

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΑΥΤΟΥ

Τοῦ κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΛΩΖΟΥ

Προέδρου τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς

Ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας, ὡς γνωστόν, εἶναι ὁ μεγαλύτερος λιμὴν τῆς Μεσογείου, τῆς θέσεώς του ὀφειλομένης εἰς τὴν σημαντικὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν, ἣτις κατευθύνεται μέσῳ αὐτοῦ πρὸς ἐκτεταμένην ἐνδοχώραν, περιλαμβάνουσαν, ὄχι μόνον τὴν Γαλλίαν, ἀλλὰ καὶ λοιπὰς περιοχὰς τῆς Δ. Εὐρώπης. Ἀφ' ἑτέρου εἰς τὰς πέριξ περιοχὰς τοῦ λιμένος ἔχει ἀναπτυχθῆ βιομηχανικὴ περιοχὴ, ἣτις τονώνει τὴν κίνησιν του.

Ἡ προοπτικὴ τῆς συγκεντρώσεως, ἔτι μεγαλύτερας κινήσεως δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην ἐπεκτάσεως τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς παραπλησίους θαλασσίους χώρους, μὲ κατεύθυνσιν τὴν ἐξυπηρετήσιν τῶν μεγάλων πλοίων καὶ τῶν ἀναγκῶν, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν νέων συγχρονισμένων πλοίων.

Παραλλήλως αἱ πέριξ περιοχαὶ τῆς Μασσαλίας, δίδουν τὴν εὐκαιρίαν διὰ μίαν νέαν ἐπέκτασιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος, ἣτις θὰ διευκολυνθῆ ἐκ τῶν παρεχομένων εὐκολιῶν τοῦ γειτνιαζόντος λιμένος.

Δυναμικὸν κλάδον τοῦ δευτερογενοῦς τοιμέως ἀποτελεῖ ἡ βιομηχανία ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν πλοίων. Ἀὕτη, προῖόν μακρᾶς ἐξελίξεως, συμπυκνώνει τὴν ἐπινοητικότητά τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος, κατατείνουσα εἰς τὴν συνεχῆ πρόοδον ἐν τῇ ἀνελίξει τοῦ χρόνου.

Ἡ θέσις τὴν ὁποίαν κατέχει ἐντὸς τῆς βιομηχανίας καὶ αἱ προοπτικαὶ τὰς ὁποίας παρουσιάζει, ἀπετέλεσαν τοὺς παράγοντας ἐκείνους οἱ ὁποῖοι ὠδήγησαν τὰ Κράτη εἰς τὴν λήψιν μέτρων πρὸς δημιουργίαν τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου, τοῦ ἀναγκαιοῦντος διὰ τὴν πρόοδόν της.

Ἐὰν ὁμως τὸ Κράτος, ὡς φορεὺς ἐξουσίας, ἀποδόλην εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ ἀπαραιτήτου ἀναπτυξιακοῦ κλίματος, ἀνήκει εἰς τοὺς φορεῖς τῆς οἰκονομίας ἢ εὐθύνη διὰ τὴν πρόβλεψιν καὶ τὴν συνεκτίμησιν ὄλων τῶν στοιχείων τοῦ παρόντος, τὰ ὅποια θὰ ἀποτελέσουν τὴν βάση τῆς ἐπιτυχίας τοῦ μέλλοντος.

Ἐὰν ὁ κλάδος οὗτος ἐντὸς τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας ἐπετέλεσεν ἀλματώδεις προόδους, τοῦτο δέον γὰ ἀποδοθῆ εἰς τὴν ὀρθὴν ἐκτίμησιν τῶν μελλοντικῶν προοπτικῶν, τὴν ἐφαρμογὴν νεωτέρων τεχνολογικῶν μεθόδων, τὴν ἐπιτυχή πρό-

βλεψιν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ὄγκου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ὀρθολογικὴν χρησιμοποίησιν τῶν διαθέσιμων ἐπιχειρηματικῶν κεφαλαίων.

Τὸ πόσον τὰ στοιχεῖα ταῦτα δεόν νὰ συνυπάρχουν πρὸς ἐπίτευξιν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων, καταδεικνύει ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ἐξ ἄλλου, τὰ ἐπιτευχθέντα παρ' ἡμῖν εἰς τὸν κλάδον τοῦτον κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον καταδεικνύουν, τὸ πόσον ἡ δημιουργία τοῦ καταλλήλου πλαισίου ὑποδοθῆι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κατασκευαστικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας πλοίων. Ἀκριβῶς δὲ ἡ ἐκτίμησις τῶν ὑφισταμένων δυνατοτήτων καὶ ἡ πρόβλεψις λαμπροῦ μέλλοντος, ἀπετέλεσαν τοὺς παράγοντας, οἱ ὅποιοι μᾶς ὠδήγησαν εἰς τὴν εἰσήγησιν, περὶ δημιουργίας βιομηχανικῆς περιοχῆς, διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἐχούσης ὡς πηρῆνα, τὸν λιμένα τοῦ κόλπου Ἐλευσίνος καὶ τὴν νῆσον Σαλαμίνα.

Κρίνοντας ὅτι ὁ τρόπος μὲ τὸν ὅποιον ἕτεροι λιμένες ἀντιμετωπίζουν τὰς δημιουργουμένας νέας καταστάσεις, προβληματιζόμενοι ἐν τ' αὐτῷ περὶ τοῦ μέλλοντος, εἶναι δυνατόν νὰ ἀποθῆ ἐπικοδομητικὸς καὶ δι' ἡμᾶς, διανύοντες τὸ στάδιον τῆς βιομηχανικῆς ἀνδρώσεως, ἐκρίναμεν σκόπιμον νὰ παρουσιάσωμεν τὰς ἐφαρμοζομένας μεθόδους εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας, πρὸς ἀντιμετώπισιν μελλοντικῶν ἐξελίξεων καὶ τὴν σημασίαν τὴν ὁποίαν ἀποδίδουν οἱ Γαλλικοὶ οἰκονομικοὶ κύκλοι εἰς τὴν δημιουργίαν παραλιμενίων βιομηχανικῶν ζωνῶν.

Ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν ἐφημερίδα The Journal of Commerce τῆς Μασσαλίας, ἐλήφθησαν ἀπόψεις καὶ στοιχεῖα ὅσον ἀφορᾷ εἰς :

- 1) Τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας.
- 2) Τὴν βιομηχανίαν ἐπισκευῶν πλοίων καὶ
- 3) Τὰς βιομηχανικὰς ζώνας, αἵτινες καὶ παρατίθενται :

Ἡ λιμὴν τῆς Μασσαλίας

Ἡ Μασσαλία παρουσιάζεται ὡς ὁ εὐρωπαϊκὸς λιμὴν τοῦ νότου. Ἄν καὶ ἡ διεκδικησὶς τῆς αὐτῆς δύναται νὰ θεωρηθῆ ὑπερβολικὴ, συγκρινομένης τῆς σημερινῆς θέσεως τοῦ λιμένος πρὸς ἑτέρους εὐρωπαϊκοὺς τοιοῦτους, αἱ δυνατότητές τῆς διὰ μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν εἶναι ἴσως τόσον μεγάλα ἄν ἔχι μεγαλύτερα, ἀπὸ οἷονδήποτε ἄλλον λιμένα τῆς Εὐρώπης.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἂν καὶ ἡ Μασσαλία θεωρητᾷ ὡς ὁ μεγαλύτερος λιμὴν τῆς Γαλλίας καὶ παρουσιάζει τὴν μεγαλυτέραν ἐμπορευματικὴν κίνησιν ἀπὸ οἷονδήποτε ἄλλον λιμένα τῆς Μεσογείου, ἐν τούτοις, ἡ κίνησις αὐτῆ περιορίζεται εἰς ὀλιγώτερον τοῦ ἡμίσεος τῆς διὰ τοῦ Ρότερνταμ πραγματοποιουμένης τοιαύτης καὶ ὑπολείπεται σημαντικῶς τῆς τοῦ Λονδίνου, Ἀμβούργου, Ἀμβέρσης καὶ Βρέμης, εἰς γενικὸν φορτίον.

Τὴν σημερινὴν τῆς θέσιν ἡ Μασσαλία ὀφείλει κυρίως εἰς τὰς μεταφορὰς

πετρελαίων, τὰ ὅποια ὑπερκαλύπτουν τὴν ἀπώλειαν ἐκ τῆς πλουσίας κινήσεως, τὴν ὁποίαν ἡ Γαλλία εἶχεν ἄλλοτε μὲ τὰς ὑπερποντίους κτήσεις της.

Διμὴν βαθέων ὑδάτων

Ἡ Μασσαλία εὐρίσκεται εἰς καλλιτέραν θέσιν ἀπὸ οἰονδήποτε εὐρωπαϊκὸν λιμένα, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μελλοντικῶν τάσεων τῆς ὑπερ-οκεανίου ναυσιπλοίας.

Οἱ βόρειοι εὐρωπαϊκοὶ λιμένες, πιστεύεται ἐδῶ, ὅτι θὰ ὑποστοῦν σοβαρὰν κρίσιν ἐκ τῶν γιγαντιαίων τάνκερ καὶ τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου, τὰ ὅποια σχεδιάζονται καὶ ναυπηγοῦνται.

Ἐξ ἄλλου ἡ Μασσαλία συντόμως θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ δέχεται δεξαμενό-πλοια ἔμπορτα τῶν 200.000 τόννων, προϊόντος δὲ τοῦ χρόνου καὶ δεξαμενόπλοια ἀπὸ 300.000—500.000 τόννων.

Ἐὸ κόλπος τοῦ Fos, τμήμα τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας, διαθέτει θαθὰ ὕ-δατα καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν χρειάζονται μεγάλα ἐκβαθύνσεις.

Ἐπιπροσθέτως ἐλλεῖπει παλιρροίων εἰς τὴν Μεσόγειον δὲν σημειοῦται ἀπώ-λεια χρόνου κατὰ τὴν ἀγκυροβόλησιν τῶν πλοίων.

Παρὰ τὸ ὅτι συμβαίνει εἰς πλείστους ἐκ τῶν ἄλλων μεγάλων λιμένων τῆς Εὐρώπης, ὁ λιμὴν τῆς Μασσαλίας ἔχει μέγαν χῶρον πρὸς βιομηχανικὴν ἐξά-πλωσιν. Εἰς τὸν κόλπον τοῦ Fos, ἔπου ὁ νέος λιμὴν εὐρίσκεται ὑπὸ κατασκευῆν, ἡ προσφερομένη περιφέρεια πρὸς βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν εἶναι ἴση μὲ ἐκείνην τὴν τῆς πόλεως τῶν Παρισίων. Ἡ περιφέρεια αὕτη συνορεύει μὲ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ροδανοῦ ποταμοῦ, ὁ ὁποῖος διαπλατύνεται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς ναυσιπλοίας τῆς ἐνδοχώρας καὶ τῆς πέριξ τῆς Λυῶνος βιομηχανικῆς περιοχῆς, καὶ ὁ ὁποῖος ὑπάρχει πιθανότης νὰ συνδεθῆ μὲ τὸν Ρῆνον.

Οὐδεὶς ἄλλος λιμὴν εἰς τὴν Μεσόγειον ἔχει τόσον ἐπίπεδα ἐδάφη δι' ἀνά-πτυξιν καὶ οὐδεὶς ἄλλος λιμὴν εἰς τὴν νότιον Εὐρώπην ἔχει τοσαύτας δυνατότη-τας συνδέσεως διὰ διωρύγων μὲ τὴν ἐνδοχώραν.

Προσέτι ἡ πέριξ τοῦ κόλπου τοῦ Fos κειμένη περιφέρεια ἀντιπροσωπεύει ἓνα μικρὸν μόνον τμήμα ἐδάφους κατάλληλον διὰ βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν, εὐρι-σχόμενον εἰς ἄμεσον γειτνίασιν μὲ τὸν λιμένα.

Ἐκατέρωθεν τοῦ Ροδανοῦ ὑπάρχουν εὐρεῖαι πεδινὰ ἐκτάσεις, αἵτινες πρὸς τὸ παρὸν δὲν παρουσιάζουν ἀξίαν λόγου γεωργικὴν ἐκμετάλλευσιν.

Φόβοι, ὅτι τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ, θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα σοβαρὰν μείωσιν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας, εὐτυ-χῶς δὲν ἐπραγματοποιήθησαν. Ὅντως, πρότρωτα στοιχεῖα ἀποδεικνύουν, ὅτι αἱ ἐκ Μασσαλίας ἐξαγωγὰι πρὸς μέρη κειμένα πέραν τοῦ Σουέξ ἠδῆ ἐγένθησαν. Καίτοι αἱ εἰσαγωγὰι πετρελαίων εἰς Μασσαλίαν ἐμειώθησαν κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, τοῦτο ἀπεδόθη εἰς ἄλλα αἷτια παρὰ εἰς τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ. Διὰ τεχνικῶς λόγους, δύο διύλιστήρια τῆς, Δυτ. Γερμανίας, τὰ ὅποια ἐπρομη-

θεύοντο τὰς πρώτας ὕλας των δι' ἀγωγῶν, οἱ ὁποῖοι ἐκκινουσαν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας διέκοψαν τὰς ἐργασίας των.

Ἡ λειτουργία δὲ τῆς νέας πετρελαιοφόρου γραμμῆς ἀπὸ τὴν Τεργέστην εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην ἔχει δημιουργήσει σοβαρὸν ἐμπορικὸν ἀνταγωνισμόν διὰ τὴν Μασσαλίαν. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι καίτοι αἱ Γαλλικαὶ ἀπεργίαι τῆς παρελθούσης ἀνοίξεως διέκοψαν τὴν διὰ τοῦ λιμένος κίνησιν, ἐν τούτοις δὲν ἐπέδρασαν μειωτικῶς ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας πρὸς τὰ Γερμανικὰ Διυλιστήρια.

Ἡδύξημένη κίνησις

Ἄλλ' ἐνθ' αἱ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν, ἐμειώθησαν, τούναντίον ἐσημειώθη σημαντικὴ αὔξησις εἰς τὴν κίνησιν ἐτέρων εἰδῶν. Αἱ ἐξαγωγαὶ τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου ἐκφράζουσι τὴν βελτίωσιν τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Γαλλίας κατὰ τὸ ἔτος 1967, ὡς καὶ τοῦ πρώτου τετραμήνου τοῦ ἔτους 1968, κατὰ τὸ ὅποιον αἱ φορτώσεις ἦσαν 24% ἀνώτεροι ἐκείνων τῶν ἀντιστοίχων μηνῶν τοῦ ἔτους 1967.

Ὡς ἦτο ἐπόμενον, ἡ κίνησις τοῦ λιμένος ἐπηρεάσθη ἀπὸ τὸ κύμα τῶν ἀπεργιῶν αἱ ὁποῖαι ἐπληξάν τὴν Γαλλικὴν οἰκονομίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ περασμένου Μαΐου καὶ Ἰουνίου, ἀλλ' αὕτη ἀργότερον ἀποκατεστάθη, ἰδιαίτερωσ δὲ εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ Μασσαλία ἐπισπεύδει τὴν δημιουργίαν σταθμοῦ ὑποδοχῆς κοντέινερς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Fos. Οὗτος θὰ εἶναι ἕτοιμος πρὸς ὑποδοχὴν φορτίων κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους. Τὸ παρελθὸν ἔτος διεκινήθησαν περίπου 500 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν ἕκαστον, τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετήθησαν μὲ τὰ παρόντα μέσα. Ταῦτα, ἐπὶ πλέον ἐτέρων 100.000, τὰ ὁποῖα ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐξυπηρετοῦν τὴν κίνησιν Μασσαλίας καὶ ἐτέρων Μεσογειακῶν λιμένων. Ἔχει ὑπολογισθῆ ὅτι ἡ κίνησις εἰς κοντέινερς ἀπὸ τὰς ἀνατολικὰς ἀκτῆς τῶν Ἡν. Πολιτειῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον, θὰ γίνωτο νὰ φθάσῃ εἰς 500 κοντέινερς ἑβδομαδιαίως εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον.

Ἐξ αὐτῶν ὑπολογίζεται, ὅτι περίπου 250 θὰ κατευθύνονται πρὸς τὴν Γένουαν, 200 πρὸς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 50 πρὸς ἄλλους λιμένας τῆς Μασσαλίας.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἀνάπτυξις τῆς δι' ὀχηματαγωγῶν συγκοινωνίας, προσιωνίζεται σημαντικὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος.

Πρὸς τὸ παρὸν αὕτη περιορίζεται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα μεταφέρουν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα κατὰ τὴν τουριστικὴν περίοδον ὡς καὶ ρυμουλκούμενα ὀχήματα τὸν λοιπὸν χρόνον, ἀλλὰ προσδοκᾶται ἔτι ταῦτα θὰ χρησιμοποιηθοῦν βαθμιαίως καὶ προσδευτικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων εἰς ὅλην τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου.

Ἡ δυνατότης νὰ καταστῇ ἡ Μασσαλία ἓνα σημαντικὸν κέντρον διανομῆς τῶν κοντέινερς δι' ὀχηματαγωγῶν συζητεῖται. Ἡ ἔλλειψις παλιρροίας εἰς τὴν Μεσόγειον ἐξυπηρετεῖ τὴν κίνησιν δι' ὀχηματαγωγῶν, περισσότερο ἀπὸ οἷονδῆποτε ἄλλο μέρος τῆς ὑφηλίου.

Σήμερα, κατά τι περισσότερο του ημίσεος τῶν κανονικῶς ἐβδομαδιαίως ἀποπλεόντων πλοίων προορίζονται δι' ἑτέρους λιμένας τῆς Μεσογείου. Ἐκ τοῦ ὅτι τὰ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτοῦ τοῦ εἶδους τῆς κινήσεως πλοῖα εἶναι σχετικῶς ὀλίγα, ἀφ' ἑτέρου δὲ οἱ ἀπόπλοι των συχνότεροι τῶν ἄλλων πλοίων, ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ ἐξάρτησις τῆς Μασσαλίας ἐκ τῆς Μεσογειακῆς κινήσεως εἶναι μικρότερα ἀπ' ὅσον ἀνεμένετο νὰ εἶναι.

Ἡ βιομηχανία ἐπισκευῶν πλοίων

Ἡ Μασσαλία ἀποτελεῖ τὸ σημαντικώτερον κέντρον ἐπισκευῶν πλοίων εἰς τὴν Γαλλίαν. Οὕτω, τὸ 65%—70% τῶν ἐπισκευῶν τῆς χώρας ταύτης πραγματοποιεῖται εἰς τὴν Μασσαλίαν, τῆς ὁποίας, ποσοστὸν 4% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς, ἀπασχολεῖται εἰς τὴν βιομηχανίαν ταύτην. Ἐξ ἄλλου τὸ 60% περίπου τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων εἶναι ξένων σημαίων. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ ἔσοδα τῆς βιομηχανίας ταύτης, ἀποτελοῦν σπουδαίαν πηγὴν εἰσοδοῦ συναλλάγματος, διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Γαλλίας.

Ὁ κ. Pierre Terrin, Διευθυντῆς τῆς Société Provençal des Ateliers Terrin (SPAT), μιᾶς τῶν σημαντικωτέρων ἐπισκευαστικῶν θάσεων τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας, ἐσχάτως ἐδήλωσεν εἰς τὴν The Journal of Commerce, ὅτι ἡ Μασσαλία ἀντιμετωπίζει αὐξοῦσα ἀνταγωνισμόν ἀπὸ ἐπισκευαστικὰς θάσεις, εὐρισκομένας εἰς τὸν Μεσογειακὸν Χῶρον καὶ εἶναι ἀναγκαῖον, ἐὰν ἀποβλέπη εἰς τὴν διατήρησιν τῆς παρουσίας θέσεώς της εἰς τὸν τομέα τοῦτον, νὰ παράσχη ὁ λιμὴν περισσοτέρας εὐκολίας.

Αὐτὸ τὸ ὅποιον χρειάζεται ἡ Μασσαλία, κατὰ τὸν κ. Terrin, εἶναι ἡ κατασκευὴ μιᾶς μονίμου δεξαμενῆς, δυναμένης νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰ νέα πετρελαιοφόρα τῶν 500.000 τόννων, τὰ ὅποια συντόμως θὰ ἀρχίσουν νὰ μεταφέρουν ὕγρα καύσιμα εἰς Εὐρώπην. Σήμερα ἡ Λισσαβὼν εἶναι ὁ μόνος εὐρωπαϊκὸς λιμὴν, ὁ δυνάμενος νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰ μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα καὶ ὁ λιμὴν οὗτος εἶναι ὁ κύριος ἀνταγωνιστῆς τῆς Μασσαλίας. Ἔτερα ἀνταγωνιστικὰ ἐπισκευαστικὰ κέντρα εἶναι ἡ Μάλτα, ὁ Σκαρνιαγκᾶς ἐν Ἑλλάδι, τὸ Παλέρμο εἰς Ἰταλίαν καὶ τὸ Κάδιξ εἰς Ἰσπανίαν, ὅπου ὁμιλος ἰαπωνικῶν συμφερόντων κατασκευάζει ἐπισκευαστικὴν θάσιν πλοίων.

Ἐξ ἄλλου δέον νὰ λεχθῆ, ὅτι ἡ Μασσαλία εἶναι ὑψηλοῦ κόστους ἐπισκευαστικὸν κέντρον, ἀλλὰ ἔχει τὸν ἐπιζήλον τίτλον, ὅτι διαθέτει ὑψηλὴν τεχνικὴν ἐπίδοσιν καὶ ταχὺν ρυθμὸν ἐργασίας.

Τὸ κλεισίμιον τῆς διύρυγος τοῦ Σουέζ, εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα, μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα νὰ τεθοῦν ἐν ἐνεργείᾳ, πολὺ ἐνωρίτερον ἀπὸ ὅτι ἀνεμένετο, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ καταλάβῃ τὰς ἐπισκευαστικὰς θάσεις ἀπαρασκευοῦς. Σήμερα, δύναται νὰ ἐπισκευασθοῦν εἰς Μασσαλίαν πλοῖα μέχρι 180.000 τόννων, ἀλλὰ συντόμως θὰ χρειασθοῦν μεγαλύτεραι ἐγκαταστάσεις.

Ἔτερα ἐπίπτωσις ἐκ τοῦ κλεισίματος τοῦ Σουέζ ὑπῆρξεν, ἡ ἀνατροπὴ τῶν δρομολογίων, μὲ ἀποτέλεσμα αἱ ἐπισκευαστικαὶ θάσεις νὰ μὴ εἰδοποιοῦνται ἐγ-

καίρως, ὡς πρότερον, προκειμένου νὰ καταπλεύσῃ ἐν πλοῖον πρὸς ἐπιθεώρησιν.

Ἡδὴ ἐπισκευαστικάι θάσεις τῆς Μασσαλίας ἐργάζονται διὰ λογαριασμόν τῆς γαλλικῆς ὑπηρεσίας ἀτομικῆς ἐνεργείας. Αἱ ἐργασίαι αὗται ἀναλαμβάνονται ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἀποκτήσεως παρὰ τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ τῶν ἀπαρατήτων τεχνικῶν γνώσεων (Know-how) οὕτως ὥστε προετοιμαζόμενον, νὰ ἀναλάβῃ ἐπισκευαστικὰς ἐργασίας ἐπὶ πλοίων κινουμένων δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας, καθ' ὅσον προβλέπεται ὅτι ἐντὸς 10ετίας, τὸ κόστος τῆς δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας προώσεως τῶν πλοίων θὰ μειωθῇ ἱκανοποιητικῶς, καθισταμένης οἰκονομικῶς συμφερούσης τῆς χρησιμοποίησώς τῆς, δι' ἐμπορικὰ πλοῖα.

Ἡ μετατροπὴ τῶν προσφάτως ναυπηγηθέντων πλοίων ξηροῦ φορτίου συνήθους τύπου εἰς πλοῖα Containers πιστεύεται ὅτι θὰ δημιουργήσῃ σημαντικὴν ἐργασίαν εἰς τὰς ἐπισκευαστικὰς θάσεις τῆς Μασσαλίας. Ἡ ἐπισκευὴ τῶν πλοίων - Containers θὰ παράσῃ ὡσαύτως ἐργασίαν εἰς τὰς θάσεις, καὶ θὰ ἀντισταθμίσῃ ἐν μέρει τὴν ἀπώλειαν ἐργασιῶν διὰ τὴν βιομηχανίαν, ἣ ὅποια δύναται νὰ ἐπέλθῃ ἀπὸ τὴν εὐρύτεραν χρησιμοποίησιν τῶν πλοίων - Containers εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Ἄν καὶ τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουεὺς ἀνέτρεψε τὰς ἐργασίας μεταφορᾶς πετρελαίου εἰς τὴν Μεσόγειον, πιστεύεται, ὅτι μὲ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ νέου πετρελαιοαγωγοῦ, ὁ ὅποιος ἐσχεδιάσθη νὰ διέλθῃ κατὰ μῆκος τῆς διώρυγος, ἡ κίνησις θὰ λάβῃ νέαν ὄθησιν.

Ἡ συμπλήρωσις τῶν νέων βιομηχανικῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὸ Fos καὶ ἡ δυνατότης διευρύνσεως τοῦ πετρελαιοαγωγοῦ Μασσαλίας — Δ. Γερμανίας, θὰ ἔχουν ἐπίσης ὡς ἀποτέλεσμα τὴν προσέγγισιν περισσοτέρων πλοίων εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ περισσοτέραν ἐργασίαν διὰ τὰς τοπικὰς ἐπισκευαστικὰς θάσεις.

Βιομηχανικὰ ζῶνα

Ἡ περιοχὴ τῆς Μασσαλίας διαθέτει εὐρείας βιομηχανικὰς ζῶνας. Οὕτως, ἐκτὸς τῆς μεγάλης βιομηχανικῆς ζώνης τοῦ κόλπου τοῦ Fos, εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς Μασσαλίας, ὑπάρχει καὶ ἀριθμὸς μικροτέρων ζωνῶν, καταλλήλων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν νέων βιομηχανικῶν. Ὁρισμένοι ἐξ αὐτῶν ὡς ἡ τῆς Vitrolles, εὐρισκομένη πλησίον τοῦ μεγάλου διεθνοῦς ἀερολιμένος τῆς Marignane καὶ ἐγγὺς τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Παρισίων — Μασσαλίας, εἶναι ἤδη, κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος κατελιμμένα, ἐνῶ ἄλλαι εὐρίσκονται εἰς τὸ προπαρασκευαστικὸν στάδιον. Σημειωτέον ὅτι ἀριθμὸς τῶν ζωνῶν τούτων εὐρίσκεται εἴτε ἐπὶ τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος εἴτε ἐπὶ τῶν πλωτῶν ποταμῶν καὶ διωρύγων.

Εἰς τὸ Port - de - Bou, εὐρισκόμενον εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τοῦ κόλπου τοῦ Fos καὶ ἐπὶ τῆς διώρυγος τοῦ μεγάλου λιμένος πετρελαίων τῆς Lavera ὑπάρχει ἕκτασις κατάλληλος διὰ νέας βιομηχανίας, πρὸς 16 φράγκα τὸ τετρ. μέτρον. Ἡ ζώνη αὕτη εἶναι ἰδιαιτέρως πλεονεκτική, ὅχι μόνον διότι εὐρίσκεται πλησίον τῆς περιφέρειας τοῦ Fos καὶ τῶν πέριξ τῆς Λίμνης τῆς Berre

διύλιστηρίων πετρελαίου, αλλά και διότι υπήρξεν άλλοτε ή πόλις αὐτῆ ναυπηγικὸν κέντρον. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον αἱ ἐκεῖ ἐγκαθιστάμεναι βιομηχαναίαι ἀπολαμβάνουσι οἰκονομικῆς βοήθειας ὡς καὶ φορολογικῶν διευκολύνσεων.

Εἰς τὸ Port - St. Lōuis du Rhone, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Ροδανοῦ, ἔχει ἰδρυθῆ μεγάλη βιομηχανικὴ ζώνη 420 περίπου ἄκρ., ἐκ τῶν ὁποίων, τὰ 262 περίπου εἶναι πρὸς διάθεσιν, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 10,50—12,50 φράγκ. κατὰ τετρ. μέτρον. Ἡ ζώνη αὕτη δύναται νὰ ἐπεκταθῆ κατὰ 240 περίπου ἄκρ. Πλεονεκτήματα ταύτης εἶναι, αἱ προκυμαίαι τὰς ὁποίας διαθέτει (τοῦ ποταμοῦ καὶ τῆς διώρυγος, ἡ ὁποία συνδέει τὸν Ροδανὸν μὲ τὸ δέλτα τοῦ κόλπου τοῦ Fos).

Εἰς τὴν Arles ἔχουν δημιουργηθῆ δύο βιομηχανικαὶ ζῶναι, ἀμφότεραι μὲ παραθαλασσίας περιοχάς. Ἡ μία ἔχει πρὸς διάθεσιν περιορισμένας ἐκτάσεις, ἐνῶ ἡ ἑτέρα εὐρίσκεται ἐν ἀναπτύξει. Ἐκτάσεις ἀπὸ 3.000—500.000 τετρ. μέτρα προσφέρονται εἰς τὴν τιμὴν τῶν 20 φράγκων κατὰ τετρ. μέτρον.

Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν Aubagne κειμένην μεταξὺ Μασσαλίας — Toulon ἀναπτύσσεται ἑτέρα βιομηχανικὴ ζώνη. Αὕτη εἶναι σχετικῶς περιορισμένη, ἐκτεινομένη ἐπὶ 100 περίπου ἄκρ., πλην ὑπάρχουν δυνατότητες ἐπεκτάσεώς της. Ἐκτάσεις ἀπὸ 2.000 τετρ. μέτρων καὶ ἄνω προσφέρονται εἰς τὴν τιμὴν τῶν 20 φράγκων κατὰ τετρ. μέτρον.

Εἰς Salon, 51 χιλιόμετρα βορείως τῆς Μασσαλίας, ὑπάρχει βιομηχανικὴ ζώνη 45 περίπου ἄκρ., ὅπου ἐκτάσεις 2.000 τετρ. μέτρων καὶ ἄνω, προσφέρονται πρὸς 25—30 φράγκ. κατὰ τετρ. μέτρον. Ἡ ζώνη δύναται νὰ ἐπεκταθῆ ἐπὶ ἐτέρων 67 ἄκρ.

Διαθέσιμοι χώροι

Ἐτεροι προγραμματισθεῖσαι ζῶναι, κείνται πλησίον τῆς Aix-en-provence, βορείως τῆς Μασσαλίας καὶ εἰς Martigues, εὐρισκομένην πλησίον τῶν διύλιστηρίων πετρελαίου, ἐπὶ τῆς λίμνης τῆς Berre, ὅπου ἐκτάσεις 100 ἄκρ. θὰ ἠδύνατο νὰ διαμορφωθῆ πρὸς ἐγκατάστασιν βιομηχανιῶν, ἐπὶ τῆς διώρυγος μεταξὺ τοῦ κόλπου τοῦ Fos καὶ τῆς Étang de Berre.

Ἐν ὄχι μακρὰν τῆς Gardanne ὅπου τὸ ἐργοστάσιον ἀλουμινίου τῆς Pechiney, ὑπάρχει βιομηχανικὴ ζώνη, ἡ ὁποία ἔχει ἤδη ἐξ ὀλοκλήρου διατεθῆ. Πλην ὅμως πλησίον τοῦ Peynier-Rousset ὑπάρχει ἑτέρα βιομηχανικὴ ζώνη εἰς τὴν ὁποίαν προσφέρονται χώροι πρὸς 12 φράγκ. τὸ τετρ. μέτρον. Καίτοι ἔχουν διατεθῆ καὶ τὰ 600 ἄκρ. τῆς μεγάλης εἰς Vitrolles βιομηχανικῆς ζώνης, ἐν τούτοις ἔχει προγραμματισθῆ μία μικρὰ ἐπέκτασις ταύτης, διὰ τῆς διαθέσεως χώρων ἐκτάσεως 3.000 τετρ. μέτρων καὶ ἄνω πρὸς 20 φράγκ. τὸ τετρ. μέτρον.