

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1968 - 1969

Τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως

Χαρακτηριστικὸν τοῦ 1968 ἦτο ἡ μαζικὴ ἐμφάνισις τῶν διὰ κονταίηνερς μεταφορῶν εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1969, ἐξησφαλίσθησαν, ἐξ ἄλλου, πλήρως γραμμαὶ μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Αὐστραλίας, νέαι δὲ ὁδοὶ θὰ ἐξασφαλισθοῦν διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ μεταφορᾶς ἐντὸς τοῦ ἔτους, κατὰ τὸ ὅποιον ἡ συνολικὴ δυναμικότης τῶν διὰ κονταίηνερς μεταφορῶν θὰ αὐξηθῆ κατὰ 40% τουλάχιστον.

Αὐτὸ εἶναι ἓνα ἀπὸ τὰ σημαντικώτερα νέαι γεγονότα εἰς τὰ ὅποια ἀναφέρεται ἡ 15ῃ Ἐτησίᾳ Ἐκθεσίς τῆς Ἐπιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως. Ἡ ἔκθεσις αὐτὴ ἀσχολεῖται μὲ ὅλα τὰ ζητήματα τὰ ὅποια ἐμφανίζουσι ἐνδιαφέρον ἐπικαιρότητος σχετικῶς μὲ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς κατὰ τὸ 1968 καί, κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969. Συνδέει δὲ τὴν πρόσφατον ἐξέλιξιν μὲ τὰς μακροπροθέσμους τάσεις τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ὅπως καὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, ἡ ἔκθεσις περιγράφει τὰ νέαι, πολιτικοῦ χαρακτήρος γεγονότα, σχετικῶς μὲ τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, συνοψίζει τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυλαγορᾶς, ὅπως καὶ ἐκείνην τῆς ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος κατὰ τὸ 1968 καὶ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1969. Εἰς ἓνα εἰδικὸν κεφάλαιον, καταβάλλεται διὰ πρώτην φορὰν προσπάθεια ἀναλύσεως τῶν ἐνδοπεριφερειακῶν μεταφορῶν ξηρῶν φορτίων. Οἱ ὑπολογισμοὶ αὐτοὶ καλύπτουσι τὰ 70% περίπου τῶν διὰ φορτηγῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

Εἰς τὸν τομέα τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς σχετικῶς μὲ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς, τὸ πρόβλημα τοῦ προνομίου τῆς σημασίας προσεῖλκυσε ἐπίσης τὴν προσοχὴν τῆς Ἐπιτροπῆς. Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει τὰς ἀποφάσεις αἱ ὅποιαὶ υἱοθετήθησαν εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ τὴν δευτέραν σύνοδον τῆς CNUCED καὶ ὑπενθυμίζει τὸν ἐνεργὸν ρόλον τῆς Ἐπιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν εἰς τὴν προετοιμασίαν τῆς τρίτης συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν τῆς CNUCED. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐξηκολούθησε νὰ παρακολουθῆ ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν ἐξέλιξιν τῶν διὰ κονταίηνερς μεταφορῶν καὶ μία μελέτη τῆς καταστάσεως ἐκ μέρους τῆς Ἐπιτροπῆς ἀνεκοινώθη ὑπὸ τοῦ ὄργανισμοῦ εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Διάσκεψιν τῶν ὑπουργῶν Μεταφορῶν.

Ἡ ἔκθεσις συνοψίζει τὴν ἐξέλιξιν τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1968 καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1969. Οἱ ναῦλοι διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία καὶ τὰς μεταφορὰς πετρελαίου παρέμειναν σχετικῶς σταθεροί, λόγω ἰσορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος. Οἱ ναῦλοι δεξα-

μενοπλοίων έσημείωσαν κατά τὸ θέρος άσυνήθους χαρακτηήρος άνοδον, όφειλομένην, ώς φαίνεται, εἰς τὸ γεγονός ὅτι οἱ ναυλωταὶ εἶχαν έλπίσει ὅτι θά έκάλυπταν τὰς άνάγκας των με τούς χαμηλοὺς θερινούς ναύλους καί, ώς έκ τούτου, έπιβράδυναν τὰς ναυλώσεις κατά τὸν χειμῶνα καί τήν άνοιξιν. Ἄλλο σημαντικόν γεγονός ήτο ὁ αύξανόμενος ρόλος τῶν πλοίων μικτῆς μεταφορᾶς, τὰ όποἰα συμβάλλουν εἰς τήν μείωσιν τῶν δυσαναλογιῶν τῶν ναύλων μεταξύ φορτηγῶν καί δεξαμενοπλοίων. Εἰς τήν περίπτωσιν τῶν πλοίων σταθεροῦ δρομολογίου, ἡ αύξησης τῶν έργατικῶν άμοιβῶν προεκάλεσεν, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, τήν αύξησιν τῶν ναύλων, άλλ' ἡ υἰοθέτησις τῶν διὰ κονταίηνερς μεταφορῶν «άπό πόρτα σέ πόρτα» καί άλλων συστημάτων μεταφορᾶς κατά μονάδα φορτίου εἶναι δυνατόν νά μειώσῃ εἰς τὸ μέλλον τὸ κόστος.

Εἰς τὸ έπί τῆς ζητήσεως χωρητικότητος κεφάλαιον, παρέχονται σχετικῶς με τὰς παγκοσμίους μεταφορᾶς έμπορευμάτων, λεπτομέρειαι ὑπό μορφήν στατιστικῶν, αἱ όποἰαι έκφράζουν εἰς πραγματικῶς μεταφερθεῖσαν χωρητικότητα καί συγχρόνως εἰς τόνους άνά μίλλιον τὰς κυριωτέρας εἰς χῦμα μεταφορᾶς καί τὰς μεταφορᾶς πετρελαίου. Τὸ 1967 εἶχε χαρακτηρισθῆ από μίαν άνωμάλως μικράν αύξησιν τῶν διεθνῶν άνταλλαγῶν καί ώς έκ τούτου, αἱ άποστολαὶ ξηρῶν φορτίων εἶχον αύξηθῆ κατά μόλις 1%. Ἡ έπιμήκυνσις ώρισμένων διαδρομῶν μετά τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ καί ἡ μεταφορᾶ πετρελαίου ὑπό πλοίων μικτῆς μεταφορᾶς καθῶς καί ἡ διάθεσις δεξαμενοπλοίων πρὸς μεταφορὰν σιτηρῶν συνέβαλαν, έν τούτοις, εἰς τήν στήριξιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος διὰ τὰ ξηρὰ φορτία. Τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ καί ἡ κανονική αύξησης τῶν άποστολῶν πετρελαίου ὠδήγησαν κατά τὸ 1967 εἰς έντασιν εἰς τὸν τομέα τῆς ζητήσεως δεξαμενοπλοίων. Οἱ σχετικῶς με τὸ 1968 άριθμοὶ έμφανίζουν σημαντικήν αύξησιν τῶν μεταφορῶν ξηρῶν φορτίων, καθῶς καί πετρελαίου. Αἱ ένδοπεριφερειακαὶ μεταφοραὶ πετρελαίου ηῦξήθησαν κατά 9%, άνεληθοῦσαι εἰς ένα δισεκατομμύριον τόνους. Κατά μέσον ὄρον, αἱ άποστάσεις μεταφορᾶς κατά δεξαμενόπλοιον ήσαν έπίσης μεγαλύτεραι, δοθέντος ὅτι ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ παρέμεινε κλειστῆ καθ' ὅλον τὸ έτος εκείνο. Ὡς έκ τούτου, ἡ ζήτησις δεξαμενοπλοίων έφθασεν εἰς πρωτοφανές ὕψος διὰ δεύτερον κατά συνέχειαν έτος. Δοθέντος ὅτι δέν προβλέπεται διὰ τὸ 1968 καμμία νέα αύξησης τῆς μέσης άποστάσεως μεταφορῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ἡ αύξησης τῆς ζητήσεως πλοίων τοῦ τύπου αὐτοῦ θά έπιβραδυνθῆ αἰσθητῶς. Οἱ σχετικῶς με τὰς άποστολὰς ξηρῶν φορτίων προσωρινοὶ άριθμοὶ διὰ τὸ 1968 έμφανίζουν μίαν κατά 7,5% αύξησιν ὡς πρὸς τὰ τρία κύρια έμπορεύματα εἰς χῦμα, τὰ όποἰα άντιπροσωπεύουν τὰ 35% περίπου τῶν παγκοσμίων άποστολῶν ξηρῶν φορτίων. Ὁ άριθμὸς αὐτὸς φαίνεται νά δεικνύῃ νέαν σταθερὰν αύξησιν τῶν άποστολῶν ξηρῶν φορτίων.

Ἄλλο κεφάλαιον, άφιερωμένον εἰς τήν προσφορὰν χωρητικότητος δεικνύει τήν εξέλιξιν τοῦ παγκοσμίου έμπορικῶς στόλου κατά χώραν, τύπον καί χωρητικότητα πλοίου καί παρέχει λεπτομερείας έπί τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος, τῆς άπολεσθείσης χωρητικότητος, καθῶς καί τῆς νεοαυπηγηθείσης. Ἐπίσης προβάλλει τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῶν παγκοσμίων έξα-

γωγών και εισαγωγών πλοίων, δεικνύουν συγχρόνως δι' ἐκάστην χώραν τὸ ποσοστὸν ναυπηγήσεων, τὸ ὁποῖον κατόπιον καταχωρεῖται κατὰ ἐθνικὴν σημαίαν. Ὁ παγκόσμιος στόλος ἠϋξήθη κατὰ περίπου 7%, δηλαδὴ κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τὸ ὁποῖον ἐσημειώθη ἀπὸ τοῦ 1958 καί, κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ἀνήρχετο εἰς περίπου 200 ἑκατομμύρια τόννους. Σημαντικὰς αὐξήσεις ἐσημείωσαν ὁ Ἰαπωνικὸς, λιβερικὸς, νορβηγικὸς καὶ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν πλοίων ὑπερβαίνει κατὰ 11% τὸν ἀριθμὸν τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ ἀνήλθεν εἰς πρωτοφανὲς ὕψος. Τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν νέων πλοίων εἰς ὁλόκληρον τὸν κόσμον ἀνήρχετο, κατὰ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1969, εἰς 90 ἑκατομμύρια τόννους, ἐξ ὧν τὰ 65% εἶναι δεξαμενόπλοια καὶ τὰ περίπου 25% πλοῖα μεταφορᾶς εἰς χῦμα ἢ μικτὸν φορτίον. Αἱ παραγγελίαι κονταίηνερς εἶναι σχεδὸν ἴσαι μὲ ἐκείνας πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ «τράμπς» κλασσικοῦ τύπου. Ἐκδηλοῦται πάντοτε τάσις ναυπηγήσεως πλοίων μεγαλυτέρων διαστάσεων. Ἐχουν πραγματοποιηθῆ πολλαὶ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος μεγαλυτέρας τῶν 200.000 τόννων καί, κατὰ τὸ 1968, ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ δύο δεξαμενόπλοια χωρητικότητος ἄνω τῶν 325.000 τόννων.

Τὸ εἰδικὸν κεφάλαιον τῆς ἐκθέσεως τοῦ ἔτους αὐτοῦ εἶναι ἀφιερωμένον εἰς μίαν κοθοδηγητικὴν μελέτην πραγματοποιηθεῖσαν ὑπὸ τῆς Γραμματείας τῆς Ἐπιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν μὲ τὴν βοήθειαν στατιστικῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. Καὶ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἠλεκτρονικῶν διερευνητῶν τοῦ ὄργανισμοῦ. Ἡ μελέτη αὐτὴ ἀναφέρεται εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ποσοτικῶν, δεδομένων τὰ ὁποῖα σχετίζονται μὲ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος διὰ τὰ ξηρὰ φορτία. Τὸ κεφάλαιον αὐτὸ περιγράφει τὴν μεταφορὰν ξηρῶν φορτίων, κατανεμημένων κατὰ προέλευσιν καὶ προορισμὸν. Ἀναφέρει ὑπολογισμοὺς καλύπτοντας τὰ δύο τρίτα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν εἰς ὁλόκληρον τὸν κόσμον καὶ περιλαμβάνοντας τὰς ἀποστολὰς αἱ ὁποῖαι ἐπραγματοποιήθησαν εἰς ὅλας τὰς μεγάλας διηπειρωτικὰς διαδρομὰς. Ἐγένετο προσπάθεια διαχωρισμοῦ τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα μετεφέρθησαν διὰ πλοίων γραμμῶν ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα μετεφέρθησαν εἰς χῦμα. Ὑπῆρχον μέχρι τοῦδε στατιστικαὶ διὰ τὰς κυριωτέρας μεταφορὰς εἰς χῦμα, ἀλλὰ δὲν ὑπῆρχον ἱκανοποιητικαὶ πληροφορίαι σχετικῶς μὲ ἄλλας μεταφορὰς, ἰδίως δὲ διὰ τὰ διάφορα φορτία τὰ ὁποῖα μεταφέρονται διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Ἡ μελέτη αὐτὴ ἀποβλέπει εἰς τὴν διόρθωσιν τῆς καταστάσεως αὐτῆς. Ἀποβλέπει δὲ περισσότερον εἰς τὸν καθορισμὸν μιᾶς μεθόδου παρὰ εἰς τὴν παρουσίαν πλήρων ἀποτελεσμάτων, οἱ ἀναλαβόντες δὲ αὐτὴν ἐλπίζουν ὅτι θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν πραγματοποίησιν καὶ ἄλλων μελετῶν εἰς τὸν τομέα αὐτόν.