

ΤΟ ΚΑΝΑΛΙ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΟΡΕΣΕΙ ΝΑ ΥΠΟΔΕΧΤΕΙ ΤΟΥΣ «ΓΙΓΑΝΤΕΣ» ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ

Τα υπερηλίοια «αηλιάζουν» τη Διώρυγα του Παναμά

Πριν από περίπου τέσσερις δεκαετίες ο συγγραφέας Γκράχαμ Γκριν, έπειτα από μια επίσκεψή του στον Παναμά, έγραφε ότι η Διώρυγα χρόνο με το χρόνο χάνει έσοδα και δέχεται όλο και μικρότερο αριθμό πλοίων: «Οι δεξαμενές του καναλιού που εξισορροπούν τη διαφορά στάθμης μεταξύ των δύο ωκεανών μοιάζουν μικρές για τα τεράστια πλοία». Ο Γκριν δεν είχε άδικο. Σήμερα σχεδόν το 50% των εμπορικών πλοίων που ταξιδεύουν στους ωκεανούς είναι πολύ μεγάλα για να περάσουν από το κανάλι. Τα Panamax, που κατασκευάστηκαν σε άλλες εποχές ειδικά για το κανάλι του Παναμά, μπροστά στα νέα πλοία μοιάζουν με μινατούρες.

Το λιώσιμο των πάγων στην Αρκτική και το άνοιγμα ενός νέου και ταχύτερου θαλάσσιου δρόμου έχουν δημιουργήσει ένα νέο ανταγωνιστή για το κανάλι του Παναμά. Η κυβέρνηση της χώρας, προκειμένου να μην απαξιωθεί το κανάλι, καθώς αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εισοδήματα για τα κρατικά ταμεία, αποφάσισε κατόπιν δημοψηφίσματος να το επεκτείνει.

Το σχέδιο διαπλάτυνσης, προϋπολογισμού 5,25 δισ. δολαρίων, θα ολοκληρωθεί στα μέσα του 2015 και θα μετατρέψει το κανάλι του Παναμά στο σημαντικότερο εμπορικό δρόμο μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού. Η διαπλάτυνση και η εκβάθυνση του καναλιού θα επιτρέπουν τη διέλευση σε πλοία με τονάζ τριπλάσιο από τα πλοία που το διέρχονται σήμερα, ενώ υπολογίζεται ότι το 2025 θα περνούν 600 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως από 335 εκατ. τόνους που ήταν το 2012. Τα έργα βρίσκονται στο 60% της ολοκλήρωσής τους και απασχολούν 8.000 εργάτες.

Ακόμη κι έτσι όμως, ίσως στο μέλλον το κανάλι χρειαστεί και νέα διαπλάτυνση. Η Maersk Line, μία από τις μεγαλύτερες μεταφορικές εταιρίες, παρήγγειλε πρόσφατα 20 νέα εμπορικά πλοία, τόσο μεγάλα που δεν θα μπορούν να περάσουν από τη Διώρυγα του Παναμά ούτε έπειτα από τη διαπλάτυσή της. Το σχέδιο θεωρείται σημαντικό κυρίως για τις μεταφορές από την Αμερική στην Ασία, που, σύμφωνα

ΚΩΣΤΑΣ ΠΛΙΑΚΟΣ
kpliakos@e-typos.com

να με προβλέψεις, θα αυξηθούν με ραγδαίους ρυθμούς στα επόμενα χρόνια λόγω των μεγάλων αναγκών για πρώτες ύλες.

Αυτό το έχουν καταλάβει και άλλες χώρες της Κεντρικής Αμερικής, που σχεδιάζουν τους δικούς τους εμπορικούς διαδρόμους που θα ενώνουν τους δύο ωκεανούς. Η Νικαράγουα, για παράδειγμα, συζητά με κινεζική εταιρία τη διάνοιξη ενός καναλιού τριπλάσιου μήκους από αυτό του Πανα-

μά, προϋπολογισμού 40 δισ. δολαρίων. Η Γουατεμάλα και η Ονδούρα επίσης σχεδιάζουν εμπορικές γέφυρες για να ενώσουν τους δύο ωκεανούς.

Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι θετικό για τις μεταφορές διεθνώς. Μεσοπρόθεσμα θα επιφέρει επανάσταση στις μεταφορές

και το εμπόριο, αλλά υπάρχει ένα σημαντικό εμπόδιο. Ενώ το κανάλι προχωρά με γοργούς ρυθμούς, δεν υπάρχουν λιμάνια και στις δύο ακτές τις αμερικανικής ηπείρου να ελλιμενίσουν τόσο μεγάλα πλοία. Και τα λίγα που υπάρχουν δεν μπορούν -πλην ελαχίστων- να διαχειριστούν τόσο μεγάλο όγκο εμπορευμάτων. Στο επόμενο διάστημα αναμένεται σκληρός ανταγωνισμός για το ποια λιμάνια θ' αναβαθμιστούν και θα γίνουν οι νέοι διαμετακομιστικοί κόμβοι της αμερικανικής ηπείρου. ■



Το «φαραωνικό» σχέδιο της διαπλάτυνσης

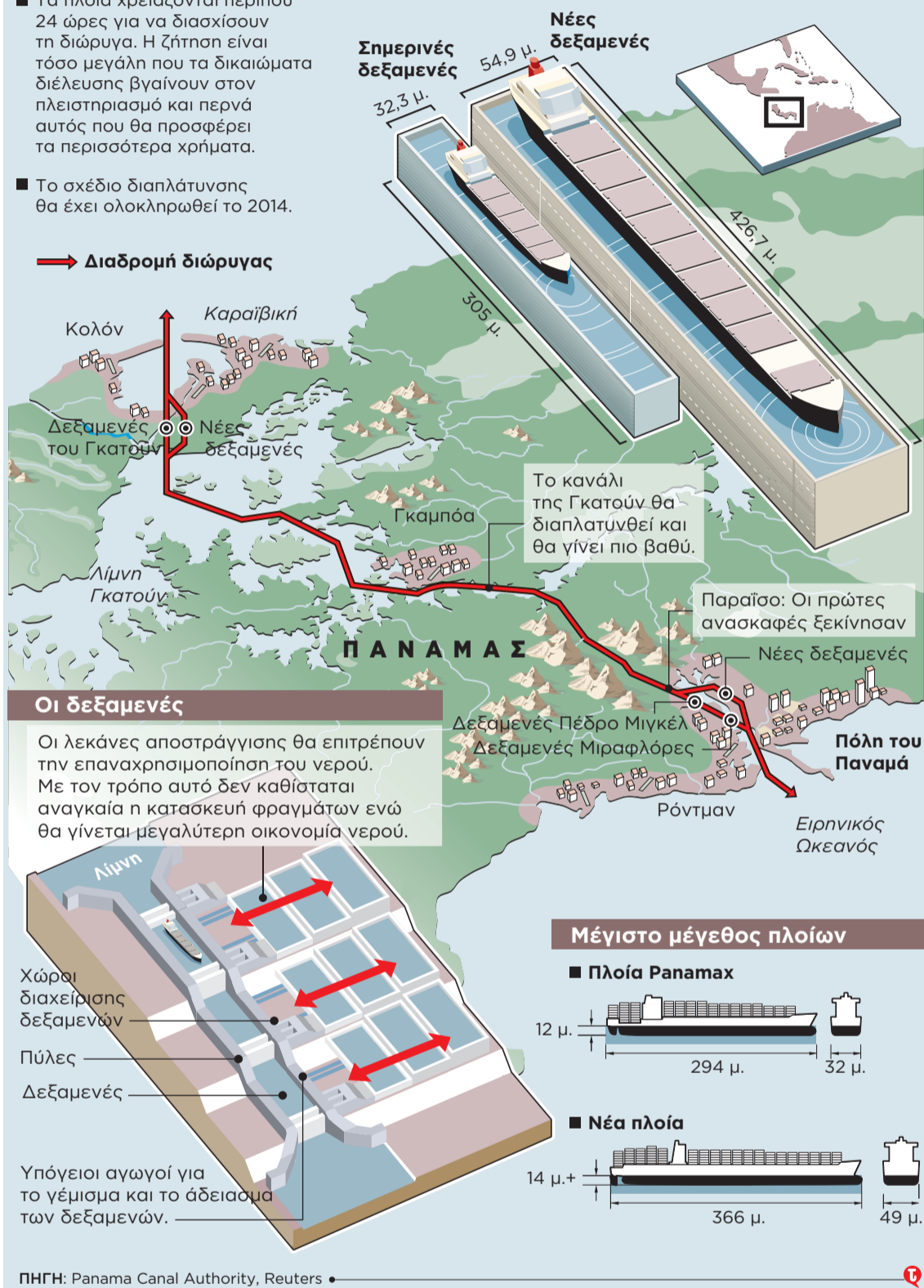
Ιστορική διαδρομή

Η 95 ετών διώρυγα, από την οποία διακινείται το 5% του παγκοσμίου εμπορίου, έχει μήκος 80 χιλιόμετρα και ενώνει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό.

- Τα πλοία χρειάζονται περίπου 24 ώρες για να διασχίσουν τη διώρυγα. Η ζήτηση είναι τόσο μεγάλη που τα δικαιώματα διέλευσης βγαίνουν στον πλειστηριασμό και περνά αυτός που θα προσφέρει τα περισσότερα χρήματα.
- Το σχέδιο διαπλάτυνσης θα έχει ολοκληρωθεί το 2014.

Βασικές βελτιώσεις

Όταν η διαπλάτυνση ολοκληρωθεί, η διώρυγα θα μπορεί να εξημερευτεί μεγαλύτερα πλοία μέσω νέων δεξαμενών ρύθμισης στάθμης, μία νοτιοδυτικά των δεξαμενών του Μιραφλόρες και μία ανατολικά των δεξαμενών του Γκατούν.



Θέμα «λίφτινγκ» και στα λιμάνια...

ΣΥΜΦΩΝΑ με μελέτη της IDB, και στις δύο ακτές της αμερικανικής ηπείρου απαιτούνται επενδύσεις δεκάδων δισ. δολαρίων για εκβάθυνση λιμανιών, δημιουργία χώρων αποθήκευσης, σιδηροδρόμους, αυτοκινητοδρόμους και γενικότερα υποδομές που θα σπρίξουν τόσο μεγάλης έκτασης εμπόριο ώστε να μπορέσουν οι εταιρίες να επωφεληθούν από τη μείωση του μεταφορικού κόστους που επιφέρει η χρήση μεγάλων πλοίων.

Για να δοθεί μια τάξη μεγέθους, προκειμένου να μεταφερθούν 10.000 κοντέινερ που θ' αδειάσει σε κάποιο λιμάνι ένα μεγάλο εμπορικό πλοίο, χρειάζονται 18 τρένα ή

5.800 φορτηγά ή 570 Boeing 747 Jumbo.

Στις ΗΠΑ λίγα λιμάνια είναι έτοιμα για μια τόσο μεγάλη αλλαγή. Το Νόρφολκ της Βιρτζίνια θα γίνει μάλλον το επόμενο μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο, καθώς έχει αρκετό βάθος και νέα σιδηροδρομική σύνδεση.

Τα λιμάνια της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϊ, που έχουν τη μεγαλύτερη κίνηση στην ανατολική ακτή, δεν μπορούν να δεχτούν μεγάλα πλοία, καθώς θα πρέπει να υπερψωθεί πρώτα η γέφυρα Μπαγιόν, έργο που θα κοστίσει ένα δισ. δολάρια και δεν θα είναι έτοιμο πριν από το 2016. ■