

Η Νέα Διώρυγα του Παναμά το 2016



Έρευνα:
Δημήτρης Συμεωνίδης JP

Μέρος Γ'

Η Διώρυγα του Παναμά και οι Έλληνες

Η διάνοιξη της νέας διώρυγας του Παναμά, γεγονός που αποτέλεσε ορόσημο για το παγκόσμιο εμπόριο και την ποντοπόρο ναυτιλία. Μέσω της διάνοιξης της νέας διώρυγας μπόρεσαν να διέλθουν από το συγκεκριμένο πέρασμα πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας από εκείνα που διέσχιζαν την παλιά διώρυγα.

Από την λειτουργία της νέας διώρυγας του Παναμά το 2016 εκτιμάται ότι εξυπηρετήθηκαν γύρω στα 3.745 πλοία κατηγορίας Neopanamax.

Το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έχει διαπλεύσει τη νέα διώρυγα του Παναμά είναι το «CMA CGM Theodore Roosevelt», χωρητικότητας 14.414 TEUs, τον περασμένο Αύγουστο.

Από τις 26 Ιουνίου 2016 όταν και πραγματοποιήθηκε η διάνοιξη της νέας διώρυγας του Παναμά έως σήμερα, η νέα διώρυγα έχει υποδεχθεί 358 πλοία μεταφοράς LNG, Εκπρόσωπος της Αρχής της Διώρυγας του Παναμά ανέφερε ότι η νέα διώρυγα έχει επαναπροσδιορίσει τις παγκόσμιες εμπορικές ροές και ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες αποκτούν οικονομίες κλίμακας μέσα από τη δυνατότητα διέλευσης που δίνεται ειδικά σε πλοία κατηγορίας Neopanamax. Ο ίδιος προσέθεσε επίσης ότι ο προσεκτικός σχεδιασμός των λειτουργιών της Νέας Διώρυγας του Παναμά θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου στο μέλλον.

Έχει επίσης ενδιαφέρον, για προτεραιότητα έχει τεθεί η προστασία του περιβάλλοντος καθώς το 60% του νερού στα φράγματα ανακυκλώνεται.

163 Έλληνες πλοιοκτήτες, έχουν επιλέξει να νηολογήσουν ένα ή περισσότερα πλοία τους στο νηολόγιο του Παναμά.

Τα συμπεράσματα της μελέτης του Θάνου Πάλλη, καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και Προέδρου της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων – IAME, σε συνεργασία με τον αν. Καθηγητή Γιώργο Βαγγέλα και την ερευνήτρια Εύη Κλαδάκη Το ΔΙΚΤΥΟ για τη Μεταρρύθμιση στην Ελλάδα και την Ευρώπη, σε συνεργασία με την Πρεσβεία του Παναμά στην Ελλάδα, και με τη στρατηγική υποστήριξη της Panama Shipping Agency, Η εκδήλωση έγινε με αφορμή τη δημοσίευση από το ΔΙΚΤΥΟ της πρώτης εκτενούς μελέτης για την ενίσχυση των σχέσεων Παναμά – Ελλάδος την οποία εκπόνησε ο Καθ. Θάνος Πάλλης, Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και Πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων



Η πρέσβης του Παναμά στην Ελλάδα, Τζούλι Λυμπερόπουλος

(International Association of Maritime Economists – IAME), σε συνεργασία με τον αν. Καθηγητή Γιώργο Βαγγέλα και την ερευνήτρια Εύη Κλαδάκη.

Η παρούσα μελέτη – κείμενο πολιτικής – εξετάζει τη σχέση των δύο χωρών, θεμελιώνοντας προτάσεις πολιτικής για την περαιτέρω βελτίωσή τους.

– Πρώτος πυλώνας της ιδιαίτερης σχέσης των δύο χωρών είναι η παρουσία της ελληνικής κοινότητας στον Παναμά. Η αρχή της, συχνά υποτιμημένης, παρουσίας της ελληνικής διασποράς χρονολογείται στα τέλη του 19ου αιώνα και την κατασκευή της Διώρυγας του Παναμά. Στις ημέρες μας μία ζωντανή ελληνική κοινότητα αναζητά την πρόοδο και την αριστεία, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της χώρας.

– Ο δεύτερος πυλώνας των ιδιαίτερων δεσμών Ελλάδας και Παναμά είναι οι διμερείς οικονομικές σχέσεις. Η θαλάσσια οικονομία είναι καθοριστική.

Σύμφωνα με τη μελέτη για τον τομέα των υπηρεσιών, τις μεταφορές και το εμπόριο να αποτελούν τις προωθητικές βιομηχανίες για την ανάπτυξη της χώρας, ο Παναμάς προσφέρει τη δυνατότητα στις ελληνικές εταιρείες να αξιοποιήσουν επιχειρηματικές ευκαιρίες. Ιδιαίτερα σε τομείς, στους οποίους οι ελληνικές εταιρείες διατηρούν σημαντική εμπειρία, γνώση και ανταγωνιστικότητα. Οι τομείς αυτοί συμπεριλαμβάνουν κυρίως τη ναυτιλία και τις μεταφορές, την παραγωγή τσιμέντου, την κατασκευή ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξοπλισμού και όχι μόνο. Οι αυξανόμενοι όγκοι του διμερούς εμπορίου Ελλάδας-Παναμά και το θετικό εμπορικό ισοζύγιο για την ελληνική οικονομία αναδεικνύουν τις υπάρχουσες ευκαιρίες για την ελληνική επιχειρηματικότητα.

Η ναυτιλία είναι το τρίτο θεμέλιο της ιδιαίτερης σχέσης Ελλάδας και Παναμά. Ο Παναμάς και η Ελλάδα, αποτελούν δύο από τα δημοφιλέστερα νηολόγια στον κόσμο, απασχολώντας σημαντικό ανθρώπινο δυναμικό σε θάλασσα και στεριά. Ταυτόχρονα, και οι δύο χώρες, αποτελούν σήμερα σημαντικούς κόμβους στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, διευκολύνου-

ντας αποτελεσματικά τις παγκόσμιες, περιφερειακές και εθνικές εμπορικές ροές. Συνολικά, 163 Έλληνες πλοιοκτήτες, ή το 15%, του συνόλου, έχουν επιλέξει να νηολογήσουν ένα ή περισσότερα πλοία τους στο νηολόγιο του Παναμά. Ο Παναμάς έχει αναδειχθεί στο πλέον δημοφιλές κράτος-σημαία στον κόσμο, με σημαντικό ρόλο στην επιτυχία αυτή να διαδραματίζει η εμπιστοσύνη των Ελλήνων πλοιοκτητών. Τα ελληνόκτητα πλοία που φέρουν τη σημαία του Παναμά αποτελούν το σημαντικό 9% του συνόλου των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο συγκεκριμένο νηολόγιο.

Η Ελλάδα είναι ένας πολύτιμος εμπορικός και θαλάσσιος εταίρος για τον Παναμά – και το αντίστροφο – μια σχέση η οποία αξίζει να υποστηριχθεί και να ενισχυθεί. Για να επωφεληθεί η ελληνική ναυτιλία και η ευρύτερη επιχειρηματικότητα από αυτές τις συνθήκες, μια προσεκτικά σχεδιασμένη στρατηγική θα πρέπει να συνδέεται με διαρκή διοικητική υποστήριξη. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η μόνιμη διπλωματική παρουσία της Ελλάδας στον Παναμά, μέσω της ίδρυσης και λειτουργίας Ελληνικής Πρεσβείας στην χώρα.

Η ίδρυση Ελληνικής Πρεσβείας στον Παναμά θα επιτρέψει τη διεύρυνση του διμερούς εμπορίου και θα υποστηρίξει τις ελληνικές άμεσες επενδύσεις στον Παναμά και αντίστροφα. Ενδεικτικά, τέσσερις από τις έξι ευρωπαϊκές χώρες με τις σημαντικότερες Άμεσες Ξένες Επενδύσεις στον Παναμά (Ισπανία, Ολλανδία, Ιταλία και Γερμανία) διαθέτουν ήδη Πρεσβείες στη χώρα. Πρεσβεία στο Παναμά διατηρούν επίσης σειρά από άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου παραμένει περιορισμένη, καθώς μόνο η Τουρκία διατηρεί Πρεσβεία στον Παναμά, αν και δεν συγκαταλέγεται στους κορυφαίους εμπορικούς εταίρους και επενδυτές στη χώρα. Σήμερα, τα ελληνικά συμφέροντα στον Παναμά εκπροσωπούνται από την ελληνική πρεσβεία στο Μεξικό.

Συνέχεια την άλλη Παρασκευή

Πρώτος πυλώνας της ιδιαίτερης σχέσης των δύο χωρών είναι η παρουσία της ελληνικής κοινότητας στον Παναμά. Η αρχή της, συχνά υποτιμημένης, παρουσίας της ελληνικής διασποράς χρονολογείται στα τέλη του 19ου αιώνα και την κατασκευή της Διώρυγας του Παναμά.