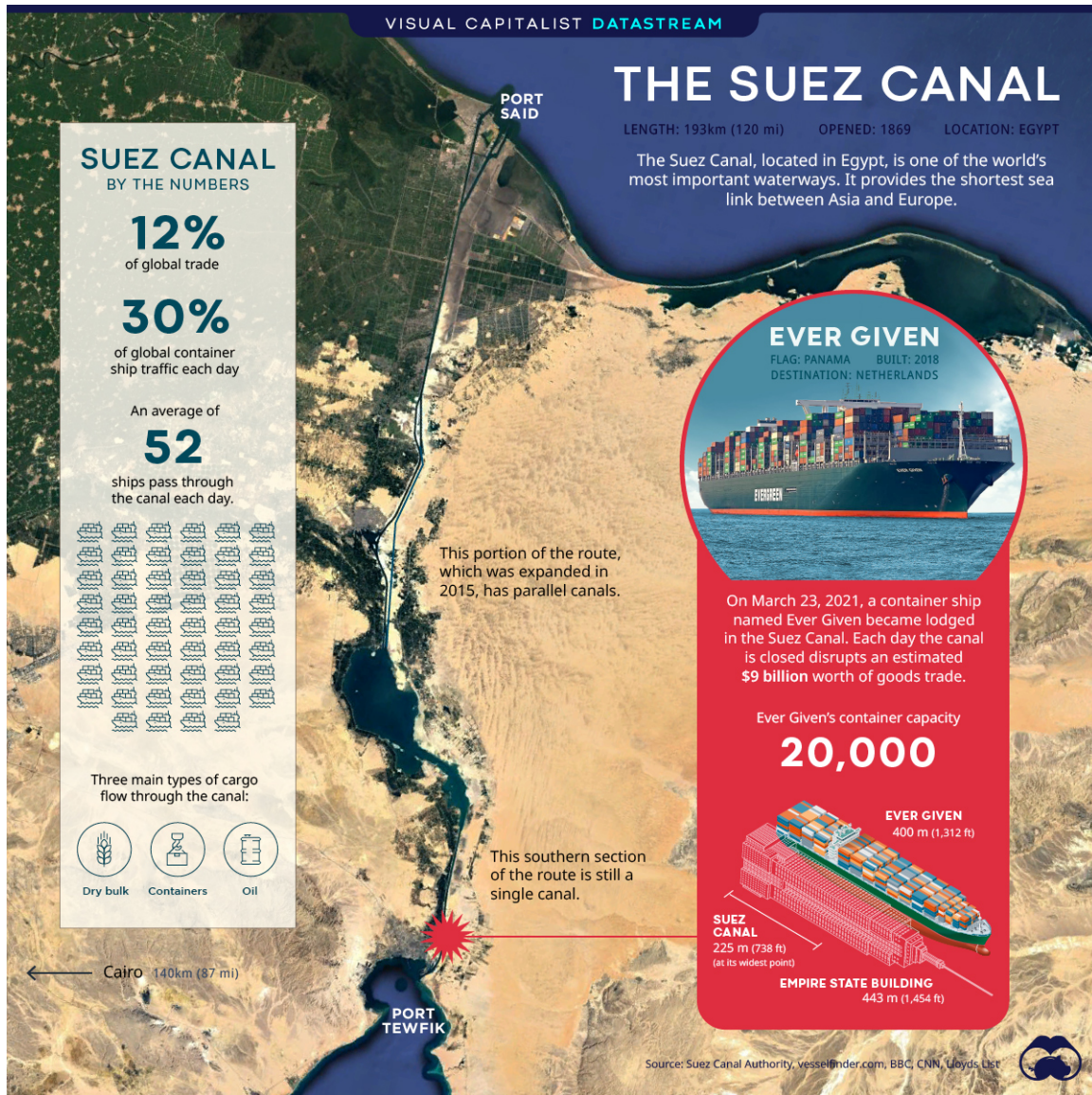
αντανακλώντας το φώς στους σημαντήρες και να διευκολύνουν τη νυχτερινή κυκλοφορία.

Η κατασκευή του καναλιού κράτησε περίπου δέκα χρόνια. Για πρώτη φορά το κανάλι άνοιξε στις 17 Νοεμβρίου 1869 και βέβαια η μέγιστη χωρητικότητα του ήταν 5000 τόνοι κάτι που για εκείνη την εποχή ήταν το κλασσικό μέγεθος των πλοίων. Το βάθος ήταν περίπου 8 μέτρα. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας το κανάλι άλλαξε και περίπου το 1956 το κανάλι απέκτησε βάθος 35 μέτρα και η υδάτινη περιοχή του έφτασε περίπου τα 1200 τετραγωνικά μέτρα. Το κανάλι συνέχισε να αναπτύσσεται αλλά σταμάτησε στις 5 Ιουνίου το 1967 καθότι ξέσπασε ο πόλεμος. Έκτοτε άνοιξε ξανά το 1975, καθαρίστηκε απο όσα πλοία είχαν βυθιστεί κατά την διάρκεια των πολέμων του 1967 και 1973 και το κανάλι ενώ είχε την υδάτινη περιοχή πρίν κλείσει, ξεκίνησε ο επανασχεδιασμός του, δημιουργήθηκαν νέες παρακάμψεις ώστε τα πλοία που πηγαίνουν βόρεια να μην χρειάζεται να περνούν απο το λιμάνι του Πόρτ Σαιντ. Το βύθισμα του έφτασε στα 66 πόδια μέχρι το 2010 και μπορούσε να υποδεχτεί περίπου 17.000 πλοία. Στόχος της διώρυγας είναι να μπορεί να δεχτεί περίπου το 99% όλων των μεθόδων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές αφού βέβαια φτάσει το βάθος της στα 72 πόδια.

Year	Number of Vessels	Amount of Cargo (Tons)
2011	17,800	692M
2012	17,224	740M
2013	16,596	754M
2014	17,148	822M
2015	17,483	823M
2016	16,833	819M
2017	17,550	909M
2018	18,174	983M
2019	18,880	1,031M
2020	18,829	1,170M

2.2 Χαρακτηριστικά Διώρυγας

Πλέον εφόσον το βύθισμα της διώρυγας έχει ως στόχο να φτάσει τα 72 πόδια , θα μπορεί να πάρει περίπου το 96% των τόνων νεκρού βάρους για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, αλλά και το 80% των δεξαμενόπλοιων και βέβαια το 100% όλων των υπόλοιπων πλοίων.



Οι τρεις χρονολογίες ορόσημο για την διώρυγα είναι οι παρακάτω,

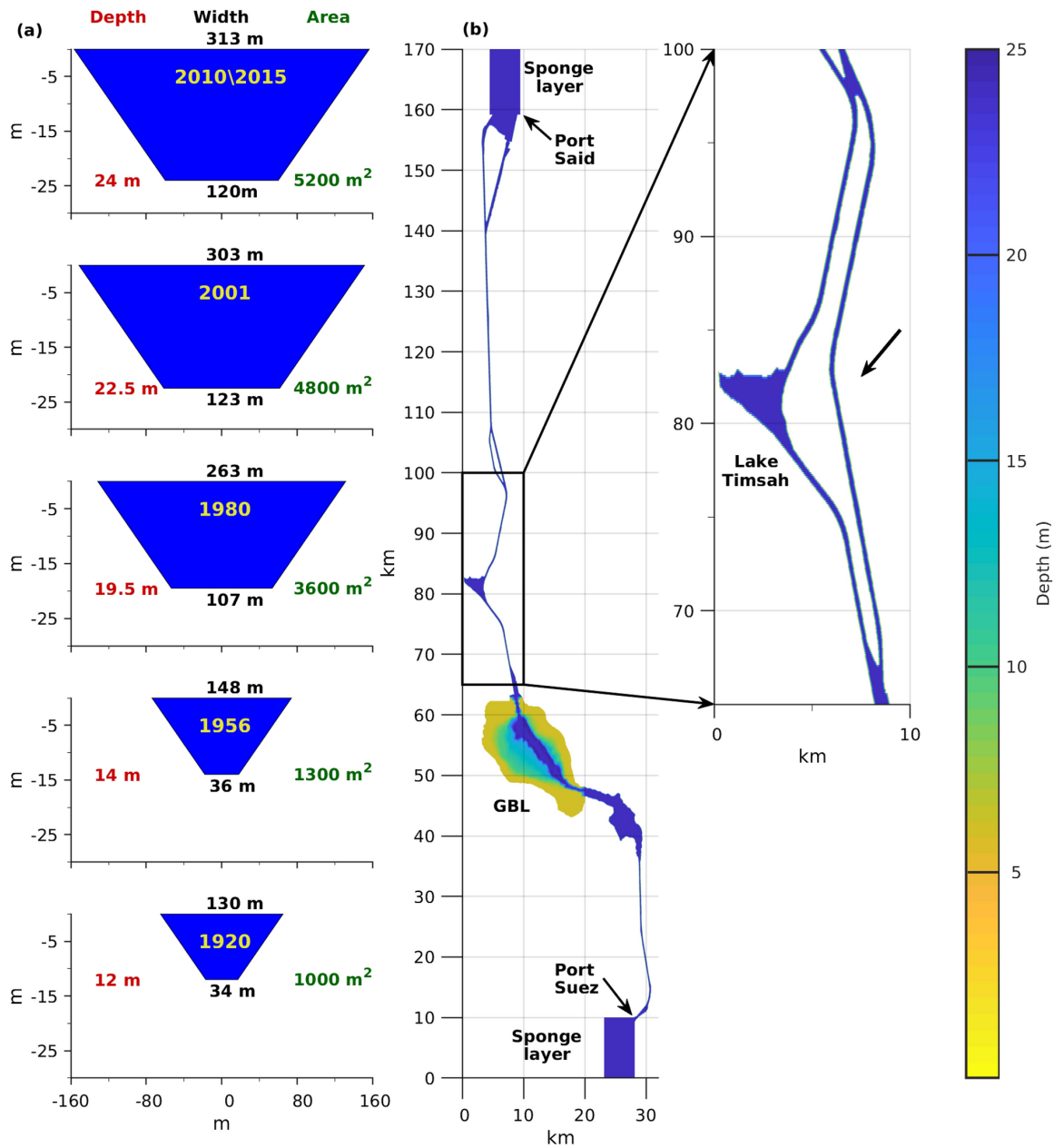
1869, όταν ανοίχθηκε για πρώτη φορά η διώρυγα με συνολικό μήκος 164 χλμ, βάθος 8 μ, βύθισμα φορτίου 6,7 μ και μέγιστο φορτίο πλοίου 5000 dwt/dead weight tonnage.

Το 1956 όταν η διώρυγα διεθνοποιήθηκε με συνολικό μήκος 175 χλμ, βάθος 14 μ, βύθισμα φορτίου 10,6 μ, και μέγιστο φορτίο πλοίου 30000 dwt.

Και τέλος το 2015 με συνολικό μήκος 193,3 χλμ, βάθος 24 μ, βύθισμα πλοίου 20,1 μ , και μέγιστο φορτίο πλοίου 240000 dwt.

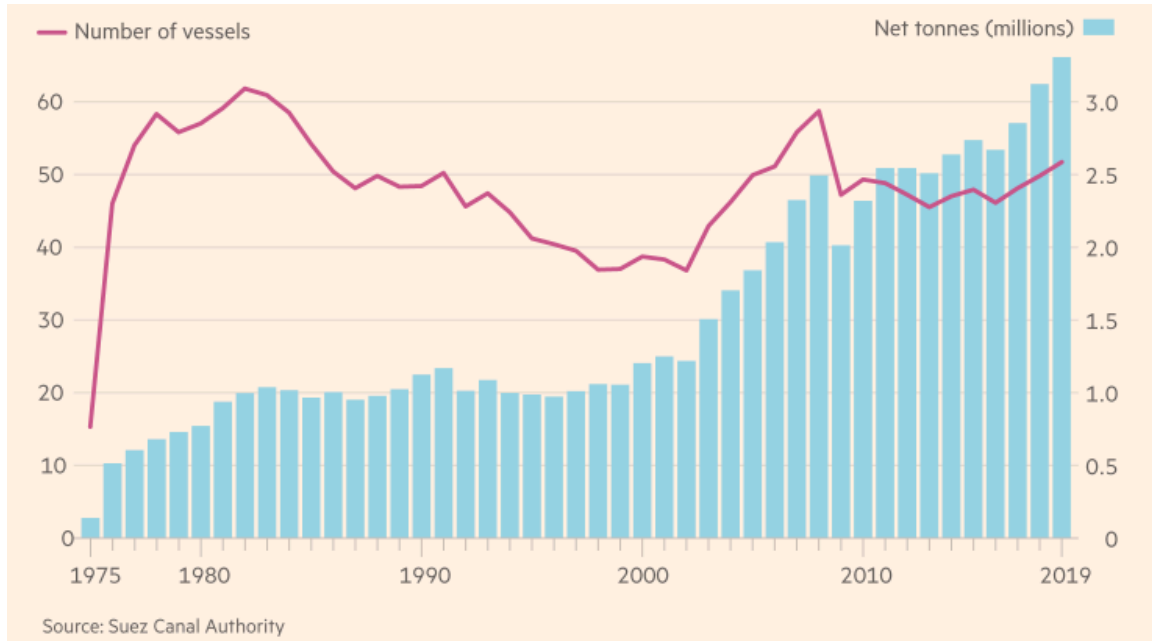
2.3 Προστασία του περιβάλλοντος .

Καθώς το 2015 ολοκληρώθηκε η επέκταση της διώρυγας του Σουέζ, η οποία και έγινε σε μόλις έντεκα μήνες, και περιελάμβανε την διαπλάτυνση της διώρυγας ώστε να αυξήσει την διέλευση των πλοίων απο την Μεσόγειο στην Ερυθρά Θάλασσα. Την περίοδο εκείνη στους δρόμους του Καΐρου αφίσες έκαναν λόγο για το πρότζεκτ αυτό που γοητεύει όλον τον κόσμο. Οι οικολόγοι έχουν όμως διαφορετική άποψη καθότι πιστεύουν οτι θα προκληθούν τεράστιες ζημιές στην οικολογία της Μεσογείου. Η διώρυγα πιστεύουν οτι θα είναι δρόμος για την εισβολή ειδών στη Μεσόγειο.



Περίπου στα 444 είδη περνούν την διώρυγα και πηγαίνουν προς τα βόρεια και δυτικά. Συγκεκριμένο είδος μέδουσας έχει παρατηρηθεί να εμφανίζεται σε μεγάλα σμήνη και αποτελεί εξαιρετικό κίνδυνο για φυτά, ψάρεμα και τουρισμό. Ακόμα, πρόσφατα καταστροφικά είδη λαγοκέφαλων εισέβαλλαν στο κανάλι. Είναι ένα ψάρι εισβολέας το οποίο περιέχει τοξικές ουσίες και αναγκάζει πολλούς ανθρώπους να καταφύγουν στο νοσοκομείο. Κουνελόψαρα έχουν καραστρέψει απέραντες εκτάσεις υποβρύχιων δασών, και βέβαια η πιο επικίνδυνη τροπική μέδουσα που μοιάζει με άσπρο – γαλανό μπαλόνη η γνωστή σε όλους Ροπιλέμα η νομαδική, έχει εισβάλει στη Μεσόγειο μέσω της διώρυγας από το 1970. Κάποιες από τις μέδουσες έχουν απενεργοποιήσει σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που βρίσκεται στην Ανατολική Μεσόγειο. Πιστεύεται ότι η

διώρυγα αυτή θα έπρεπε να έχει κατασκευαστεί με την τήρηση απαραίτητων μέτρων ασφαλείας μέσω φραγμάτων ώστε να ελαχιστοποιηθούν τέτοιες αφίξεις.



Κεφάλαιο 3 - Διώρυγα & τέλη.

Όσα σκάφη χρησιμοποιούν το κανάλι πληρώνουν τέλη – διόδια. Για την διευκόλυνση μας υπάρχει σχετικός τύπος υπολογισμού διοδίων Διόδια (τέλη) = SCNT του σκάφους x Συντελεστής διόδια (SDR) x Χρέωση SDR. Όποιο ποσό και εάν χρειαστεί να πληρώσει το πλοίο υπολογίζεται σε κάποιο νόμισμα το οποίο έχει ισοτιμία με βάση το συναλλαγματικό έλεγχο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Κάποια από τα αποδεκτά νομίσματα είναι Δολάριο ΗΠΑ, Λίρα στερλίνα, Ευρώ, Καναδικό Δολάριο, Γεν, Σουηδική κορόνα, Δανική Κορόνα, NOK, Ελβετικό φράγκο και Κινέζικα Γιουάν.

Ας δούμε όμως συγκεκριμένα πληροφορίες για τα διόδια – τέλη.

Τα δεξαμενόπλοια πρέπει να φορτώνονται με τον ίδιο ρυθμό πετρελαιοφόρων έρματος. Τα χημικά θα πρέπει να φορτώνονται με τον ίδιο ρυθμό πετρελαιοφόρων έρματος. Σε περίπτωση συνδιασμένων μεταφορών οι μεταφορείς χρεώνονται με το ποσοστό των πετρελαιοφόρων προϊόντων πετρελαίου και οι συνδιασμένοι μεταφορείς έρματος πρέπει να χρεώνονται με το ρυθμό μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην φορτίου.

Ας δούμε όμως και ένα αριθμητικό παράδειγμα σύμφωνα με τις παραπάνω πληροφορίες ώστε να γίνουν όλα πιο κατανοητά.

«Αν υποθέσουμε ότι θέλουμε να βρούμε πόσα τέλη πρέπει να πληρώσει ένα πλοίο LNG(Liquefied Natural Gas) με μέγεθος 175.000 εκατοστά.(1750 μέτρα).Η ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage-GT) του είναι 117.500. Με τον παράγοντα 0,67 οδηγούμαστε σε καθαρή χωρητικότητα (Net Tonnage-(NT) 78.725 και SCNT (SuezCanal Net Tonnage) 107.924.Με τη βοήθεια της στρογγυλοποίησης καταλήγουμε στους 108.000 SCNT. Έτσι το πλοίοθα πρέπει να πληρώσει:[5.000 SCNT x 7,88SDR/SCNT+5.000 SCNT x 6,13SDR/SCNT+ 10.000 SCNT x 5,30SDR/SCNT + 20.000 SCNT x 4,10 SDR/SCNT +30.000 SCNT x 3,80 SDR/SCNT +(108.000 SCNT – 70.000 SCNT) x 3,63 SDR/SCNT] x 1,40 USD/SDR= 639.800 USDσε φορτωμένη κατάσταση (in laden condition) and =544.300 USD σε κατάσταση έρματος(in ballast condition). Ως αποτέλεσμα πρέπει να πληρώσει 1.184.100 USD για ένα ταξίδιμετ'επιστροφής»¹

¹ Trabajo Fin De Master, Thomas Philipp Miksch, USA-ASIA LNG Shipping Route Optimization, February, 2019, http://oa.upm.es/54186/1/TFM_THOMAS_PHILIPP_MIKSCH.pdf

Suez Canal Toll Circular - 2015

Vessel Type	Suez Canal Net Tonnage													
	1st 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		Rest	
	L	B	L	B	L	B	L	B	L	B	L	B	L	B
Tankers of Crude Oil	7.88	6.70	5.58	4.74	4.22	3.59	3.59	1.78	1.80	1.53	1.55	1.32	1.52	1.29
Tankers of Petroleum Products	7.88	6.70	5.58	4.74	4.22	3.59	2.80	1.78	2.74	1.53	2.47	1.32	2.38	1.29
Dry Bulk Carriers	7.88	6.70	6.02	5.12	4.76	4.05	1.74	1.48	1.53	1.30	1.44	1.22	1.38	1.17
LPG Carriers	7.88	6.70	5.70	4.85	4.22	3.59	3.43	2.92	3.00	2.55	2.80	2.38	2.80	2.38
LNG Carriers	7.88	6.70	6.13	5.21	5.30	4.51	4.10	3.49	3.80	3.23	3.63	3.09	3.53	3.00
Chemical Carriers & Other Liquid bulk Carriers	8.24	7.00	6.37	5.41	5.08	4.32	3.70	3.15	3.30	2.81	3.10	2.64	3.05	2.59
Containerships	7.88	6.70	5.41	4.60	4.20	3.57	2.94	2.50	2.73	2.32	2.15	1.83	2.05	1.74
General Cargo Ships	7.88	6.70	6.08	5.17	4.24	3.60	3.18	2.70	3.08	2.62	3.03	2.58	2.97	2.52
Ro/Ro ships	7.88	6.70	5.86	4.98	4.56	3.88	3.29	2.80	3.08	2.62	2.97	2.52	2.86	2.43
Vehicls Carriers	7.88	6.70	5.41	4.60	4.05	3.44	2.89	2.46	2.73	2.32	2.15	1.83	2.05	1.74
Passenger Ships	7.88	6.70	5.54	4.71	4.56	3.88	3.23	2.75	3.18	2.70	3.08	2.62	2.97	2.52
Special Floating Units	8.55	—	5.66	—	5.09	—	3.61	—	3.61	—	3.40	—	3.08	—
Other Vessels	8.24	7.00	5.55	4.72	4.67	3.97	3.40	2.89	3.29	2.80	3.08	2.62	2.97	2.52

3.1 Η σημασία της διώρυγας του Σουέζ

Το κανάλι θεωρείται η πιο σύντομη σύνδεση μεταξύ ανατολής και δύσης λόγω της μοναδικής γεωγραφικής του θέσης. Συνδέει τη Μεσόγειο θάλασσα στο λιμάνι και την κόκκινη θάλασσα στο Σουέζ. Ιδιαίτερα όσο οι θαλάσσιες μεταφορές εξελίσσονται τόσο η σημασία της διώρυγας ενισχύεται. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι μόνο το 2007 πέρασαν απο το κανάλι 7,5% των πλοίων του παγκόσμιου εμπορίου, δηλαδή περίπου 318.000 τόνοι φορτίου. Τα ετήσια έσοδα του έφτασαν περίπου τα 5.000.000.000 δολάρια. Το συγκεκριμένο παράδειγμα αφορά το έτος 2007, όπου η διέλευση απο τη διώρυγα ήταν υψηλή αλλά, αυτό με την πάροδο των χρόνων έχει αλλάξει και μάλιστα έχει αυξηθεί κατα πολύ.



Σημείο Εκκίνησης	Σημείο Τερματισμού	Απόσταση σε Ναυτικά Μίλια		Οικονομία σε μίλια	
		Κανάλι Σουεζ	Ακρωτήριο Καλής Ελπίδος (Αφρική)	Μίλια	%
	Constanza	4144	12094	7950	66
Ras Tanura	Lavera	4684	10783	6099	57
	Rotterdam	6436	11169	4733	42
	New York	8281	11794	3513	30
Jeddah	Piraeus	1316	11207	9891	88
	Rotterdam	3997	10797	6800	63
Tokyo	Rotterdam	11192	14507	3315	23
Singapore	Rotterdam	8288	11755	3467	29

Πίνακας 2: Εξοικονόμηση καυσίμου πλοίου- Σύγκριση Διώρυγας του Σουέζ/ Ακρωτήριο Καλής Ελπίδας - Πηγή: Suez Canal Authority

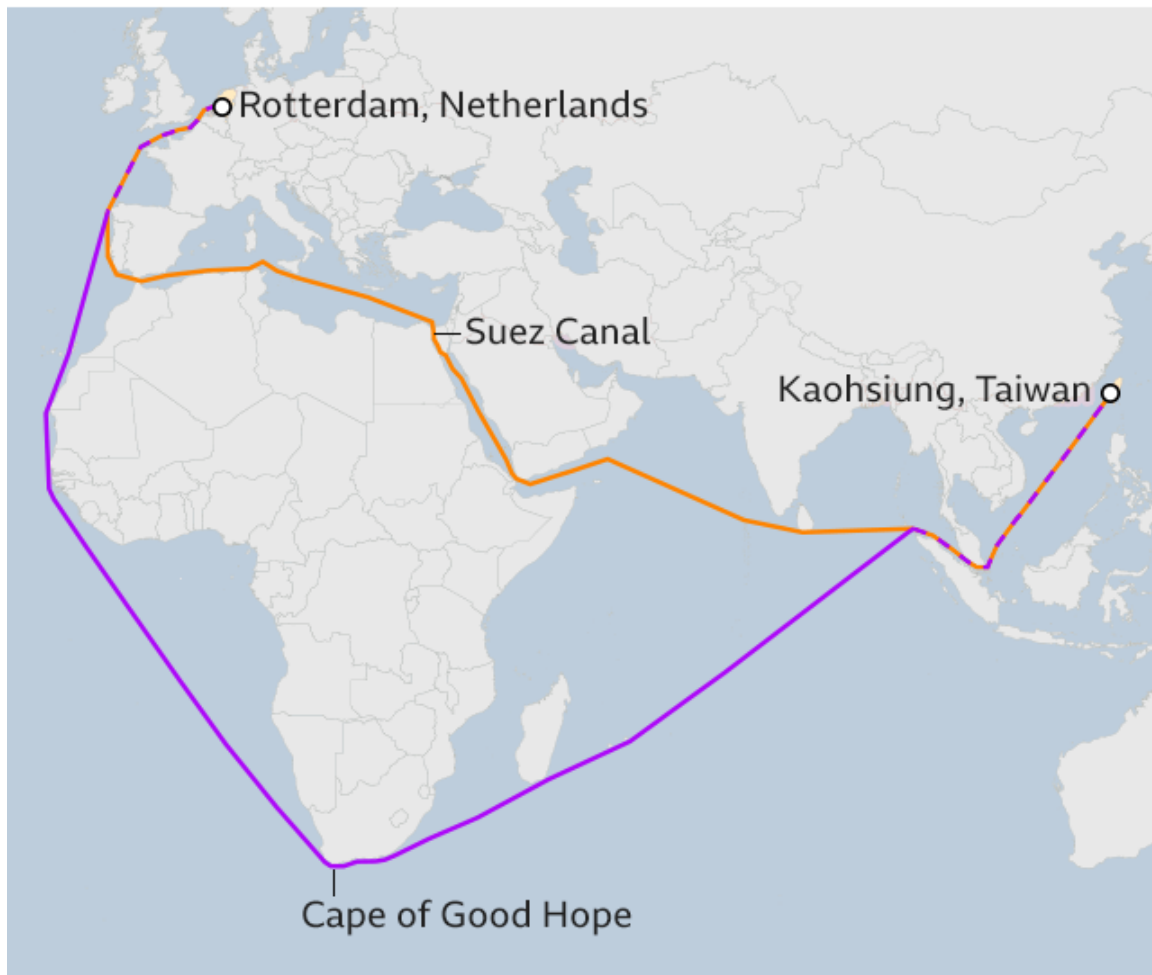
3.2 Πλεονεκτήματα του καναλιού.

Το κανάλι είναι το μεγαλύτερο στον κόσμο χωρίς υδροφράκτες. Στο κανάλι η πλοήγηση μπορεί να γίνει είτε μέρα, είτε νύχτα χωρίς περιορισμούς. Τα ατυχήματα είναι σχεδόν μηδενικά σε σύγκριση με άλλους θαλάσσιους δρόμους. Υπάρχει η δυνατότητα εκβάθυνσης και διεύρυνσης όταν χρειαστεί για να γίνει διέλευση μεγαλύτερων και περισσότερων πλοίων. Μπορεί να φιλοξενεί μερικώς φορτωμένα VLCC και ULCC και με την υιοθέτηση του Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σκαφών, τα σκάφη πλέον μπορούν να παρακολουθούνται σε κάθε σημείο της Σιώρυγας ώστε να μπορούν να γίνουν οι απαραίτητες παρεμβάσεις σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Alternative route for shipping while Suez Canal blocked

 Using Suez Canal	 Around Cape of Good Hope
10,000 nautical miles (18,520km)	13,500 nautical miles (25,002km)
25.5 days*	34 days*

*Based on ship's average speed of 16.43 knots



Source: Vessels Value

BBC

3.3 Νέο κανάλι – επέκταση της Διώρυγας.

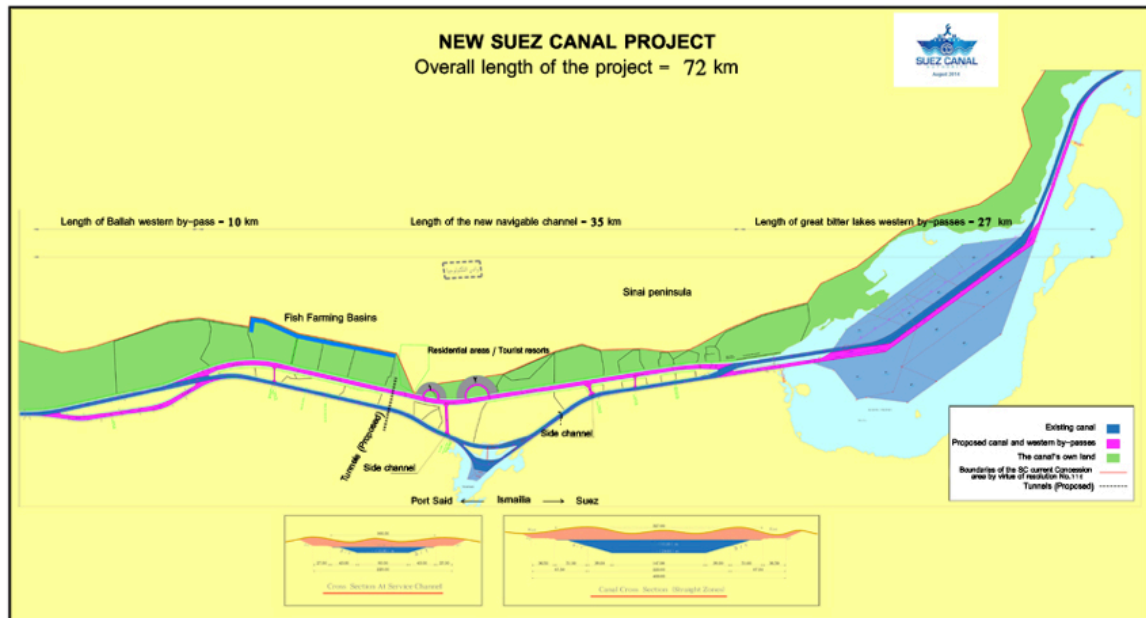
Η διώρυγα επεκτάθηκε στις 6 Αυγούστου το 2015, οπότε και η κύρια υδάτινη οδός έγινε βαθύτερη και πλέον παράλληλα με την αρχική διώρυγα υπάρχει άλλος ένας θαλάσσιος δρόμος 22 χιλιομέτρων ώστε να υποστηρίξει την διέλευση πλοίων αλλά και να αναζωογονηθεί η οικονομία της Αιγύπτου. Βέβαια το συγκεκριμένο θέμα είναι αρκετά αμφιλεγόμενο καθώς πιστεύεται ότι εφόσον έχει αυξηθεί αρκετά το παγκόσμιο εμπόριο ίσως η οικονομική ανάπτυξη να είναι αδύνατη. Το κόστος του έργου αυτού θα φτάσει περίπου τα 8,5 δίσ το οποίο είναι αρκετά μεγάλο και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε κάποιες άλλες κοινωνικές παροχές. Το έργο αυτό κρίθηκε περισσότερο αισιόδοξο απ ότι θα έπρεπε και βέβαια το όφελος του περισσότερο πολιτικό είναι απ ότι οικονομικό. Ενώ το κόστος ανέρχεται στα 8,5 δίσ όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τα έσοδα απο αυτό εκτιμάται ότι θα είναι 13,2 δίσ μέχρι το 2023. Σε αντίθετη περίπτωση, που δεν είχαμε δηλαδή την επέκταση της διώρυγας τότε τα κέρδη θα ήταν περίπου στα 5,3 δίσ. Είναι ξεκάθαρο λοιπόν ότι οικονομικά η κίνηση αυτή δεν επέφερε σημαντικά ποσά.

Actual dredged quantities according to progress of works	258.8 million cubic meters
Duration of execution	12 months, including mobilization of dredgers
Consortium's first dredger to be employed in the project	Dredger "Al-Marifaa" on Nov. 5th,2014
Quantities of Dry excavation works	250 million cubic meters
Highest daily rate of dredged quantities was achieved by dredger "Ibn Batouta" on April 6th,2015	230,000 cubic meters
Highest daily output of dredged quantities was achieved on May 31th ,2015	1.73 million cubic meters
Number of dredgers employed in the project	45 dredgers
Number of sedimentation basins	20 basins

Το νέο κανάλι θα φτάσει τα 95 χλμ, και βέβαια θα γίνει εμβάθυνση και διεύρυνση των παρακαμπτήριων Great Bitter Lakes και της παρακάμψης Ballah, συνολικού μήκους 37 χλμ.

Το νέο παράλληλο κανάλι θα χρησιμοποιείται ώστε να μεγιστοποιείται το όφελος σε σχέση με το παρόν κανάλι και βέβαια να διευκολύνετε η κυκλοφορία προς τις δύο κατευθύνσεις, να μειώνει όσο το δυνατόν περισσότερο τον χρόνο αναμονής και το σημαντικότερο να μειώσει τον χρόνο ταξιδιού απο το ένα άκρο του καναλιού στο άλλο. Το έργο θα ολοκληρωθεί σε 12 μήνες. Εφόσον αναμένεται αύξηση του εμπορίου η

Διώρυγα θα προσφέρει αύξηση της αριθμητικής ικανότητας της οδού και σίγουρα θα είναι η οδός αυτή που θα επιλέγουν οι πλοικτήτες ανα τον κόσμο, βγάζοντας εκτός ανταγωνισμού τις υπόλοιπες διαδρομές. Αναμένεται αύξηση του κέρδους και του εθνικού εισοδήματος της Αιγύπτου.



Κεφάλαιο 4 - Μελλοντικά σενάρια για τη Διώρυγα του Σουέζ .

Η επέκταση της διώρυγας για αρκετούς επιστήμονες σημαίνει οικολογική καταστροφή στην Μεσόγειο. Επειδή η διάνοιξη της διώρυγας θα κάνει ευκολότερη την εμφάνιση νέων ξένων ειδών, οι επιστήμονες υποστηρίζουν ότι η οικολογική καταστροφή είναι θέμα χρόνου.

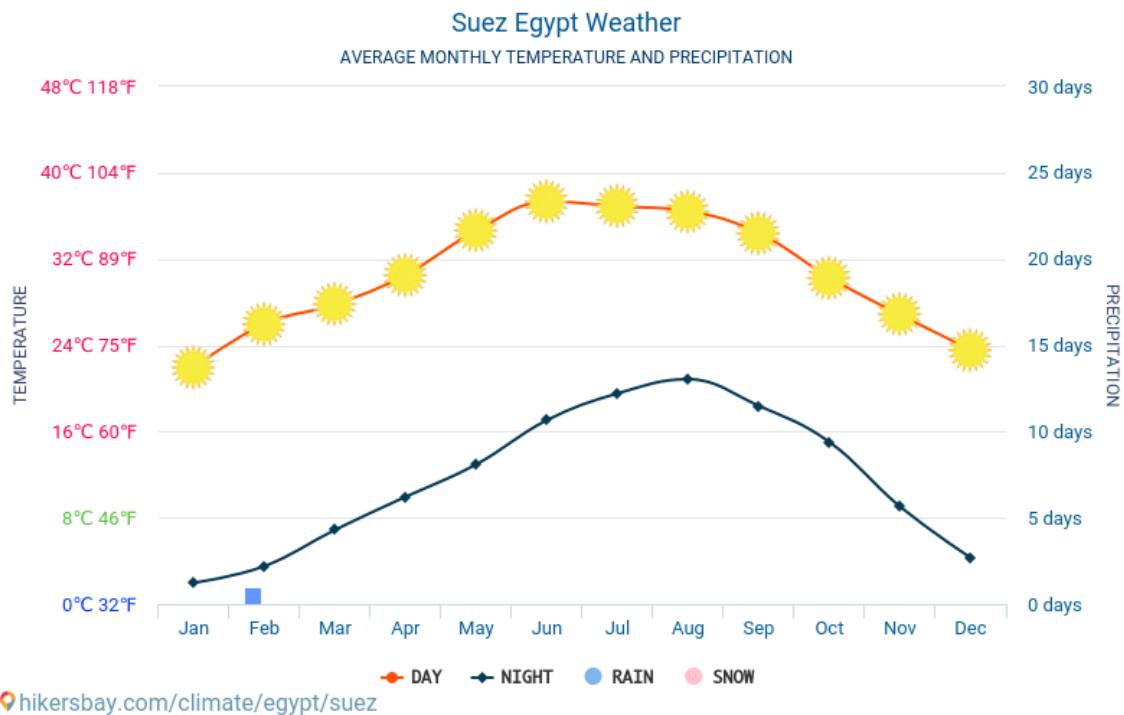
Περίπου 700 είδη έχουν ήδη εμφανιστεί στην Μεσόγειο και τα μισά από αυτά υπολογίζεται ότι έχουν φτάσει στην περιοχή από την Ερυθρα Θάλασσα μέσα από την Διώρυγα του Σουέζ.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η τροπική τσούχτρα *Rhopilema nomadica*, η οποία εμφανίστηκε το 1970, με τεράστια κοπάδια κάτι που σημαίνει δυσκολία στην αλιεία, και

παρεμπόδιση του τουρισμού. Αλλά και ο δηλητηριώδης λαγοκέφαλος ο οποίος και αντικατέστησε αρκετά τοπικά είδη.

Πιστεύεται ότι το άνοιγμα της νέας διώρυγας χωρίς την εφαρμογή μέτρων δεν αποτελεί καλή ιδέα από τους υδροβιολόγους.

Η διώρυγα πολλοί επιστήμονες πιστεύουν ότι κατασκευάστηκε χωρίς να έχει γίνει πριν λεπτομερής περιβαλλοντική μελέτη. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι σε αρκετές περιοχές του δρόμου υπάρχουν νερά με υψηλή περιεκτικότητα σε αλάτι κάτι που αρκετοί οργανισμοί δεν αντέχουν. Το πρόβλημα αυτό δεν θα λυθεί εάν δεν γίνουν γενετικές αναλύσεις στα ξένα είδη και αν δεν αναλυθούν οι περιεκτικότητες των υδάτων στην περιοχή.



Τα έσοδα από αυτό το έργο γνωρίζουμε ότι φτάνουν τα 200 εκατομμύρια ευρώ και τα κέρδη είναι περίπου 122 εκατομμύρια ευρώ. Για την οικονομία της περιοχής αυτό αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς ανάπτυξης. Η Αιγυπτιακή κυβέρνηση δίνει βαρύτητα σε συνεργασίες με διεθνείς οργανισμούς ώστε να υλοποιηθεί το έργο αυτό. Αυτό σημαίνει νέες θέσεις εργασίας, νέες επενδύσεις, και νέες ευκαιρίες

απασχόλησης για τουλάχιστον τα επόμενα δύο χρόνια. Η διώρυγα επηρεάζει την οικονομία αναλόγως με την πορεία διεθνώς και όπως είναι φυσικό, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι παρέχει εργασία και στέγη σε χιλιάδες ανθρώπους.

Εαν λοιπόν επηρεαστεί στο μέλλον η οικονομική δυναμική της διώρυγας, τότε χιλιάδες εργαζόμενοι θα αντιμετωπίσουν οικονομικά προβλήματα, και κατ'επέκταση θα επηρεαστεί η παγκόσμια οικονομία καθώς είναι ένας από τους σημαντικότερους ναυτικούς δρόμους στην παγκόσμια ναυτιλία.

Επίλογος

Η διώρυγα του Σουέζ είναι μια απο τις σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς στον κόσμο η οποία συνδεεί την Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα. Η χρησιμοποίηση της έχει σημαντικά πλεονεκτήματα οικονομικά, πολιτικά και στατιωτικά για πολλές χώρες. Η Βρετανία για παράδειγμα είναι μια χώρα η οποία επωγελήθηκε αρκετά απο την διώρυγα καθώς προσέφερε εύκολη πρόσβαση και εμπόριο με τις αποικίες της στις Ανατολικές Ινδίες. Ένα ταξίδι απο τις Βρετανικές νήσους στην Ινδία είναι περίπου 16000χλμ. εαν το πλοίο περνούσε απο το ακρωτήριο της καλής ελπίδας. Εάν όμως περνούσε απο την διώρυγα τότε η απόσταση μειωνόταν κατά 6000χλμ.

Η διώρυγα συνεισφέρει σε τεράστιο βαθμό στην διεξαγωγή πετρελαίου παγκοσμίως. Όσον αφορά την στρατηγική σημασία της διώρυγας, αρκετά γεωπολιτικά γεγονότα που συνδέονται με το πετρέλαιο επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση του.

Το γεγονός δημιουργίας εργοστασίων σε χώρες με φτηνότερο εργατικό δυναμικό και πρώτες ύλες φέρνει την ανάγκη μεταφοράς των τελικών αυτών προϊόντων στην Ευρώπη και τις Η.Π.Α. Αυτή την δυνατότητα την προσφέρει η διώρυγα του Σουέζ. Σε περίπτωση που η διώρυγα έκλεινε θα είχε τρομερές συνέπιες για την παγκόσμια οικονομία. Ο ρόλος της στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα, ναυτιλία και εμπόριο είναι καθοριστικός και βέβαια ακόμα και σήμερα πολλές χώρες προσπάθησαν και προσπαθούν να τις χρησιμοποιήσουν προς όφελος τους.

Βιβλιογραφία.

Ελληνική Αρθρογραφία

ΚΙΝΔ – Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Τσέκερης και Τσούμα (2010) Μεταφορές και Οικονομία - Συμβολή, τάσεις και προοπτικές με έμφαση στις χερσαίες μεταφορές. ΚΕΠΕ, Αθήνα.

«Το Διεθνές Εμπόριο, η ανάπτυξη του μέσω της ναυτιλίας και η ελληνική πραγματικότητα», Μανέγα Έφη, Κοτζαπαναγιώτογλου Ελένη, Πρέβεζα 2005

Ξενόγλωσση αρθρογραφία

The International Status of the Suez Canal , Joseph A. Obieta, S.J , Harvard Law School.

The Suez Canal Problem, July 26 – September 22 1956, A Documentary Publication.

New Facts and Figures Relative to the Isthmus Of Suez Canal, M. Ferdinand De Lesseps, London Effingham Wilson 11, Royal Exchange 1856.

Abernethy David B., The dynamics of global dominance: European overseas empires 1415-1980, Yale university press, 2000.

Trabajo Fin De Master, Thomas Philipp Miksch, USA-ASIA LNG Shipping Route Optimization, February, 2019.

Wilson Arnold T., the Suez canal ,its past present and future ,Oxford university press ,London, 1939

Abernethy David B., The dynamics of global dominance: European overseas empires 1415-1980, Yale university press, 2000

Διαδικτυακές Πηγές

<https://e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/> 13/12/2021

<https://www.adsol.gr/thalassies-metafores-kontainer/> 13/12/2021

<https://www.unitshipping.gr/el/ypiresies/thalassies-metafores> 13/12/2021

<https://www.lrqa.com/el-gr/> 13/12/2021

https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm 13/12/2021

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx> 13/12/2021

<https://eunavfor.eu> 13/12/2021

https://www.efsyn.gr/kosmos/maties-ston-kosmo/oikologika/6438_soyez-apeilei-ti-mesogeio 13/12/2021

<https://www.dw.com/el/οικολογικοί-φόβοι-για-τη-νέα-διώρυγα-του-σουέζ/a-18632555>
13/12/2021

<https://www.visualcapitalist.com/suez-canal-critical-waterway-comes-to-halt/> 13/12/2021

<https://www.seawaysmarine.com/Suez-Canal-Toll-Circular-2015.html> 13/12/2021

http://oa.upm.es/54186/1/TFM_THOMAS_PHILIPP_MIKSCH.pdf 13/12/2021

<https://www.theguardian.com/world/2014/nov/30/suez-canal-scheme-threatens-mediterranean-ecosystem-economic-activity> 13/12/2021

<https://www.in.gr> 13/12/2021

<https://www.lr.org/el-gr/> 13/12/2021

https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm 13/12/2021

http://www.seapace.com/scinfo/scinfo_r6.htm 13/12/2021

www.suezcanal.gov.eg 13/12/2021

www.news.bbc.co.uk 13/12/2021

www.somaliareport.com 13/12/2021

https://el.wikipedia.org/wiki/Διώρυγα_του_Σουέζ 13/12/2021

<https://www.sansimera.gr/articles/31> 13/12/2021

<https://www.liberal.gr/apopsi/pos-to-kanali-tou-souez-mporei-na-ektoxeusei-ton-plithorismo/366422> 13/12/2021