

Ιούνιος 2017

*Panama Canal*  
*Ιστορική Αναδρομή και Προοπτική για το Μέλλον*



Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας  
Σχολή Πλοιάρχων

Μιχαήλου Γεώργιος (ΑΓΜ:4150)

Καθηγητής: Καραουλάνης Δημήτριος

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ:  
ΠΑΝΑΜΑ CANAL,  
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΜΙΧΑΗΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ  
Α.Γ.Μ: 4150**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:  
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Ονοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

-ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ, ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΕΙΔΗ ΔΙΩΡΥΓΩΝ.....ΣΕΛ.3

### - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

-1.1 Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ (PANAMA CANAL).....ΣΕΛ.4

-1.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ.....ΣΕΛ.6

-1.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΥΡΥΝΣΗΣ GAILLARD CUT.....ΣΕΛ.8

-1.4 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΕΡΓΟ.....ΣΕΛ.8

-1.5 ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ-ΑΝΑΛΗΨΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ.....ΣΕΛ.10

### -ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

-2.1 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΔΙΩΡΥΓΑΣ..... ΣΕΛ.11

-2.2 ΔΙΟΔΙΑ.....ΣΕΛ.14

-2.3 ΔΙΕΛΕΥΣΗ - ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ..... ΣΕΛ.15

-2.4 ΡΥΠΟΙ..... ΣΕΛ.17

-2.5 ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ..... ΣΕΛ.18

-2.6 ΑΠΟΔΟΣΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ..... ΣΕΛ.18

### - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

-3.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ.....ΣΕΛ.19

-3.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.....ΣΕΛ.21

### - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

-4.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....ΣΕΛ.27

-4.2 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ HIGH SEAS ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΑΝΗΚΕΙ Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ..... ΣΕΛ.31

### -ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

-5.1 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΠΑΝΑΜΑ.....ΣΕΛ.31

-5.2 RIVAL NICARAGUA CANAL.....ΣΕΛ.34

- ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....ΣΕΛ.37

## Εισαγωγή

### Διώρυγες

#### Ορισμός

Για να ορίσουμε τον όρο διώρυγα μπορούμε να την περιγράψουμε ως το τεχνικό έργο εκείνο για παροχέτευση-αποχέτευση νερού ή σύνδεση ποταμών, λιμνών ή θαλασσών συνήθως μεγάλου μήκους και πλάτους κατ' είδος μεταξύ τους ή κεχωρισμένα.

#### Ιστορικά στοιχεία

Η ανάγκη για κατασκευή και διάνοιξη διωρύγων εμφανίζεται ήδη από τους μυθικούς χρόνους. Συγκεκριμένα η ελληνική μυθολογία αναφέρει τους στάβλους του Αυγεία ως πρώτο στάδιο δημιουργίας άρδευσης. Αργότερα στην Ασσυρία κατασκευάστηκε διώρυγα μήκους 80 χλμ. για λόγους υδροδότησης της γύρω περιοχής. Τα πειράματα και οι ίδιου είδους επιχειρήσεις συνεχίστηκαν για πολλούς αιώνες στην Ανατολή με πιο σημαντική αυτή στην Κίνα ονομαζόμενη και ως Μεγάλη διώρυγα που ένωνε τον ποταμό Γιανγκ τσε με το Πεκίνο. Ερχόμενοι στη δύση και πιο συγκεκριμένα στην Ευρώπη βλέπουμε τους ρωμαίους να πρωτοστατούν στα εκτεταμένα συστήματα διωρύγων κυρίως στη Νότια Ευρώπη και τη Βρετανία. Υπολείμματα των έργων αυτών φέρνει ακόμη και σήμερα στο φως η αρχαιολογική σκαπάνη.



## Είδη διωρύγων

- 1) διώρυγες παροχέτευσης
- 2) διώρυγες αποχέτευσης
- 3) διώρυγες σύνδεσης

Η μεγαλύτερη από τις διώρυγες σύνδεσης είναι του Παναμά με την οποία θα ασχοληθεί η παρούσα εργασία, οι οποίες απαρτίζονται συνήθως από μεγάλου μήκους αύλακες χωρίς κλίση και συνδέουν ίσου ύψους επιφάνειες ύδατος. Αυτές χαρακτηρίζονται και ως πλωτές διώρυγες.

Διακρίσεις πλωτών διωρύγων :

- 1) ποτάμιες
- 2) λιμναίες
- 3) θαλάσσιες
- 4) μεικτές
- 5) κλιμακωτές (Panama canal)

## Κεφάλαιο 1

### 1.1 Η διώρυγα του Παναμά (Panama Canal)

Η Διώρυγα του Παναμά είναι η δεύτερη σε ναυτιλιακή σπουδαιότητα, από την άποψη των θαλασσίων μεταφορών, στον κόσμο μετά τη Διώρυγα Σουέζ. Με ανισοϋείς δεξαμενές ενώνει την επί του Ατλαντικού βόρεια ακτή με εκείνη του Ειρηνικού ωκεανού, νότια. Έχει συνολικό μήκος 48 ναυτικά μίλια (περίπου 77,1 χλμ), πλάτος 45 μ. και βάθος 11 μ. Η πρώτη διέλευση πλοίου έγινε στις 15 Αυγούστου 1914. Έχει δυναμικότητα διέλευσης 50 πλοία ημερησίως. Τα πλοία καταβάλλουν τέλη (δικαιώματα) βάσει της χωρητικότητας που έχουν (Panama canal tonnage).

Ένα έργο που για να ολοκληρωθεί έκανε 12 χρόνια και ενώνει τους 2 ωκεανούς, Ατλαντικό και Ειρηνικό μέσω μιας τεχνητής διώρυγας μήκους 80 χλμ. διαμέσου ενός ορεινού όγκου της Κεντρικής Αμερικής. Αυτό ήταν και το κυριότερο πρόβλημα, διότι η λίμνη που υπάρχει μέσα στον ορεινό αυτό όγκο είναι περίπου 100 μέτρα πιο ψηλά από την στάθμη των ωκεανών. Έτσι έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος να ανυψώνονται τα πλοία μέχρι αυτό το ύψος. Δημιουργήθηκε κατ' αρχάς λοιπόν μία τεράστια τεχνητή λίμνη και 3 ενότητες που έχουν 3 δεξαμενές η καθεμιά.



Σκοπός αυτών των δεξαμενών, βασισμένων στην αρχή των συγκοινωνούντων δοχείων, είναι να ανυψώνουν ή να κατεβάζουν τα πλοία σε διαδοχικά επίπεδα. Κάθε δεξαμενή έχει μήκος 305 μέτρων, πλάτος 33.5 μέτρων και βάθος 25.3 μέτρων. Έτσι το μέγιστο μέγεθος ενός πλοίου για να μπορέσει να περάσει είναι Μήκος = 295 μέτρα Πλάτος = 32 μέτρα και Βύθισμα = 12 μέτρα.

Στις πρώτες δεξαμενές (Gatun) το πλοίο που κατευθύνεται από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό ανυψώνεται διαδοχικά 25 μέτρα για να μπορέσει να φτάσει στο ύψος της τεχνητής λίμνης. Αφού διασχίσει περίπου 33 ναυτικά μίλια φτάνει στην δεύτερη συστοιχία δεξαμενών (P. Miguel) όπου κατεβαίνει τα 9 μέτρα για να μπει στην λίμνη Μιραφλόρες. Και τέλος φτάνει στις τελευταίες δεξαμενές Miraflores όπου κατεβαίνει πάλι διαδοχικά αλλά 20 μέτρα για να έρθει στο ύψος των υδάτων του Ειρηνικού ωκεανού.

Το κομβικό σημείο της τοποθεσίας του κράτους οδήγησε στη σκέψη και την ανάγκη να ενωθούν οι δυο αυτοί ωκεανοί από εκείνο το στενό σημείο προκειμένου να εξοικονομηθεί χρόνος και χρήματα αφού πλέον τα καράβια είτε επιβατικά είτε εμπορικά δε θα χρειαζόταν να κάνουν το περίπλοο της λατινικής Αμερικής.

Για πρώτη φορά η σκέψη για σύζευξη των δυο μεγαλύτερων ωκεανών του πλανήτη γεννήθηκε το 1501. Προσπάθειες είχαν προηγηθεί για να διανοιχθεί η διώρυγα ωστόσο δεν τελεσφόρησαν λόγω των εδαφικών ανωμαλιών, της διαφοράς της στάθμης μεταξύ των δυο ωκεανών αλλά και της παλίρροιας σε συνδυασμό με τα μειωμένα εργατικά χέρια τα οποία ολοένα και λιγόστευαν από τις τοπικές ασθένειες-μάστιγες της εποχής.

Οι Η.Π.Α. διενεργούν από τη διώρυγα του Παναμά το 55% των κρατικών μεταφορών τους, καθώς επίσης και η Βρετανία το 20% και η Νορβηγία το 15%.



Το 1876 οι Γάλλοι επιλέγουν τον ισθμό του Παναμά σαν ιδανικό μέρος για τη διάνοιξη της διώρυγας και ιδρύεται η Διεθνής Εταιρεία της Ωκεάνιας Διώρυγας που εξουσιοδοτεί ως ανάδοχο του βαρυσήμαντου αυτού οικοδομικού έργου τη γαλλική εταιρεία Λεσσέψ.

Πράγματι το 1881 η Γαλλική εταιρεία επιχειρεί να εκκινήσει διεργασίες προκειμένου να πραγματοποιήσει το έργο που είχε αναλάβει.

Λόγο κακής διαχείρισης, διαφθοράς, κλοπής σε συνδυασμό με το υπάρχον πρόβλημα έλλειψης εργατικού δυναμικού τερματίζεται η προσπάθεια το 1888 καθώς η εταιρεία περιέρχεται σε πτώχευση.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιλήφθηκαν το μέγεθος της σημασίας της διώρυγας μετά από τις ναυτικές δυσχέρειες οι οποίες προέκυψαν από τον πόλεμο της Ισπανίας το 1898.

Η κυβέρνηση της Ουάσινγκτον ήλθε σε διαπραγματεύσεις με την Κολομβία που τότε ήταν ιδιοκτήτρια χώρα του Ισθμού και στη συνέχεια με τη Δημοκρατία του Παναμά με την οποία και τελικά υπογράφει την συνθήκη της 18ης Νοεμβρίου 1903. Για να ολοκληρωθεί το έργο χρειάστηκαν 12 χρόνια.

Το 1904 η αμερικανική κυβέρνηση εξαγόρασε τα γαλλικά δικαιώματα. Η συνθήκη όριζε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες θα διοικούν για αόριστο χρονικό διάστημα μια ζώνη 10 ναυτικών μιλίων εκατέρωθεν της διώρυγας (η ζώνη της διώρυγας) και θα καταβάλλουν αμέσως 10 εκατομμύρια δολάρια στο κρατικό ταμείο της Δημοκρατίας του Παναμά και έπειτα από εννέα χρόνια θα καταβάλλουν 250 χιλιάδες δολάρια ετησίως. Στην πραγματικότητα δόθηκε στον Παναμά το Δεκέμβριο του 1999.

Επιπλέον, όσον αφορά την γαλλική ανάδοχο εταιρεία Λεσσέψ θα ελάμβανε 210 εκατομμύρια φράγκα για τα δικαιώματα της και την κάλυψη των υλικών υποδομής. Συνολικά η διώρυγα κόστισε 375 εκατομμύρια δολάρια.

Το μηχανικό σώμα του αμερικανικού στρατού, το οποίο αποφάσισε την κατασκευή της διώρυγας με υδατοφράκτες ανέλαβε το έργο το 1904.

Την 3η Αυγούστου 1914 το πρώτο πλοίο ανοικτής θαλάσσης που διήλθε από τον έναν ωκεανό στον άλλον ήταν το “Ανκόνα” και μετέφερε 200 επιβάτες. Λίγο αργότερα η διώρυγα παραδόθηκε και στη διάθεση της εμπορικής ναυτιλίας.

Στρατιωτικά σήμερα η διώρυγα του Παναμά συνεχίζει να θεωρείται ουδέτερη θάλασσα.

## **1.2 Λειτουργικός Μηχανισμός Διώρυγας**

Η διάνοιξη της διώρυγας δεν αποτελούσε εύκολο έργο καθώς λόγω αντικειμενικών προβλημάτων καθώς και της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της περιοχής θα έπρεπε να βρεθεί ο κατάλληλος μηχανισμός που να ανυψώνει τα πλοία μέχρι το ύψος της λίμνης που υπάρχει στον ορεινό όγκο της κεντρικής Αμερικής η όποια βρίσκεται περίπου στα 100μ. υψόμετρο από τη στάθμη των δύο ωκεανών.

Αρχικά, μια τεχνητή λίμνη και τρεις ενότητες που καθεμία από αυτές περικλείει τρεις δεξαμενές έδωσε τη λύση και την ώθηση για τη συνέχιση του ογκώδους έργου αυτού.

Η λειτουργία του έγκειται στην αρχή των συγκοινωνούντων δοχείων, έτσι ανυψώνουν ή κατεβάζουν τα πλοία σε διαδοχικά επίπεδα.



Εάν το πλοίο διασχίζει την διώρυγα με κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά τότε φορτώνεται στις πρώτες δεξαμενές και ανυψώνεται κατά 25 μέτρα σταδιακά έως ότου φτάσει το υψόμετρο της τεχνητής λίμνης. Έπειτα, αφού περάσει 33 ναυτικά μιλιά φτάνει στη δεύτερη ομάδα δεξαμενών όπου υποχωρεί το υψόμετρο για 9 μέτρα για να μπει στη φυσική λίμνη ,πλέον, που ονομάζεται Μιραφλόρες. Η τρίτη και τελευταία συστάδα δεξαμενών που ακολουθεί κατεβάζει το καράβι για 20 επιπλέον μέτρα διαδοχικά έως ότου αγγίξει τον Ειρηνικό ωκεανό στη δυτική πλευρά του Παναμά. Τα φράγματα έπρεπε να γίνουν αρκετά φαρδιά ώστε να δύνανται να τα διαπλεύσουν ακόμη και τα μεγαλύτερα καράβια του αμερικανικού στόλου όποτε κατασκευάστηκαν με μήκος 1000 ποδών και πλάτος 110 ποδών και το ύψος στους στα πλάγια περίπου 20 μέτρα( 6 όροφο κτίσμα). Για να ξανοιχθεί το κανάλι έπρεπε να ανασυρθεί χώμα που η ποσότητα του άγγιζε τους 240 εκατομμύρια τόνους, από αυτό θα μπορούσαν να προκύψουν 63 πυραμίδες που θα έμοιαζαν στο μέγεθος με εκείνες της Αιγύπτου. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1913 άνοιξαν τα φράγματα της λίμνης και πλημμύρισε το κανάλι με το νερό, άνοιξαν οι υδατοφράκτες και γέμισαν την πρώτη συρτή με θαλασσινό νερό.

Το 1996 η επιτροπή διώρυγας Παναμά ανέλαβε ένα έργο κόστους ενός δισεκατομμυρίου δολαρίων προκειμένου να εκσυγχρονιστεί οπλίζοντας την με νέο εξοπλισμό και βελτιωμένη τεχνολογία. Ένα τελευταίας τεχνολογίας σύστημα εγκαταστάθηκε προκειμένου να ελέγχει εγκυρότερα τη θέση των καραβιών (tugboats) των ατμομηχανών και λοιπών κινητών μονάδων. Ο μηχανισμός αυτός χρησιμοποιεί σύστημα GPS για να εντοπίσει τις κινήσεις αυτές, στη συνέχεια αποστέλλονται στο Marine Traffic Operation για τη βελτιστοποίηση της πλεύσης του σκάφους μέσα στην κοίτη της διώρυγας.



### **1.3 Πρόγραμμα Διερεύνησης Gaillard – Cut**

Το πρόγραμμα αυτό του Cut βοήθησε στην αύξηση της ικανότητας σε 20% περισσότερη διαπλευσιμότητα ημερησίως. Αυτό το πρόγραμμα περιελάμβανε τετραπλάσιες εκσκαφές από ότι το Άγγλο-Γαλλικό τούνελ. Το μέγεθος των πλοίων περιορίζεται από τα κιγκλιδώματα. Τα καράβια τύπου Panamax μπορούν να πλοηγηθούν μέσα από το Gaillard Cut σε μοναδική συχνότητα. Η διέλευση δυο πλοίων τύπου Panamax από ένα κανάλι 152 μέτρων μπορεί να παραγάγει υδροδυναμικές τάσεις που να καταστήσουν επικίνδυνη την πλοήγηση του. Η επιτροπή της διώρυγας του Παναμά ενέκρινε το 1991 και δεύτερη διεύρυνση ύψους 200 εκατομμυρίων δολαρίων με καταληκτική ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2012. Ο έλεγχος των εκσκαφών στο Gaillard Cut καθώς και η αποξήρανση απέδειξαν ότι ήταν η πιο προσοδοφόρα λύση στο πρόβλημα των καθιζήσεων και συνάμα η λιγότερο δαπανηρή.



### **1.4 Η Ελληνική Συμβολή στο Κατασκευαστικό Έργο**

Οι έλληνες αρχιτέκτονες και μηχανικοί λόγω της ποικιλότητας της γεωμορφολογίας της πατρίδας τους συνάντησαν πολλές δυσκολίες σε προβλήματα μετακίνησης σε ξηρά και θάλασσα που ενέτειναν τη χρησιμότητα τους σε κατασκευαστικά έργα κάθε είδους. Σπουδαιότερη παρέμβαση για τον ελλαδικό χώρο αποτέλεσε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου στον ομώνυμο Ισθμό. Από αρχής το ελληνικού κράτους αλλά και πρωτίτερα ταλάνιζε το εμπόριο αλλά και την επιβατική μετακίνηση ο περίπλους της Πελοποννήσου για ένα ταξίδι από την Αττική και γενικότερα την ανατολική πλευρά της Πελοποννήσου και να διαπεραιωθεί στα δυτικά αυτής.

Έτσι πρόεκυψε το ζήτημα για την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου.

Λόγω της τεραστίας εμπειρίας τους και της κατασκευαστικής τους δεξιοτήτας οι Έλληνες μηχανικοί αλλά και οι απλοί τεχνίτες και εργάτες βρέθηκαν στην άλλη γωνία της γης για να συντελέσουν στη διαμόρφωση του εγχειρήματος αυτού. Οι έλληνες βρεθήκαν στον Παναμά το 1880 με την κατασκευάστρια γαλλική εταιρεία στην πρώτη από τις πολλές απόπειρες εκκίνησης του μεγάλου έργου υποδομής. Οι Γάλλοι σκεπτόμενοι την εμπειρία τους στις διώρυγες της Κορίνθου και του Σουέζ συμπεριέλαβαν έλληνες στο εργατικό δυναμικό τους.



Σταδιακά μέχρι το 1885 κάλεσαν εκατοντάδες εργάτες από την Ελλάδα. Κατά τη διάρκεια της εκκίνησης της κατασκευής του έργου 22000 εργάτες έχασαν τη ζωή τους εξαιτίας των ασθενειών που μάλιστα όπως προαναφέρθηκε εκείνη την εποχή την περιοχή όπως η ελονοσία και η φυματίωση για τις οποίες δεν είχε ακόμη ανακαλυφθεί θεραπευτική αγωγή. Συγκεκριμένα ο αριθμός των ελλήνων τεχνητών ανέρχεται στους 3000. Στη μείωση ελληνικών εργατικών χεριών συντέλεσε και η σκέψη να εγκαταλείψουν την εργασία τους εκεί πολλοί άνθρωποι εξαιτίας των δυσμενών συνθηκών που επικρατούσαν. Στη δεύτερη φάση επίσης έλληνες ομογενείς από τις Ηνωμένες Πολιτείες βοήθησαν τη συνέχεια του θαλάσσιου έργου.

Πέρα από το κατασκευαστικό κομμάτι της διώρυγας, Έλληνας υπήρξε ο πρώτος καπετάνιος που διέσχισε τη διώρυγα ο καπετάν Νικήτας Μαυράκης με καταγωγή από την Κάσο το 1859. Επιλέχθηκε ανάμεσα σε πολλούς ανταξίους πλοiάρχους να εγκαινιάσει το σημαντικό αυτό έργο. Τα κριτήρια πέρα από τις ναυτικές του δεξιότητες ήταν και η δημοφιλία του στην Αμερική καθώς και ο δυναμικός χαρακτήρας του και γενικότερα η ενδιαφέρουσα προσωπικότητα του.

Την 15 Αυγούστου 1914 διέσχισε το αμερικανικό SS Ancon στα εγκαίνια της διώρυγας του Παναμά με επικεφαλής του πηδαλίου τον John Constantine όπως ήταν γνωστός πλέον ο Δωδεκανήσιος καπετάνιος.

Σήμερα μια προτομή του βρίσκεται στη Λέσχη των πιλότων που θεωρούνται οι πιο σημαντικοί υπάλληλοι της διώρυγας.

### **1.5 Αλλαγή Διαχείρισης Διώρυγας – Ανάληψη από τον Παναμά**

Η τρίτη φάση της διώρυγας του Παναμά ξεκινά με την παράδοση του ελέγχου από τα χέρια των Αμερικανών σε αυτά των Παναμέζων. Το Σεπτέμβριο του 1977 μετά από ποικίλα επαναστατικά επεισόδια υπογράφεται η σταδιακή μεταφορά του ελέγχου του Ισθμού στη Δημοκρατία του Παναμά. Την περίοδο εκείνη και μέχρι το 1978 πρόεδρος διατέλεσε ο Δημήτριος Λάκας με καταγωγή από την Ελλάδα.





## Κεφάλαιο 2

### 2.1 Η Εμπορική Σημασία της Διώρυγας του Παναμά

Η ικανότητα να μπορούν να διαπλεύσουν πολλά και ποικίλα είδη πλοίων τη διώρυγα σε συνδυασμό με το κομβικό σημείο που βρίσκεται την καθιστά σημαντική έως και απαραίτητη για την παγκόσμια ναυτιλία. Έτσι τα είδη που μπορεί κανείς να αντικρύσει να περνούν από εκεί είναι:

- 1) Γενικά φορτία
- 2) Ειδικά φορτία
- 3) Βαριά φορτία
- 4) Ελαφρά φορτία
- 5) Ξηρά φορτία
- 6) Υγρά φορτία
- 7) Ομοειδή φορτία
- 8) Πλοία μεταφοράς ζώων
- 9) Δεξαμενόπλοια/Υγραεριοφόρα
- 10) Containers
- 11) Κρουαζιερόπλοια



Η προώθηση του παγκοσμίου θαλάσσιου εμπορίου εντάσσεται στο πλαίσιο των στόχων κάθε χώρας για συνεργασία και ανάπτυξη ιδίως όσον αφορά τα πετρελαιοειδή. Με τον τρόπο αυτό δύνανται να συμβάλλουν στην βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής των πολιτών τους όπως η κοινωνική και οικονομική πρόοδος, η εξάλειψη οικονομικής δυσπραγίας που συνεπώς θα βοηθήσουν να διευρυνθεί η ναυτιλιακή εμπορικότητα και σε άλλες ακόμη χώρες που δεν είχαν τη δυνατότητα έως τώρα να συμμετέχουν σ' αυτή. Η έννοια του διεθνούς εμπορίου για τα πετρέλαια και το φυσικό αέριο χρησιμοποιείται γενικά στις εμπορικές συναλλαγές οι οποίες ενισχύουν την οικονομική θέση των παραγωγών και ιδιοκτητών μιας μικρής κλίμακας ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα τεθούν στο περιθώριο της παγκόσμιας οικονομίας. Αυτή η έννοια έχει ως στόχο την ανάπτυξη του εμπορίου και των επιχειρήσεων για τα προϊόντα πετρελαίου σε μακροπρόθεσμη βάση. Τέλος η έννοια του Διεθνούς Εμπορίου σχετίζεται με τις ηθικές και θεμιτές αξίες που ξεκινούν από τον τρόπο λειτουργίας των πανταχού εντόπιων επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με όσα αναφέρθησαν παραπάνω, εντοπίζονται διάφορα είδη πλοίων και τα οποία διέρχονται συχνά την Διώρυγα του Παναμά και με σκοπό την διακίνηση φορτίων σε διαφορετικά μέρη του κόσμου. Τα είδη φορτίων που εντοπίζονται στις θαλάσσιες μεταφορές στις μέρες μας και σε πλοία που διέρχονται τη Διώρυγα του Παναμά, είναι τα εξής ακόλουθα:

1. Ξηρά φορτία (dry cargoes): χαρακτηρίζονται όλα τα στερεά φορτία εκτός των υγρών φορτίων, όπως είναι τα διάφορα συσκευασμένα εμπορεύματα.
2. Υγρά φορτία (liquid cargoes): χαρακτηρίζονται όσα δεν είναι στερεά. Τα διάφορα χημικά αέρια φορτία, επειδή μεταφέρονται υγροποιημένα, ανήκουν σ' αυτή την κατηγορία.
3. Ομοειδή φορτία (homogeneous cargoes) ή τα λεγόμενα "χύδην" ή "χύδην φορτία" (in bulk, ή bulk cargoes): Χαρακτηρίζονται τα αποτελούμενα από το ίδιο προϊόν φορτία και μεταφέρονται χωρίς συσκευασία, όπως λέμε "χύμα". Τέτοια μεταφερόμενα φορτία είναι από την κατηγορία των ξηρών φορτίων τα φορτία δημητριακών και τα μεταλλεύματα, καθώς και η προηγούμενη κατηγορία όλα τα υγρά φορτία που μεταφέρονται κατά είδος.
4. Γενικά φορτία (general cargoes): χαρακτηρίζονται συνήθως τα βιομηχανικά αλλά και γεωργικά προϊόντα που όμως μεταφέρονται συσκευασμένα σε σάκους (bag cargoes), ή κιβώτια, ή δέματα κ.λπ.
5. Ειδικά φορτία (special cargoes): χαρακτηρίζονται συγκεκριμένα φορτία που απαιτούν ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας και ιδιαίτερες εγκαταστάσεις - κατασκευές.
6. Βαριά φορτία (heavy cargoes): χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" που καταλαμβάνουν όγκο πάνω από 50 κυβικούς πόδες ανά τόνο βάρους.



7. Ελαφρά φορτία (light cargoes): χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" που καταλαμβάνουν όγκο μέχρι το πολύ 50 κυβικούς πόδες ανά τόνο βάρους.
8. Συγκεκριμένο είδος: χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" και μάλιστα τα "ομοειδή φορτία" ανάλογα με το είδος αυτών π.χ. μεταλλεύματα (ore cargoes ή mineral cargoes), δημητριακά (grain cargoes), ξυλεία (timber cargoes), κ.ά.
9. Μια ακόμη ιδιαίτερη κατηγορία φορτίου είναι εκείνη της μεταφοράς ζώντων ζώων

Ανάλογα του συνήθους είδους των μεταφερομένων φορτίων ενός πλοίου χαρακτηρίζεται και αυτό το πλοίο, π.χ. μπαλκ κάριερ, δεξαμενόπλοιο κ.λπ..

Τέλος, ιδιαίτερα ανεπτυγμένο είδος φορτίων στις μέρες μας, είναι και εκείνα που φορτώνονται σε εμπορευματοκιβώτια ή διαφορετικά γνωστά ως containers και τα οποία φορτία μπορούν να ανήκουν σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες. Τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς, αφού μέσα σε αυτά οποιοδήποτε προϊόν μπορεί να μεταφερθεί ασφαλώς και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών / εξαγωγών εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια από τις χώρες της Κίνας ή της Νότιο-Ανατολικής Ασίας προς εκείνες της δύσης. Η αύξηση αυτή των φορτώσεων προκάλεσε και την ίδρυση πολλών διαμεταφορικών επιχειρήσεων, οι οποίες μετέτρεψαν την βιομηχανία της διαμεταφοράς σε ανεξάρτητη δύναμη και έδωσαν ώθηση για ανάπτυξη μεθόδων μεταφοράς όπως την οδική και την αεροπορική.



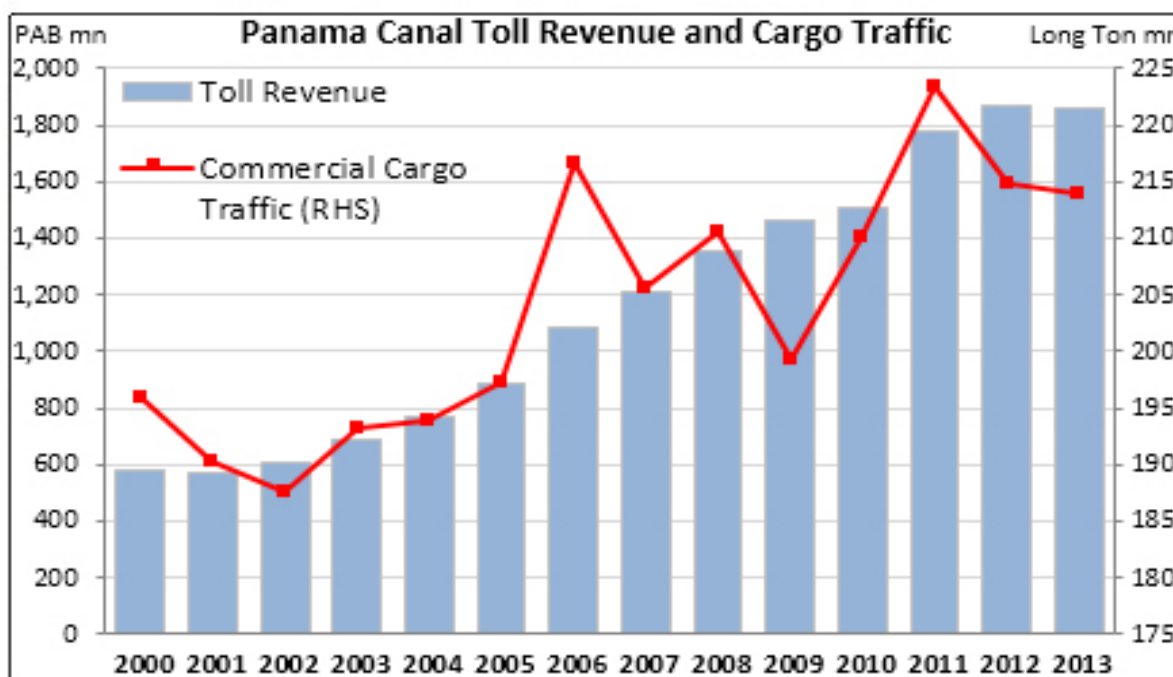
## 2.2 Διόδια

Νέο σχήμα υπολογισμού τελών τέθηκε σε ισχύ από την 1η Απριλίου 2016 για τη νέα διώρυγα του Παναμά, εκτός από την κατηγορία Intra Maritime Cluster που εφαρμόστηκε ήδη από τα μέσα της χρονιάς του 2015 καθώς το Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε την πρόταση της Panama Canal Authority για αλλαγή στον υπολογισμό τελών χρήσης.

Ειδικότερα, το νέο σχέδιο υπολογισμού των τελών βασίζεται στις διαφορετικές μονάδες μέτρησης, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε πλοίου που διέρχεται από τη διώρυγα.

Αναλυτικά, τα τέλη για τα πλοία ξηρού φορτίου πλέον υπολογίζονται με βάση το deadweight tonnage και τους μετρικούς τόνους φορτίου που μεταφέρουν, τα LNG και LPG με βάση τα κυβικά μέτρα και τα τάνκερ σύμφωνα με τους τόνους και τους μετρικούς τόνους φορτίου. Ακόμη, για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων αλλά και για τα κρουαζιερόπλοια θα διατηρηθεί το ισχύον καθεστώς χρέωσης σύμφωνα με τα TEU's και τους επιβάτες αντίστοιχα. Επιπλέον, θα εδραιωθεί μία νέα κατηγορία χρεώσεων, η οποία θα ονομάζεται Intra Maritime Cluster και θα αφορά σε τουριστικά σκάφη, πλοίαρνα ανεφοδιασμού καυσίμων και σε πλοία μεταφόρτωσης.

Περαιτέρω, η διώρυγα θα εφαρμόσει για πρώτη φορά σύστημα ανταμοιβής πιστότητας πελατών για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.



Τα φορτηγά πλοία χρεώνονται 82\$ ανά πλήρες κοντέινερ και \$74 ανά κενό (έτσι το σκέφτονται διπλά όσοι μεταφέρουν πολλά κενά). Στη συνέχεια, αντιγράφοντας το σύστημα αμερικάνικων αεροπορικών εταιρειών, υπάρχουν πολλές επιπρόσθετες χρεώσεις. Ας πάρουμε για παράδειγμα το πλοίο που διέρχεται από την Διώρυγα στην παραπάνω φωτογραφία. Ήταν φορτωμένο με 3.800 εμπορευματοκιβώτια, οπότε εδώ είναι ότι κατέβαλε ο καπετάνιος με βάση τις τιμές το 2013:

- \$321.446 για τα εμπορευματοκιβώτια
- \$11.445 για το έργο των 7 ρυμουλκών
- \$4.745 για το βοηθητικό προσωπικό στο έδαφος
- \$3.600 για τα καλώδια γείωσης

Όταν λοιπόν βγήκε από την άλλη πλευρά του καναλιού, η διέλευση αυτή από μόνη της είχε προσθέσει 1/3 του 1 εκατομμύριου δολάρια στο κόστος των εμπορευμάτων.

Επίσης υφίσταται επιπλέον χρέωση, για τους επιβάτες κρουαζιερόπλοιου που διέρχεται μέσω της Διώρυγας του Παναμά. Τα εν λόγω πλοία κοστολογούνται \$134 ανά κρεβάτι.

Τα μικρά πλοία που είναι κάτω από 15 μέτρα σε μήκος πληρώνουν \$800 για τη διέλευση.

Όσα είναι από 15 ως 24 μέτρα περίπου πληρώνουν \$1300. Αυτά από 24 μέχρι 30 μέτρα πληρώνουν \$2.000. Πάνω απ' αυτά τα μεγέθη το κόστος φτάνει τα \$3.000,

Τέλος η πρόσβαση στο συγκρότημα Miraflores Locks είναι \$15 για τους ενήλικες, \$5 για παιδιά και ηλικιωμένους. Υπάρχει ένα εστιατόριο και μπαρ στο χώρο του ξενοδοχείου. Οι γηγενείς πληρώνουν μόνο \$3. Αυτό περιλαμβάνει την είσοδο του μουσείου και έναν οδηγό που εξηγεί πώς λειτουργούν τα πάντα.

### **2.3 Διέλευση**

Στο τέλος του 2016 η διώρυγα του Παναμά σημείωσε ρεκόρ, αφού μέσω αυτής διακινήθηκαν πλοία χωρητικότητας 330,7 εκατ. τόνων.

Η νέα διώρυγα του Παναμά ξεκίνησε να λειτουργεί τον Ιούνιο του 2016 και μόλις στους 3 πρώτους μήνες της λειτουργίας της εξυπηρέτησε 238 πλοία τύπου neopanamax. Το 36% των πλοίων που διέρχονται από τη διώρυγα είναι containerships και ακολουθούν bulk carriers, tankers και vehicle carriers.

Πάνω από 230 κρουαζιερόπλοια αναμένεται να διασχίσουν την διώρυγα του Παναμά κατά τη διάρκεια της σεζόν κρουαζιερών 2016-2017, η οποία ξεκινάει στις 4 Οκτωβρίου με την διέλευση του Coral Princess σε κρουαζιέρα από το Λος Άντζελες προς την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ.

# Panama Canal Traffic-2015

<b>Market Segment</b>	<b>Transits</b>	<b>PC/UMS Tonnage*</b> <b>(thousands)</b>	<b>Metric Tons of Cargo</b> <b>(thousands)</b>
<b>Container</b>	3,067	115,105	39,517
<b>Dry Bulk</b>	3,263	82,943	116,796
<b>Tankers</b>	2,755	63,253	58,791
<b>Vehicle Carriers</b>	844	48,207	5,059
<b>Refridgerated</b>	963	8,988	3,372
<b>General Cargo</b>	803	9,042	5,754
<b>Passengers</b>	208	8,374	
<b>Other</b>	483	4,135	3,520
<b>Total</b>	12,386	340,047	232,809

\* Panama Canal Universal Measurement System

DAMF Consultants Inc.

3

Όπως και κατά τις προηγούμενες χρονιές, οι μεγάλες εταιρίες κρουαζιερών, συμπεριλαμβανομένων των Holland America Line, Princess Cruises, Celebrity Cruise Line και Norwegian Cruise Line, θα παρέχουν στους πελάτες τους ταξίδια με μερική ή ολική διέλευση από τη διώρυγα του Παναμά.

Μικρότερα κρουαζιερόπλοια θα διασχίσουν επίσης τη διώρυγα, συμπεριλαμβανομένων των Voyager Safari και National Geographic Sea Lion, σε συντομότερα ταξίδια κατά μήκος της δυτικής ακτής της Κεντρικής Αμερικής, 7 και 8 ημερών αντίστοιχα

Κατά την διάρκεια της ερχόμενης σεζόν, οι Regent Seven Seas, Holland America Line και Noble Calidonia θα ορίσουν νέα δρομολόγια για τα πλοία τους, τα οποία θα περιλαμβάνουν διέλευση από τη διώρυγα. Το Explorer της Regent Seven Seas θα διασχίσει τη διώρυγα στις 2 Ιανουαρίου 2017, το Eurodam της Holland America Line στις 13 Απριλίου 2017 και το Hebridean Sky της Noble Calidonia στις 17 Απριλίου 2017.

Μετά την ολοκλήρωση πάνω από 160 επιτυχημένων διελεύσεων πλοίων από τα νέα θυροφράγματά της, η διώρυγα του Παναμά αυτή τη στιγμή δέχεται αιτήματα για τη διέλευση neopanamax επιβατικών πλοίων από την 1η Απριλίου 2017. Μέχρι στιγμής έχουν γίνει 11 κρατήσεις για τη διέλευση επιβατικών πλοίων από τη διευρυμένη διώρυγα για τη σεζόν 2017-2018, αρχής γενομένης από τον Οκτώβριο.

## 2.4 Ρύποι

Στόχος για το 2017 είναι η ενίσχυση των υποδομών logistics στην περιοχή. Επίσης, προσπάθειες γίνονται από τη νέα διώρυγα του Παναμά για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων από τα πλοία. Η νέα πρωτοβουλία της Αρχής της Διώρυγας του Παναμά ονομάζεται «Environmental Premium Ranking» και έχει στόχο να ανταμείψει όσα πλοία μειώνουν τις εκπομπές αέριων ρύπων.

Μέσω ενός ειδικού λογισμικού υπολογίζονται οι εκπομπές αέριων των πλοίων με βάση τον τύπο πλοίου, τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου και τη διαδρομή που εκτελείται. Τα πλοία θα μπορούν να βελτιώσουν την ενεργειακή τους επίδοση μέσω του Customer Ranking System, το οποίο βασίζεται σε δείκτες όπως ο EEDI (Energy Efficiency Design Index) και ο Environmental Ship Index ενώ συνυπολογίζεται και η χρήση του LNG ως καύσιμο. Τα πλοία με την υψηλότερη βαθμολογία θα έχουν προτεραιότητα για τη διέλευσή τους από τη διώρυγα του Παναμά. Το σύστημα Environmental Premium Ranking έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2017.



Η διώρυγα του Παναμά κατέγραψε το 2016 το τρίτο μεγαλύτερο ετήσιο τονάζ στα 102 χρόνια λειτουργίας της, κάτι στο οποίο συνέδραμε το άνοιγμα των νέων neopanamax θυροφραγμάτων της.



Κατά το οικονομικό έτος 2016, ο Οργανισμός της Διώρυγας του Παναμά (PCA) κατέγραψε 330,7 εκ. τόνους στην διώρυγα (PC/UMS, σύμφωνα με το διεθνές σύστημα μέτρησης της διώρυγας του Παναμά). Συνολικά 13.114 πλοία διασχίσανε τη διώρυγα, συμπεριλαμβανομένων 238 πλοίων neopanamax που επωφελήθηκαν από την πρόσφατη διεύρυνσή της που εγκαινιάστηκε στις 26 Ιουνίου. Τα πλοία neopanamax ευθύνονταν για περίπου 18,2 εκ. PC/UMS από το συνολικό τονάζ.

“Παρά την ύφεση της παγκόσμιας ναυτιλίας την περασμένη χρονιά, καταφέραμε να καταγράψουμε ένα από τα μεγαλύτερα ετήσια τονάζ από το άνοιγμα της διώρυγας πριν από 102 χρόνια”, δήλωσε ο διευθυντής της διώρυγας Jorge. L. Quijano.

## **2.5 Σημαντικά Γεγονότα για τη Διώρυγα**

Ο ACP ανέφερε μια σειρά από γεγονότα-σταθμούς για την διώρυγα κατά την περασμένη χρονιά. Πρώτα απ’ όλα, την διεύρυνση της διώρυγας που εγκαινιάστηκε τον Ιούνιο μετά από 9 και πλέον χρόνια κατασκευής και αρκετά χρόνια καθυστερήσεων.

Έκτοτε, από τα νέα θυροφράγματα της διώρυγας έχουν περάσει 9 εταιρίες neopanamax πλοίων, κυρίως πραγματοποιώντας τη διαδρομή από την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ προς την Ασία.

## **2.6 Απόδοση ανά Τομέα**

Ο ACP ανακοίνωσε ότι το 2016 συνέχισε να κυριαρχεί ο τομέας της μεταφοράς container, καθώς αντιστοιχούσε σε πάνω από 36% του συνολικού φορτίου που πέρασε από τη διώρυγα. Συνολικά, τα containership κατέγραψαν 119,6 εκ. PC/UMS, συμπεριλαμβανομένων 13,4 εκ. PC/UMS που πέρασαν από την διευρυμένη διώρυγα.

Οι επόμενοι μεγαλύτεροι τομείς ήταν η μεταφορά χύδην φορτίου (65,6 εκ. PC/UMS), τα τάνκερ (55 εκ. PC/UMS) και η μεταφορά οχημάτων (46,7 PC/UMS).

Ένα ακόμα σημαντικό ορόσημο ήταν η είσοδος του τομέα LNG στο παιχνίδι έπειτα από το άνοιγμα της διευρυμένης διώρυγας. Τα πλοία μεταφοράς LNG, τα οποία για πρώτη φορά μπορούσαν να διασχίσουν τη διώρυγα, κατέγραψαν 1,5 εκ. PC/UMS, ξεπερνώντας τις αρχικές προβλέψεις του ACP.

## Κεφάλαιο 3

### 3.1 Επιπτώσεις στον Κλάδο των καυσίμων από την Επέκταση

Ο συνολικός όγκος της αγοράς καυσίμων του Παναμά έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, καθώς τα επίπεδα των τιμών γίνονται όλο και πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με τους αμερικάνικους κόμβους καυσίμων, όπως το Χιούστον, η Νέα Ορλεάνη και η Νέα Υόρκη.

Το 2015, οι εκθέσεις δείχνουν ότι περίπου το 5% του παγκόσμιου εμπορίου πέρασε μέσα από τη διώρυγα του Παναμά. Και, υπό το πρίσμα του ιστορικού ανοίγματος των νέων πορτών στον Παναμά, το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια, καθώς ένα αυξημένο νούμερο Post-Panamax containerships, Capesize πλοίων ξηρού φορτίου και ειδικού τύπου πλοίων μεταφοράς αερίου μεγάλης κλίμακας αναμένεται σύντομα να περάσει μέσα από τις νέες πόρτες του Παναμά.

Όσον αφορά τον κλάδο του ξηρού χύδην, οι νέες πόρτες παρέχουν την δυνατότητα υποδοχής πλοίων μέχρι και 49 μέτρα πλάτος, 366 μέτρα μήκος και 15 μέτρα βάθος. Επιπλέον, τα πλοία μπορεί να φτάνουν σε χωρητικότητα από τα 5.000 TEU τα 13.000/14.000 TEU.

Αλλά άραγε τι σημαίνει αυτή η αλλαγή στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα για τη βιομηχανία καυσίμων;

Σύμφωνα με την προμηθευτική εταιρεία καυσίμων Monjasa, που τυχαίνει να έχει καλύτερη γνώση της κατάστασης αφού έχει την έδρα της στο Παναμά, πέντε είναι οι κύριες επιπτώσεις με τις οποίες θα έρθουν αντιμέτωπες οι τοπικές εταιρείες καυσίμων.



### 1. Ο όγκος καυσίμων που διακινείται από τη Διώρυγα του Παναμά παραμένει ο ίδιος

Σε γενικές γραμμές, περιμένουμε περισσότερα φορτία να μεταφέρονται σε όλους τους τομείς και ότι αυτό το φορτίο θα σταλεί με λιγότερα πλοία από ό, τι βλέπουμε σήμερα. Τα Post-Panamax και Capesize πλοία ξηρού φορτίου θα αρχίσουν να διέρχονται από το Κανάλι και αυτά τα μεγαλύτερα πλοία θα οδηγήσουν προφανώς σε λιγότερες, αλλά αυξημένου όγκου “μια και έξω” μεταφορές. Ωστόσο, δεδομένου ότι ορισμένα από αυτά τα πλοία θα μπορούν τώρα να προσεγγίσουν μεγάλα αμερικάνικα λιμάνια καυσίμων, αναμένουμε ο συνολικός όγκος της προσφοράς να παραμείνει ο ίδιος. Ούτε προβλέπονται κάποιες ιδιαίτερες εξελίξεις σε σχέση με τα αντισταθμίσιμα που ζητούν οι πλοιοκτήτες-εφοπλιστές για τα υψηλά τέλη ρυμούλκησης.

### 2. Οι αυξημένες μετά-διέλευσης παραδόσεις καλούν για εκτεταμένη ευελιξία

Ο γνωστός χρόνος αναμονής διέλευσης συντομεύει αισθητά με την επέκταση της Διώρυγας. Ο μικρότερος χρόνος αναμονής πριν από τη διέλευση θα αναγκάσει τα πλοία να βάζουν καύσιμα μετά τη διέλευση, όπου και ενδέχεται να αυξηθούν οι καθυστερήσεις. Σήμερα, τα περισσότερα πλοία αντιμετωπίζουν κατά μέσο όρο δύο ημέρες αναμονής διέλευσης, που εν μέρει αφιερώνονται στον ανεφοδιασμό καυσίμων. Με λιγότερο χρόνο αναμονής, οι εταιρείες καυσίμων θα πρέπει να ενισχύσουν περαιτέρω τον συντονισμό και μεγαλύτερη ευελιξία θα είναι απαραίτητη τόσο από τον προμηθευτή καυσίμων όσο και τους πελάτες.

### 3. Μεγαλύτερης σημασίας ρόλος της Ανατολικής Ακτής

Η επέκταση της Διώρυγας αυξάνει τον αριθμό των πλοίων που βρίσκονται σε μεγαλύτερα ταξίδια π.χ. που ταξιδεύουν προς την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ. Στην πραγματικότητα, οι εκθέσεις υποστηρίζουν ότι κατά τα επόμενα τέσσερα χρόνια περίπου το 10% της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων θα έχουν αλλάξει από την Δυτική Ακτή προς την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ.

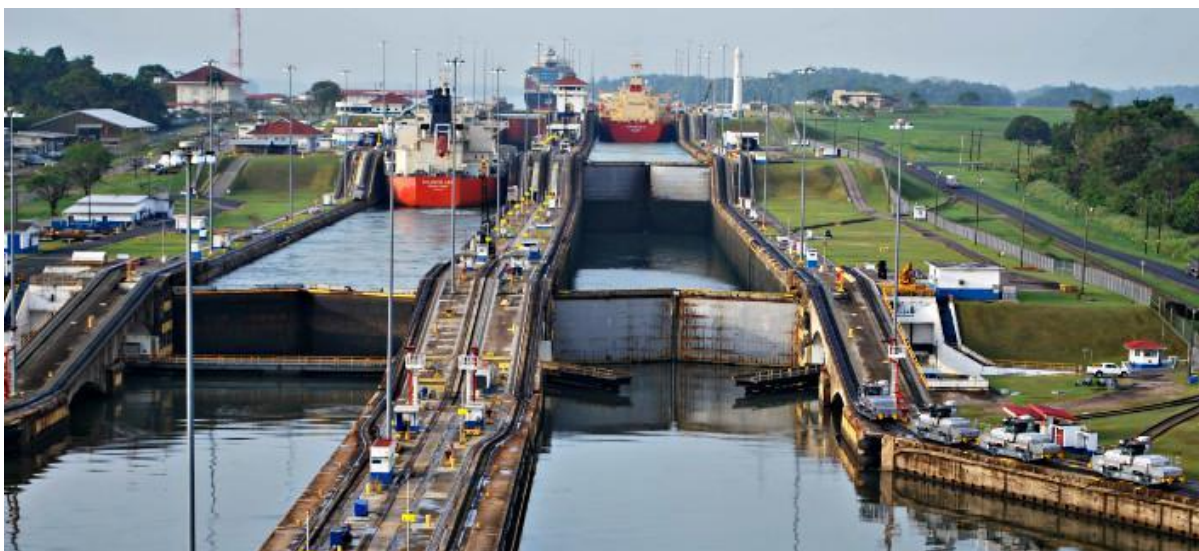
Οι αυξημένες μεταφορές και η κίνηση στον Κόλπο των ΗΠΑ σηματοδοτεί μεταβαλλόμενες αγοραστικές συνθήκες για τον κλάδο των καυσίμων και θα δούμε μια αργή, αλλά σταθερή, κίνηση προς την κατεύθυνση μιας λιγότερο άνισης διαίρεσης του συνολικού αριθμού των εργασιών ανεφοδιασμού καυσίμων μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Ακτής (Balboa Vs. Cristobal).

### 4. Αναμένεται να αυξηθεί ο ανεφοδιασμός καυσίμων σε παραμελημένα λιμάνια της Καραϊβικής

Οι εταιρείες καυσίμων με στενές σχέσεις με λιμάνια της Καραϊβικής, τα οποία είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερα πλοία θα έχουν μια καλή ευκαιρία για να αυξήσουν τις πωλήσεις. Τα λιμάνια της Καραϊβικής με δυνατότητα υποδοχής π.χ. Post Panamax πλοίων, όπως το Cartagena, το Caucedo, το Kingston και το Freeport στις Μπαχάμες θα κινούν ολόένα και περισσότερο το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών, των ναυλωτών και των διαχειριστών. Επιπλέον, διάφορα δευτερεύοντα λιμάνια της Καραϊβικής που βρίσκονται κοντά σε υπάρχουσες εμπορικές οδούς, σκέφτονται να “κολυμπήσουν στα βαθιά” για να υποδεχτούν μεγαλύτερα πλοία και να δημιουργήσουν τοπικές θέσεις εργασίας στον προμηθευτικό τομέα.

### 5. Η εξέλιξη πιέζει για συμβατότητα και εξυπηρέτηση μετά την πώληση

Τα μεγαλύτερα πλοία που αναμένονται και οι πιο συνενωμένες ναυτιλιακές εταιρείες που θα διασχίζουν το Κανάλι μπορεί να επηρεάσουν ορισμένες τοπικές εταιρείες καυσίμων αρνητικά. Οι εταιρείες με λιγότερες οργανωτικές δομές και χωρητικότητα μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην εκπλήρωση των προαπαιτούμενων σε συμβατότητα και ασφάλεια. Η εξέλιξη προς μεγαλύτερα πλοία και καλύτερα τοποθετημένους εφοπλιστές στην Διώρυγα του Παναμά θα μπορούσε επίσης να οδηγήσει σε αύξηση του πήχη όσον αφορά την αξιοπιστία και την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, την οποία οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες θεωρούν ως κάτι το αυτονόητο.



### 3.2 Η Έννοια του Διεθνούς Εμπορίου για τα Προϊόντα του Πετρελαίου που Μεταφέρονται με Δεξαμενόπλοια και Διέρχονται από τη Διώρυγα του Παναμά και οι Προοπτικές για το Μέλλον

Η προώθηση του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου εντάσσεται στο πλαίσιο των ευρύτερων στόχων της κάθε χώρας και ηπείρου για συνεργασία και ανάπτυξη, όπως ο αγώνας για την καταπολέμηση της φτώχειας, η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ιδίως η προοδευτική ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στην παγκόσμια οικονομία και την διεξαγωγή εμπορίου. Το εμπόριο μπορεί ουσιαστικά να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στη δημιουργία του πλούτου και κατά συνέπεια στην ανάπτυξη των κρατών. Η έννοια του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά, χρησιμοποιείται γενικά σε διάφορες εμπορικές συναλλαγές οι οποίες ενισχύουν την οικονομική θέση παραγωγών και ιδιοκτητών μιας μικρής κλίμακας ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα τεθούν στο περιθώριο της παγκόσμιας οικονομίας.

Αφορά βέβαια τις αναπτυσσόμενες χώρες και αποτελείται ουσιαστικά από δύο σημαντικές βασικές πτυχές :

- την εξασφάλιση ότι οι παραγωγοί, συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων, επωφελούνται κατά ένα εύλογο μέρος από το συνολικό κέρδος
- τη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών ιδίως των υπαλλήλων λόγω έλλειψης αναπτυγμένων δομών των κοινωνικών υπηρεσιών και της εκπροσώπησης στην εργασία (συνδικαλιστική εκπροσώπηση για παράδειγμα) κ.λπ.

Αυτή η συγκεκριμένη έννοια έχει ως στόχο την ανάπτυξη του εμπορίου και των επιχειρήσεων για τα προϊόντα πετρελαίου σε μακροπρόθεσμη βάση. Η συμμετοχή σε πρωτοβουλίες σχετικές με το θεμιτό εμπόριο πραγματοποιείται σε εθελοντική βάση τόσο για τους πωλητές όσο και για τους καταναλωτές αντίστοιχα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η έννοια του «διεθνούς εμπορίου» για τα προϊόντα πετρελαίου σχετίζεται άμεσα με τις έννοιες του θεμιτού και ηθικού εμπορίου όπου το ηθικό εμπόριο αφορά πρώτιστα τους τρόπους λειτουργίας των επιχειρήσεων που βρίσκονται μέσα στη χώρα.

Τα εμπορεύματα του διεθνούς εμπορίου τίθενται πάντα στη διάθεση των καταναλωτών στο πλαίσιο των ιδιωτικών πρωτοβουλιών για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά. Η πρακτική υλοποίηση του διεθνούς εμπορίου εξελίχθηκε σημαντικά με την πάροδο των ετών και από χώρα σε χώρα. Η έννοια του διεθνούς εμπορίου αναπτύχθηκε αρχικά από μη κυβερνητικές οργανώσεις. Η φιλοσοφία του βασίζεται σε συγκεκριμένες αρχές και εφαρμόστηκε αρχικά από εμπορικές, μη συμβατικές οργανώσεις οι οποίες ιδρύθηκαν από εκκλησίες, φιλανθρωπικά έργα κ.λπ. Οι οργανώσεις οι οποίες εμπλέκονται σε όλα τα στάδια και τα κέρδη, συχνά επανεπενδύονται σε αναπτυξιακούς σκοπούς.

Αποτελεί επίσης γεγονός πως από το τέλος της δεκαετίας του 1980, οι διάφορες παραδοσιακές εμπορικές επιχειρήσεις εμπλέκονται περισσότερο στις πρωτοβουλίες του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου που διατίθενται στην αγορά σύμφωνα με τους παραδοσιακούς κανόνες και που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά. Με αυτή τη συγκεκριμένη προοπτική, έχουν εισαχθεί διάφορα συστήματα σήμανσης των προϊόντων ώστε να εξασφαλιστεί η γνησιότητά τους. Υπάρχουν πολλά σήματα διεθνούς εμπορίου όπως το «Fairtrade Mark» και με σκοπό για το καθένα να υπάρχει ένας οργανισμός πιστοποίησης ο οποίος θα επαληθεύει όλα τα στάδια της διαδικασίας παραγωγής ώστε να εξασφαλιστεί η συμφωνία του προϊόντος με τις αρχές του διεθνούς εμπορίου.

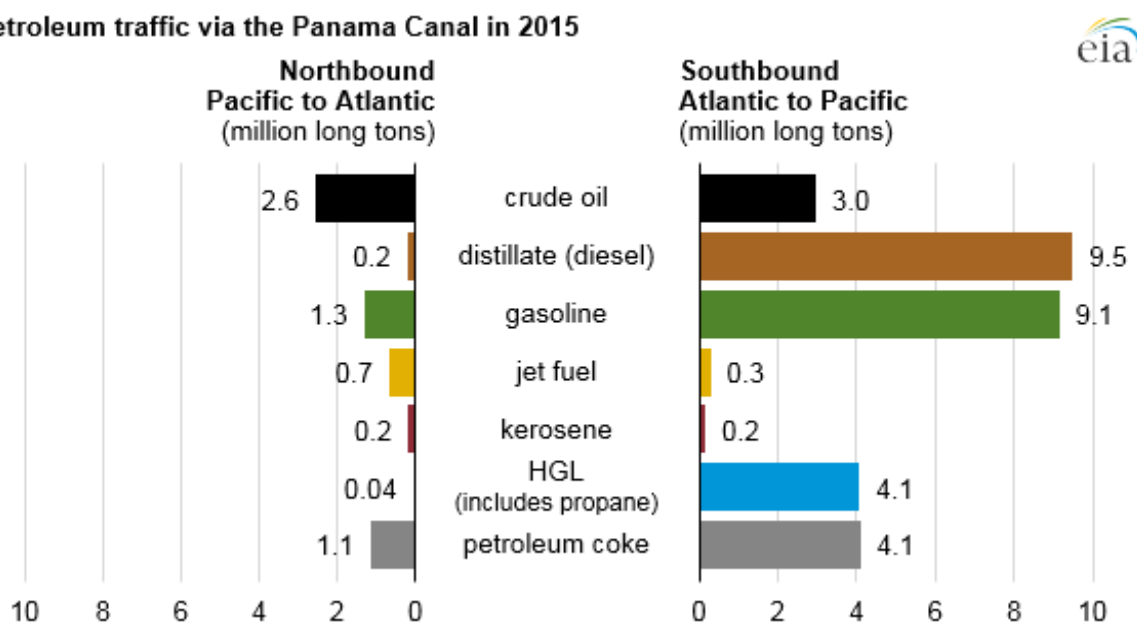
Οι διάφοροι οργανισμοί πιστοποίησης για τα προϊόντα πετρελαίου που υπάρχουν, είναι εκείνοι οι οποίοι καθορίζουν τα κριτήρια τα οποία θα πρέπει να τηρούνται ώστε να μπορεί ένα προϊόν να επωφεληθεί από τα σήματα του διεθνούς εμπορίου. Τα εν λόγω κριτήρια έχουν εναρμονιστεί επίσης σε ένα διεθνές επίπεδο. Όλα τα σήματα του διεθνούς εμπορίου ανήκουν στη FLO - Διεθνής Οργάνωση Σήμανσης Διεθνούς Εμπορίου η οποία εξασφαλίζει την εναρμόνιση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε διεθνές επίπεδο.



Οι παραγωγοί και οι εισαγωγείς για τα προϊόντα πετρελαίου για τους οποίους βέβαια έχει εξακριβωθεί ότι τηρούν τα κριτήρια του διεθνούς εμπορίου είναι εγγεγραμμένοι σε διεθνή μητρώα τα οποία έχουν προβλεφθεί για το σκοπό αυτό. Τα προγράμματα σήμανσης στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου χρηματοδοτούνται από τα δικαιώματα εγγραφής που πληρώνουν οι εισαγωγείς και από τα τέλη που καταβάλλουν οι έμποροι. Αυτά τα δικαιώματα και τα τέλη υπολογίζονται ανάλογα με τον κύκλο εργασιών και τον όγκο των πωλήσεων αντίστοιχα.

Αποτελεί γεγονός πως το θεμιτό εμπόριο για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά αντιπροσωπεύει ένα σχετικά σημαντικό μέρος της κατανάλωσης στην Ευρώπη. Το έτος 1997, ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τα προϊόντα του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου έχει εκτιμηθεί ανάμεσα σε 200 με 250 εκατ. ευρώ. Το 13% των Ευρωπαίων πολιτών αγοράζουν τέτοια προϊόντα και οι έρευνες που έχουν διεξαχθεί δείχνουν ότι υπάρχει μεγάλη ζήτηση για τα προϊόντα που προέρχονται από άλλες χώρες.

**Petroleum traffic via the Panama Canal in 2015**



Ήδη η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε πρωτοβουλίες σχετικά με το θεμιτό εμπόριο, συμπεριλαμβανομένων των ψηφισμάτων του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της χρηματοδότησης των οργανισμών σήμανσης και των έργων στις αναπτυσσόμενες χώρες. Όσον αφορά τη νομοθεσία για την διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου, η Ένωση εφάρμοσε τις αρχές αυτές χρησιμοποιώντας πολυάριθμα μέσα, ιδίως μέτρα σχετικά με το σύστημα των γενικευμένων προτιμήσεων της Κοινότητας. Ορισμένοι από τους κανονισμούς αυτούς για το εξωτερικό εμπόριο ευνοούν σημαντικά τα εμπορεύματα του διεθνούς εμπορίου διευκολύνοντας την πρόσβασή τους στην κοινοτική αγορά.

Η διεθνής κοινότητα είναι εκείνη η οποία ουσιαστικά αναγνώρισε το σημαντικό ρόλο του διεθνούς εμπορίου στην ανάπτυξη των φτωχότερων χωρών. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου – (ΠΟΕ) συμπέρανε ως εκ τούτου ότι οι πρωτοβουλίες στον τομέα αυτό δεν αποτελούν σημαντικό εμπόδιο στην ελευθέρωση των αγορών διότι δεν θέτουν ουσιαστικά περιορισμούς στις εισαγωγές ή άλλο είδος προστατευτισμού. Είναι άρα συμβατές με τις γενικές αρχές της παγκόσμιας οικονομίας και το εμπόριο.

Όπως απορρέει άλλωστε και από τις παραδοσιακές θεωρίες διεθνούς εμπορίου, η διεξαγωγή του ελεύθερου εμπορίου είναι επωφελής για τις συναλλασσόμενες χώρες, αφού αυξάνεται σημαντικά η προσφερόμενη ποσότητα των προϊόντων και ταυτόχρονα μειώνεται η τιμή τους. Ως εκ τούτου, δεν δικαιολογείται η κρατική παρέμβαση στις εξωτερικές εμπορικές συναλλαγές κάθε χώρας.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως σύμφωνα με τις Νέες Θεωρίες Διεθνούς Εμπορίου, η διεξαγωγή των διεθνών εμπορικών συναλλαγών για τα προϊόντα πετρελαίου δεν υπαγορεύεται μόνο από φυσικά πλεονεκτήματα, αλλά και από τις ιστορικές συνθήκες που επικρατούν στις μέρες μας.

Με το τρόπο αυτό, αναγνωρίζεται η δυνατότητα των κυβερνήσεων να δημιουργήσουν ευνοϊκές προϋποθέσεις λειτουργίας για τις βιομηχανίες τους. Παράδειγμα συγκεκριμένων πολιτικών είναι αυτό της στρατηγικής πολιτικής του κάθε κράτους, σύμφωνα με την οποία λόγω ατελειών της αγοράς είναι επιβεβλημένη η προστασία ενός κλάδου ή βιομηχανίας έως ότου να μπορέσει να δημιουργήσει πλεονεκτήματα κόστους που θα του / της δώσει τη δυνατότητα επιβίωσης. Σε πολλές περιπτώσεις όμως εφαρμόζονται συγκεκριμένες εμπορικές πολιτικές ως αποτέλεσμα πίεσης των συγκεκριμένων ομάδων συμφερόντων προς τις κυβερνήσεις

Το διεθνές εμπόριο για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά, συμβάλλει στην παγκόσμια ανάπτυξη που είναι για όλους επωφελής. Προσφέρει στους καταναλωτές ουσιαστικά τη δυνατότητα επιλογής από ένα ευρύ φάσμα προϊόντων και παράλληλα μέσω του ανταγωνισμού μεταξύ εισαγόμενων και τοπικών προϊόντων μειώνονται οι τιμές και βελτιώνεται η ποιότητα. Η ελευθέρωση του εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου παρέχει στις ικανότερες επιχειρήσεις της κάθε ηπείρου τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται με θεμιτό τρόπο τις επιχειρήσεις άλλων χωρών. Για να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες, η κάθε ήπειρος είναι έτοιμη να ανοίξει την αγορά της στις εξαγωγές τους ακόμη κι αν κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει σε αμοιβαία βάση.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει τέλος να σημειωθεί πως η εξάλειψη των εμπορικών φραγμών στην κάθε ήπειρο συνέβαλε σημαντικά στην ευημερία της αλλά και ενίσχυσε ακόμη περισσότερο τη δέσμευσή της για παγκόσμια ελευθέρωση. Οι χώρες της κάθε ηπείρου κατάργησαν τους δασμούς στις μεταξύ τους συναλλαγές και παράλληλα ενοποίησαν τα δασμολογία τους για τα προϊόντα τα οποία εισάγουν από τρίτες χώρες.



Κάτι που σημαίνει ότι καταβάλλεται ο ίδιος δασμός για ένα συγκεκριμένο προϊόν, ανεξάρτητα από το αν αυτό εισέρχεται στην Κοινότητα από το λιμάνι της Γένοβας ή από το λιμάνι του Αμβούργου. Με το τρόπο αυτό, ένα αυτοκίνητο από την Ιαπωνία, για το οποίο επιβάλλεται εισαγωγικός δασμός κατά την άφιξή του στη Γερμανία, μπορεί να αποσταλεί στο Βέλγιο ή στην Πολωνία και να πωληθεί εκεί όπως ακριβώς και ένα γερμανικό αυτοκίνητο και χωρίς επιπλέον δασμούς.

Απ' όλα όσα αναφέρθηκαν λοιπόν, γίνεται αντιληπτό πως η κάθε ήπειρος διαδραματίζει πλέον ένα καθοριστικό ρόλο στις διεθνείς διαπραγματεύσεις για την ελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου μέσω διαφόρων διαπραγματεύσεων. Στόχος των διαπραγματεύσεων αυτών και οι οποίες διεξάγονται στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), είναι η μείωση των δασμών και η άρση άλλων φραγμών στο παγκόσμιο εμπόριο. Φυσικά μετά τους πρώτους γύρους διαπραγματεύσεων, ο μέσος δασμός που επιβάλλει η Κοινότητα στις εισαγωγές για τα προϊόντα πετρελαίου μειώθηκε στο 4% και είναι από τους χαμηλότερους παγκοσμίως.

Αποτελεί πραγματικότητα πως η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέβαλε κάποιες σημαντικότερες προσπάθειες όλα αυτά τα χρόνια για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά. Είναι επίσης θερμός υποστηρικτής του συστήματος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, το οποίο βασίζεται καθαρά σε κανόνες και παρέχει ένα βαθμό ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας κατά τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου θεσπίζει επίσης τους κανόνες που προστατεύουν τα μέλη του από αθέμιτες πρακτικές, όπως το ντάμπινγκ, δηλαδή πώληση σε τιμές κάτω του κόστους και μέσω των οποίων οι εξαγωγείς ανταγωνίζονται τους τοπικούς παραγωγούς. Επίσης έχει θεσπίσει μια διαδικασία επίλυσης διαφορών για την διεξαγωγή εισαγωγών και εξαγωγών.

Οι εμπορικοί κανόνες που διέπουν τις εισαγωγές και εξαγωγές για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά είναι πολυμερείς, όμως το ίδιο το εμπόριο είναι διμερές δηλαδή μεταξύ αγοραστών και πωλητών, εξαγωγέων και εισαγωγέων. Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο διμερών εμπορικών συμφωνιών με επιμέρους χώρες και περιφέρειες ανά τον κόσμο. Έχει συνάψει λοιπόν συμφωνίες εταιρικής σχέσης και συνεργασίας με τις γειτονικές της χώρες της Μεσογείου καθώς και με τη χώρα της Ρωσίας και άλλες Δημοκρατίες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

Τέλος, η εμπορική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνδέεται άμεσα και στενά με την αναπτυξιακή της πολιτική για τα προϊόντα πετρελαίου που μεταφέρονται σε ειδικά δεξαμενόπλοια τα οποία διέρχονται από την Διώρυγα του Παναμά. Η Ένωση έχει παραχωρήσει επίσης πρόσβαση στην αγορά της, ατελώς ή με μειωμένο δασμολογικό συντελεστή, για τα περισσότερα προϊόντα τα οποία εισάγει από τις αναπτυσσόμενες χώρες, στο πλαίσιο του συστήματος γενικευμένων προτιμήσεων. Στις 49 φτωχότερες χώρες του κόσμου, παρέχει επίσης μια πιο προτιμησιακή πρόσβαση, καθώς όλα τα προϊόντα που εξάγουν αυτές εισάγονται ατελώς στην Κοινότητα.





## Κεφάλαιο 4

### 4.1 Διεθνές Δίκαιο

#### **Το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας του ΟΗΕ**

Το 1982 δημιουργήθηκαν νέα δεδομένα στο Δίκαιο της Θάλασσας με τη Σύμβαση του ΟΗΕ στο Montego Bay της Τζαμάικα όπου οριοθετήθηκαν εκ νέου οι έννοιες: αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρικά ύδατα, η συννορεύουσα ή παρακείμενη ζώνη και η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η νέα Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNLOSC) τέθηκε σε εφαρμογή στις 16 Νοεμβρίου 1994, αντικαθιστώντας τέσσερις παλαιότερες Συμβάσεις. Η νέα Σύμβαση ψηφίστηκε στη Νέα Υόρκη στις 30 Απριλίου 1982 από 130 κράτη (17 κράτη απείχαν και 4 κράτη την καταψήφισαν, μεταξύ αυτών και η Τουρκία). Μέχρι το τέλος του 2008 η Σύμβαση επικυρώθηκε από 157 χώρες, μεταξύ αυτών η Κύπρος (12 Δεκεμβρίου 1988) και η Ελλάδα (21 Ιουλίου 1995).

Μία από τις βασικές καινοτομίες της Νέας Σύμβασης είναι η ΑΟΖ. Τα άρθρα 56 και 57 καθορίζουν τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους, καθώς και την έκταση που φτάνει μέχρι 200 μίλια από την ακτογραμμή. Τα νέα χαρακτηριστικά της ΑΟΖ σε σχέση με την υφαλοκρηπίδα είναι η εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, ζώντων και μη, όχι μόνο στο βυθό και στο υπέδαφος αλλά και στα υπερκείμενα ύδατα. Σημαντικό είναι, επίσης, το άρθρο 121 παρ. ζ, που αναγνωρίζει ΑΟΖ και στα νησιά, η οποία προσδιορίζεται με τον ίδιο τρόπο, όπως και στις ηπειρωτικές περιοχές.

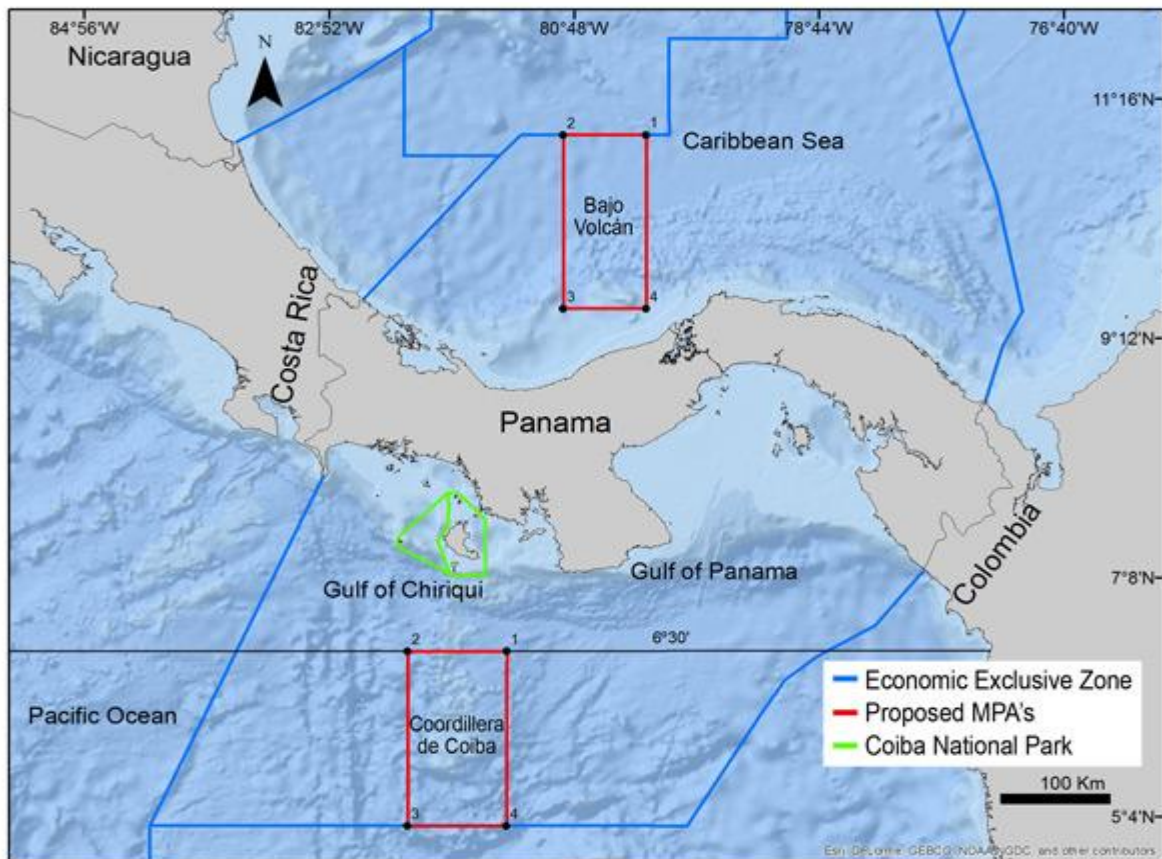
Στο χώρο της ΑΟΖ το παράκτιο κράτος εκμεταλλεύεται τους φυσικούς πόρους, την αλιεία, την ενέργεια από αέρα ή ύδατα, το υπέδαφος, κ.ά. Στήνει τεχνητές νησίδες ή άλλες κατασκευές. Διατηρείται το δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης για όλα τα κράτη, υπέρπτησης, πόντισης καλωδίων, σύμφωνα πάντα με το Διεθνές Δίκαιο, αρκεί τα παραπάνω να μην απειλούν την ασφάλεια του παράκτιου κράτους.

Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη έχουν μόνο τα νησιά που κατοικούνται, στοιχείο που προκύπτει από μία οικογένεια, ένα φαροφύλακα, κατοικίδια, καλλιέργειες και οτιδήποτε άλλο αποδεικνύει οικονομική δραστηριότητα. Για όλα τα άλλα νησιά και τις βραχονησίδες ισχύει μόνο η διάταξη των 12 ναυτικών μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Στην οριοθέτηση της ΑΟΖ ακολουθείται κατά κανόνα η «μέση γραμμή» για απόσταση μικρότερη των 400 μιλίων και προϋποθέτει σχετική συμφωνία μεταξύ των κρατών με έναντι ακτές. Αν αυτή δεν επιτευχθεί, όπως και στην υφαλοκρηπίδα, προβλέπεται προσφυγή σε όργανα επίλυσης διεθνών διαφορών (π.χ. στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης).



Ως ένα από τα σημαντικότερα νομικά όργανα του 20ου αιώνα, η Σύμβαση επέφερε καινοτομίες στο διεθνές δίκαιο των συνθηκών. Έχοντας συλληφθεί ως «πακέτο συμφωνίας» που αναγνώριζε ότι όλα τα προβλήματα που αφορούν τον ωκεάνιο χώρο συσχετίζονται στενά και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ως σύνολο, θέσπισε ότι ο πυθμένας της θάλασσας και ο πυθμένας των ωκεανών πέρα από τα όρια των εθνικών δικαιοδοσιών είναι η «κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας» της οποίας η χρήση και προστασία είναι δικαίωμα και ευθύνη όλων. Επιπλέον, έκανε λόγο για την υποχρεωτική διευθέτηση των διαφορών, έθεσε το γενικό νομικό πλαίσιο για όλες τις δραστηριότητες εντός ή επί των ωκεανών και πελάγων, και παρείχε λεπτομερείς κανόνες που διέπουν όλες τις χρήσεις των ωκεανών και καθόρισε τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κρατών.



## Η Συνθήκη καλύπτει τα εξής κύρια θέματα

- Όρια θαλάσσιων ζωνών (χωρικά ύδατα, παρακείμενη ζώνη, αποκλειστική οικονομική ζώνη, υφαλοκρηπίδα)
- Δικαιώματα ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των στενών που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα
- Ειρήνη και ασφάλεια στους ωκεανούς και στα πελάγη
- Διατήρηση και διαχείριση ζώντων θαλάσσιων πόρων
- Προστασία και συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Επιστημονική έρευνα
- Δραστηριότητες στο θαλάσσιο πυθμένα πέρα από τα όρια των εθνικών δικαιοδοσιών

### Διαδικασίες για διευθέτηση διαφωνιών ανάμεσα στα κράτη. Θαλάσσιες ζώνες και Δικαιώματα Ναυσιπλοΐας

Ένα από τα πιο θεμελιώδη επιτεύγματα της Σύμβασης είναι η συναίνεση για τα όρια μεταξύ χωρικών και διεθνών υδάτων, στα οποία όλα τα κράτη μπορούν να ασκούν ελεύθερα τη ναυσιπλοΐα. Πρωτύτερα αυτό αποτελούσε κύρια εστία διαμάχης ανάμεσα σε παράκτια κράτη. Η Σύμβαση θέσπισε χωρικά ύδατα 12 ναυτικών μιλίων, εντός των οποίων τα κράτη είναι ελεύθερα να επιβάλουν οποιοδήποτε κανόνα δικαίου, να ρυθμίσουν οποιαδήποτε χρήση και να εκμεταλλευτούν οποιονδήποτε πόρο. Την ίδια στιγμή, διατήρησε το δικαίωμα της «αθώας διέλευσης» από τα χωρικά ύδατα και εγγυήθηκε το δικαίωμα διέλευσης για πλοία και αεροσκάφη διαμέσου και πάνω από στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Η διασφάλιση του δικαιώματος της διέλευσης ήταν σημαντική για τις ναυτικές δυνάμεις. Χωρίς αυτό, το όριο των 12 ναυτικών μιλίων θα είχε στην πραγματικότητα αποκλείσει 100 στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η Σύμβαση επίσης εγκαθίδρυσε τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (Exclusive Economic Zones EEZs), μία καινοτόμο αντίληψη που παρέχει στα παράκτια κράτη το δικαίωμα να εξερευνούν, να εκμεταλλεύονται, να διαχειρίζονται και να συντηρούν όλους τους πόρους – όπως ψάρια, πετρέλαιο και αέριο – που βρίσκονται στα ύδατα και στον πυθμένα των ωκεανών πάνω στην υφαλοκρηπίδα συνήθως σχεδόν μέχρι τα 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές τους. Οι αποκλειστικές οικονομικές ζώνες έχουν υπάρξει ωφέλιμες σε πολλά παράκτια κράτη, αλλά με αυτά τα αποκλειστικά δικαιώματα ήλθαν ευθύνες και υποχρεώσεις. Για παράδειγμα, εντός των αποκλειστικών τους οικονομικών ζωνών, τα παράκτια κράτη πρέπει να λάβουν μέτρα για την αποτροπή και μείωση της μόλυνσης και για προώθηση της επιστημονικής έρευνας. Η Σύμβαση επίσης ενθαρρύνει τα παράκτια κράτη να κάνουν σωστή χρήση των αποθεμάτων ψαριών χωρίς υπεραλιεία, ένα σημαντικό θέμα, καθώς περίπου το 90% των τόπων αλιείας υπάγεται στη δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών. Την ίδια στιγμή, οι αποκλειστικές οικονομικές ζώνες διατηρούν ορισμένα σημαντικά δικαιώματα και ελευθερίες για άλλα κράτη, όπως τα δικαιώματα στη ναυσιπλοΐα και στις διελεύσεις υπεράνω και στο να τοποθετούν καλώδια και πετρελαιοαγωγούς.

## Διασφάλιση της Ειρήνης και Ασφάλειας

Σήμερα η ειρήνη και η ασφάλεια δεν νοούνται μόνο υπό όρους στρατιωτικής αναμέτρησης και σύγκρουσης. Η σύγχρονη κοινότητα κρατών είναι αντιμέτωπη με μια νέα γενιά από επείγοντα και πολύπλοκα προβλήματα που διαπερνούν τα σύνορα και μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά μόνο από την κοινή δράση των κρατών. Τρομοκρατικές ενέργειες, εγκληματικές δραστηριότητες όπως πειρατεία και ένοπλη ληστεία, λαθρεμπόριο μεταναστών και παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και άλλων προϊόντων μπορούν να απειλήσουν την ασφάλεια και σταθερότητα των κρατών και να καταλήξουν σε απώλεια της θαλάσσιας ζωής. Άλλη απειλή της ειρήνης και ασφάλειας προκύπτει από τις διαφωνίες των θαλάσσιων συνόρων που προέρχονται από συγκρουόμενους ισχυρισμούς από τα κράτη, όσον αφορά τους φυσικούς πόρους των ωκεανών. Και η ευρύτερη ασφάλεια ενός παράκτιου κράτους, συμπεριλαμβανομένων των μέσων επιβίωσης των παράκτιων κοινοτήτων του, μπορούν να απειληθούν από σημαντικές περιστάσεις μόλυνσης όπως μια πετρελαιοκηλίδα. Το κατανοητό ρυθμιστικό πλαίσιο που θεσπίστηκε από τη Σύμβαση προωθεί την ειρηνική χρήση των θαλασσών και ωκεανών και συμβάλει σημαντικά στην ενδυνάμωση της ειρήνης, της ασφάλειας, της συνεργασίας και των φιλικών σχέσεων μεταξύ των κρατών. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι η αξίωση τα κράτη να συνεργάζονται για να αποτρέψουν πράξεις πειρατείας και παράνομης διακίνησης ναρκωτικών φαρμάκων και ψυχοτρόπων ουσιών.



## **4.2 Η Πολιτική των High Seas όπου ανήκει η Διώρυγα**

Ο όρος “Ελευθερία Θαλασσών” ή όπως ονομάζεται διεθνώς “freedom of the seas” προέρχεται από τις θέσεις του Η. Grotius από το ομώνυμο βιβλίο mare liberum, σύμφωνα με το οποίο η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλους και κανένα κράτος δεν μπορεί να θέσει κυριαρχία σε αυτήν. Συνεπώς στην ανοικτή θάλασσα τα επονομαζόμενα Διεθνή Ύδατα, εφαρμόζεται η ελεύθερη ναυσιπλοΐα καθώς και της αλιείας και το μόνο κράτος που μπορεί να ασκήσει έλεγχο σε ένα πλοίο είναι αυτό του οποίου τη σημαία φέρει το καράβι. Στην ανοικτή θάλασσα επίσης ο εντοπισμός υφάλου και η αγκυροβολία σ αυτόν δημιουργεί την έννοια του πλωτού αγκυροβολίου σημαίας του πλοίου που είναι αγκυροβολημένο. Όταν βέβαια το πλοίο το εγκαταλείψει τότε και πάλι ο ύφαλος είναι ελεύθερος για αγκυροβολία άλλης εθνικότητας πλοίου.

Ένα από τα πιο βασικά δικαιώματα που έχουν όλα τα διεθνώς αναγνωρισμένα κράτη είναι το δικαίωμα της κυριαρχίας που ασκούν στην επικράτειά τους. Ο όρος επικράτεια δεν περιλαμβάνει μόνο το έδαφος ενός κράτους αλλά τον εναέριο και το θαλάσσιο χώρο που το περιβάλλει στην περίπτωση του παράκτιου κράτους. Αναφορικά με τον εναέριο και θαλάσσιο χώρο υπάρχουν διεθνείς κανονισμοί που διέπουν την άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών κατά τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να αμφισβητείται το δικαίωμα αυτό αλλά και να διασφαλίζεται η διεθνής αεροπλοΐα και ναυσιπλοΐα.

## **Κεφάλαιο 5**

### **5.1 Επέκταση της Διώρυγας**

Το σχέδιο για αυτό το εγχείρημα παρουσιάστηκε στις 24 Απριλίου 2006 από τον πρόεδρο του Παναμά Μάρτιν Τορίχος. Στις 22 Οκτωβρίου 2006 πραγματοποιήθηκε εθνικό δημοψήφισμα στο οποίο οι πολίτες του Παναμά ενέκριναν το σχέδιο με ποσοστό 76,8%. Το έργο δημιουργεί μια νέα λωρίδα της κυκλοφορίας κατά μήκος του καναλιού με την κατασκευή μιας νέας σειράς δεξαμενών.

Το έργο περιλαμβάνει τα εξής:

- Την κατασκευή δύο δεξαμενών μια για την πλευρά του Ειρηνικού και μια για του Ατλαντικού.
- Την δημιουργία νέων καναλιών που θα οδηγούν στις δεξαμενές όπως και διεύρυνση των ήδη υπαρχόντων.
- Την εκβάθυνση των καναλιών ναυσιπλοΐας.





Στις 3 Σεπτεμβρίου 2007 μετά την έγκριση του έργου από το Υπουργικό Συμβούλιο και την εθνοσυνέλευση τα έργα στη διώρυγα του Παναμά ξεκινάνε επισήμως. Ο τότε πρόεδρος του Παναμά Μ.Τορίχος δήλωσε ότι το κανάλι θα μετατρέψει τον Παναμά σε πλούσια και ισχυρή χώρα. Το έργο αναμένεται να μειώσει τη φτώχεια κατά περίπου 30%, περίπου 8% χαμηλότερα από ότι τώρα.

Πολλά λιμάνια Στο Μαϊάμι, τη Νέα Υόρκη και το Λίβερπουλ σκέφτονται την διεύρυνσή και εκβάθυνση ώστε να μπορούν να χωρούν τα μεγαλύτερα post-Panamax, τα οποία θα έχουν πλέον τη δυνατότητα να περνούν από τον Παναμά.

Έτσι το τιτάνιο αυτό έργο εγκαινιάστηκε στις 26 Ιουνίου 2016 η νέα διώρυγα του Παναμά, αξίας \$5,2 δις και μήκους 77 χιλιομέτρων. Τα έργα κατασκευής είχαν ξεκινήσει το 2007 και επρόκειτο να ολοκληρωθούν το 2014, αλλά απεργίες, διαφωνίες για το κόστος, καθώς και σημαντικά τεχνικά προβλήματα καθυστέρησαν την ολοκλήρωση του έργου για σχεδόν δύο χρόνια.

Οι εορταστικές εκδηλώσεις των εγκαινίων ξεκίνησαν από νωρίς το πρωί της Κυριακής 26 Ιουνίου και η πρόσκληση ήταν ανοιχτή προς όλους τους πολίτες και τους εργαζόμενους της εταιρείας.

Το πρώτο πλοίο που εισήλθε στην διώρυγα ήταν το Neopanamax πλοίο «M/V COSCO Shipping Panama» της κινεζικής COSCO, που εισήλθε στην διώρυγα από την πλευρά του Ατλαντικού, στους υδατοφράκτες της Aqua Clara, στην επαρχία Colon. Το «COSCO Shipping Panama», με μήκος 299,98 και πλάτος 48,25 μέτρα, απέπλευσε στις 11 Ιουνίου από τον Πειραιά, μεταφέροντας 9.472 TEUs.



Αξίζει να σημειωθεί ότι αρχικώς το πλοίο έφερε την ονομασία «Andronikos», αλλά μετονομάστηκε για να τιμήσει την χώρα και την διώρυγα.

Το απόγευμα της Κυριακής το πλοίο έφθασε στον Ειρηνικό στους υδατοφράκτες Cocoli, όπου και έλαβε χώρα η επίσημη τελετή εγκαινίων.

Στις δηλώσεις τους κατά την τελετή των εγκαινίων τόσο ο διοικητής της Αρχής της Διώρυγας του Παναμά, Jorge Luis Quijano, όσο και ο πρόεδρος της κινεζικής COSCO Shipping Corporation, Xu Lirong, εξέφρασαν την ικανοποίησή τους από την έναρξη λειτουργίας του έργου αλλά και την αισιοδοξία τους για τα μεγάλα οφέλη, που θα έχει για το διεθνές εμπόριο.

Η νέα διώρυγα του Παναμά δημιουργεί νέα δεδομένα στο παγκόσμιο εμπόριο καθώς θα μπορεί πλέον να εξυπηρετεί πλοία με χωρητικότητα 13,000/14,000 TEUs (σε σχέση με τα 5.000 TEUs που μπορούσε να εξυπηρετήσει στο παρελθόν), ενώ θα διαθέτει μία ακόμη λωρίδα ναυσιπλοΐας, γεγονός που διπλασιάζει την χωρητικότητά της. Επιπλέον, με τη νέα διώρυγα δημιουργούνται πολύ μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας για το παγκόσμιο εμπόριο, ενώ θα εισαγάγει νέες διαδρομές καθώς και νέες υπηρεσίες τακτικών γραμμών.

Μέχρι στιγμής ο αριθμός των πλοίων που αναμένεται να διαπλεύσουν την διώρυγα μέσα στους επόμενους τρεις μήνες φτάνει τα 170. Επιπλέον, εάν η νέα διώρυγα αποδειχθεί επιτυχία, υπάρχουν και άλλα σχέδια από την Αρχή της Διώρυγας του Παναμά για κατασκευή μίας σειράς καινούργιων υδατοφρακτών, αξίας \$17 δις που θα επιτρέψουν την διέλευση ακόμα μεγαλύτερων πλοίων, που προς το παρόν μπορούν και διέρχονται μόνο από την διώρυγα του Σουέζ.

Επιπλέον, το ελληνικό πλοίο Aegean Unity είχε την τιμή να είναι το πρώτο Suezmax τάνκερ μεταφοράς αργού πετρελαίου, που διήλθε μέσα από τις διευρυμένες θύρες της διώρυγας του Παναμά.

Το κατασκευασμένο το 2016 και χωρητικότητας 158.932 dwt πλοίο της Arcadia Shipmanagement έφθασε στα νέα θυροφράγματα από το λιμάνι Martinez της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ, με προορισμό τις Μπαχάμες. Όταν έφτασε στη Διώρυγα, οι Αρχές απένειμαν στον Έλληνα κυβερνήτη του πλοίου τιμητική πλακέτα, καθώς είναι το πρώτο δεξαμενόπλοιο που τη διασχίζει μετά την ολοκλήρωση των εργασιών διεύρυνσης.

Το μήκους 274 μέτρων και πλάτους 48 μέτρων πλοίο φέρεται να είναι μερικώς φορτωμένο, καθώς τα πλήρως φορτωμένα suezmaxes δύσκολα βρίσκονται σε θέση να διέλθουν από το διευρυμένο κανάλι.

## 5.2 Rival Nicaragua Canal

Η Διώρυγα Νικαράγουα είναι ίσως η μοναδική στο κόσμο διώρυγα με τόσες επανειλημμένες σχεδιάσεις και που δεν κατορθώθηκε μέχρι σήμερα η πραγματοποίησή της. Πρώτοι που σκέφθηκαν τη διάνοιξη αυτής ήταν ο εξερευνητής Βάσκο Νούνιες ντε Μπαλμπόα, ακολούθησε ο Πεδράριο Ντάβιλα και ακολούθως ο Βασιλεύς της Ισπανίας Φίλιππος Γ' ο οποίος και είχε αναθέσει σε Ιταλό μηχανικό τη κατασκευή του έργου προκειμένου να γίνεται διάπλους από τον Ειρηνικό στον Ατλαντικό Ωκεανό και αντίστροφα. Αργότερα το έργο αυτό αποφάσισαν να το επιχειρήσουν οι Ολλανδοί και αργότερα οι Γάλλοι, αλλά και πάλι αυτό λόγω διαφόρων πολεμικών γεγονότων, ματαιώθηκε. Εν τω μεταξύ οι ΗΠΑ ανακοίνωσαν στις κυβερνήσεις των ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών την απόφασή τους να επιχειρήσουν εκείνες μόνες τους τη διάνοιξη. Για το σκοπό αυτό μετέβη στη Νικαράγουα ο διάσημος τότε Γάλλος μηχανικός Λεσσέψ ο οποίος και άρχισε τις επίσημες διαπραγματεύσεις. Μετά όμως από αλληπάλληλες εσωτερικές ταραχές και συγκρούσεις το 1902 προτιμήθηκε ο Παναμάς για τη διάνοιξη της εν λόγω διώρυγας όπου σήμερα είναι αυτή που συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Στα τέλη του 2006 η κυβέρνηση της Νικαράγουας παρουσίασε ένα νέο μεγαλεπήβολο σχέδιο της τελικής διάνοιξης της διώρυγας.

Η ιδέα της κατασκευής μιας διώρυγας στη Νικαράγουα δεν είναι σημερινή. Για πρώτη φορά, το έργο συζητήθηκε τον 19ο αιώνα. Στη συνέχεια, η πολιτική κατάσταση στην Κεντρική Αμερική ήταν αρκετά ασταθής (ανάμεσα στα άλλα υπήρξε και κατοχή της Νικαράγουα από αμερικανικά στρατεύματα), με γεγονότα που δημιούργησαν ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες για την υλοποίηση ενός τόσο απαιτητικού σχεδίου. Αργότερα, κατά καιρούς, το έργο, τότε έβγαινε στο προσκήνιο των συζητήσεων και τότε ήταν εξαφανισμένο από την αναπτυξιακή ατζέντα της περιοχής. Τέλος, μετά από πολλές διακυμάνσεις, το Σεπτέμβριο του 2013, το Κοινοβούλιο της Νικαράγουας ψήφισε τα νομοσχέδια που αφορούν την κατασκευή της διώρυγας.

Οι προοπτικές της χώρας από την υλοποίηση του έργου εμφανίζονται εντυπωσιακές: Ταχεία αύξηση του ΑΕΠ, επέκταση της αγοράς εργασίας, νέες ευκαιρίες για τις τοπικές επιχειρήσεις, μεγάλα έσοδα από τη διαχείριση της διώρυγας, κλπ.

Το πιο ενδιαφέρον όμως στοιχείο που εξάγεται από το επιχειρηματικό σχέδιο είναι, ότι το κατασκευαστικό κόστος της νέας διαδρομής ναυσιπλοΐας θα είναι πολύ λιγότερο από το ποσό που δαπανήθηκε για την κατασκευή της Διώρυγας του Παναμά. Παρεμπιπτόντως, επειδή «ο φόβος φυλάει τα έρμα», οι αρχές του καναλιού του Παναμά άρχισαν εργασίες εκσυγχρονισμού της διώρυγας.

Το τεχνητό κανάλι για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας στο δυτικό ημισφαίριο, θα έχει μήκος 286 χιλιόμετρα, τη στιγμή που το μήκος της Διώρυγας του Παναμά είναι 81,5 χιλιόμετρα. Ωστόσο, ένα μεγάλο μέρος του νέου καναλιού θα διέρχεται μέσα από τη λίμνη Νικαράγουα.

Το κύριο πλεονέκτημα αυτής της διαδρομής, είναι το πλάτος και το βάθος του καναλιού, που είναι 83 και 27,5 μέτρα αντίστοιχα. Διαστάσεις, οι οποίες επιτρέπουν τη διέλευση πλοίων της «υπερβαρέας» κλάσης, με χωρητικότητα μέχρι 270.000 dwt, πλοία που δεν μπορούν να διέρχονται μέσα από τη διώρυγα του Παναμά, λόγω των περιορισμένων τεχνικών-μεταφορικών δυνατοτήτων της μοναδικής μέχρι σήμερα λειτουργούσας δια-ωκεάνιας διόδου στην Κεντρική Αμερική. Επιπλέον, ταυτόχρονα με τη διώρυγα στη Νικαράγουα σχεδιάζεται η κατασκευή δύο λιμένων, αεροδρομίου, αγωγού μεταφοράς πετρελαίου κ.ά. υποστηρικτικών υποδομών.



Το κόστος αυτού του τεράστιου έργου εκτιμάται σε 40 δισεκατομμύρια δολάρια. Σαν κύριος επενδυτής εμφανίζεται η κινεζική εταιρεία HKND, στην οποία έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα της κατασκευής και της λειτουργίας του καναλιού για εκατό χρόνια. Οι εργάτες που θα δουλέψουν στην κατασκευή, θα προέρχονται από την Κίνα και τις χώρες της Κεντρικής Αμερικής.

Η Ρωσία, σύμφωνα με πηγές της RBTH, θα προσφέρει, όχι τόσο οικονομική και οργανωτική βοήθεια στο έργο, αλλά περισσότερο στρατιωτική και πολιτική στήριξη. Ειδικότερα, η Ρωσία θα προστατεύσει το κατασκευαστικό έργο από πιθανές «προβοκάτσιες» και προκλήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές της Νικαράγουα σύναψαν ειδική συμφωνία με τη Μόσχα, που επιτρέπει τη διέλευση των ρωσικών πολεμικών πλοίων και αεροσκαφών στα χωρικά ύδατα και τον εναέριο χώρο της κέντρο-αμερικανικής Δημοκρατίας, καθώς και τη διενέργεια περιπολιών στα ανοικτά των ακτών της χώρας στον Ειρηνικό Ωκεανό και την Καραϊβική Θάλασσα.

Το βασικό ερώτημα είναι, αν τελικά η Ρωσία χρειάζεται το νέο κανάλι στη Νικαράγουα. «Μετά από πολλή σκέψη, η Ρωσία συμφώνησε τελικά να συμμετάσχει στην κατασκευή της διώρυγας, η οποία με την ολοκλήρωσή της θα είναι το μεγαλύτερο έργο υποδομής μεταφορών στο δυτικό ημισφαίριο. Έτσι, οι Ηνωμένες Πολιτείες θα απολέσουν ένα σημαντικό κομμάτι του ελέγχου στην περιοχή που είχαν στη διάρκεια των τελευταίων εκατό χρόνων χάρη στη διώρυγα του Παναμά», δήλωσε στην RBTH ο διακεκριμένος ερευνητής του Ινστιτούτου Λατινικής Αμερικής της Ρωσικής Ακαδημίας Επιστημών (ΡΑΕ), Εμίλ Νταμπαγκιάν.

Σύμφωνα με το γενικό διευθυντή του Ινστιτούτου Εθνικής Ενέργειας, Σεργκέι Πραβουσούντοφ, η Ρωσία θα ωφεληθεί όχι μόνο οικονομικά, αλλά και γεωπολιτικά. Η λειτουργία του «Μεγάλου» καναλιού στη Νικαράγουα, θα επιφέρει ένα σημαντικό πλήγμα στο κύρος των ΗΠΑ. «Η Αμερική ελέγχει τα σημαντικότερα σημεία που περνούν οι θαλάσσιες οδοί: Τα κανάλια του Παναμά και του Σουέζ, καθώς και τις μεγάλες εμπορικές αρτηρίες που διέρχονται από τη Σιγκαπούρη, το Γιβραλτάρ κλπ. Ως εκ τούτου, η εμφάνιση μιας εναλλακτικής διαδρομής, αποτελεί μια άμεση πρόκληση για τις ΗΠΑ».

Ωστόσο, ορισμένοι ρώσοι εμπειρογνώμονες έχουν διαφορετική άποψη. Ειδικότερα, ο πολιτικός αναλυτής, Κωνσταντίν Σιμόνοφ, πιστεύει ότι το project είναι πολύ επικίνδυνο. Σύμφωνα με τον ίδιο, το κανάλι χρειάζεται, όχι τόσο στη Ρωσία, όσο στην Κίνα για τη συντομότερη διαδρομή στο διαμετακομιστικό εμπόριο των κινεζικών προϊόντων σε όλο τον πλανήτη. Η Ρωσία έχει τη δική της μεταφορική διαδρομή στη Αρκτική (Βόρεια θαλάσσια διαδρομή), η οποία επιτρέπει τη ναυσιπλοΐα στον βόρειο παγωμένο Ωκεανό μειώνοντας κατά πολύ την απόσταση Ευρώπης – Ασίας (αλλά και τα μεταφορικά κόστη). Σύμφωνα με τον επικεφαλής του Κέντρου βιομηχανικών ερευνών του Ινστιτούτου ΗΠΑ και Καναδά της ΡΑΕ, Αλεξέι Ρέι, η ενίσχυση των μεταφορικών δυνατοτήτων στη βόρεια διαδρομή, βρίσκεται στη σφαίρα των γεωπολιτικών και εμπορικών συμφερόντων της Ρωσίας. «Από οικονομική άποψη, η αρκτική μεταφορική δίοδος μπορεί να είναι ακόμη πιο κερδοφόρα απ' ό,τι η κατασκευή του καναλιού στη Νικαράγουα», είπε ο εμπειρογνώμονας. Η μερική λειτουργία του «Μεγάλου» καναλιού στη Νικαράγουα, αναμένεται να ξεκινήσει το 2019. Η τελική παράδοση του έργου έχει προγραμματιστεί για το 2029.



**ΤΕΛΟΣ**

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΠΑΠΥΡΟΣ ΛΑΡΟΥΣ ΤΟΜΟΣ Χ
- WIKIPΑΙΔΕΙΑ διώρυγα Παναμά
- Ηλεκτρονική Εφημερίδα Nautika Xronika
- Ηλεκτρονική Εφημερίδα nautilia.gr
- kathimerini.gr
- Απόσπασμα Διπλωματικής Εργασίας Αναγνώστου Γαβριέλας “ Στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα” ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ, 2014
- pancanal.com
- http//gr.rbth.com
- WIKIPΑΙΔΕΙΑ διώρυγα Νικαράγουας
- Απόσπασμα Πτυχιακής Εργασίας Καταφυγιώτη Βασίλειου ‘Panama Canal’ ΑΕΝ Μακεδονίας.