

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Τοῦ κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Θ. ΠΑΝΤΕΛΙΔΗ, Μ. Sc. (Λονδίνου)

Τῆς Διευθύνσεως Οικονομικῶν Μελετῶν τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος

1.1. Εἰσαγωγή :

Τὸ φαινόμενον τῆς ἐμφανίσεως ἐντόνων κυκλικῶν διακυμάνσεων εἰς τὰς τιμὰς καὶ τὸν ὄγκον τῆς ἐτήσιας παραγωγῆς ὀρισμένων πρωτογενῶν προϊόντων, ἔχει ἐξετασθῆ ὑπὸ πολλῶν μελετητῶν τόσο ἀπὸ θεωρητικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ ἐμπειρικῆς ἀπόψεως.

Σκοπὸς τῆς παρούσης ὁμιλίας εἶναι ἡ θεωρητικὴ ἀνάλυσις τῆς διεθνούς ἀγορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν, εἰς τὴν ὁποίαν παρουσιάζονται ἀνάλογοι ἔντονοι κυκλικά διακυμάνσεις.

Τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν σκάφος : τὸ λεγόμενον «Tramp» κατὰ τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν ὀρολογίαν, κινεῖται ἐλευθέρως καὶ ἀπρογραμματίστως ἀνὰ τὸν κόσμον πρὸς ἀναζήτησιν καὶ μεταφορὰν φορτίου ὅπου ὑπάρχει οἰκονομικὸν συμφέρον. Εἰς τὴν παροῦσαν ἀνάλυσιν θὰ χρησιμοποιήσω τὸν ὄρον ὑπὸ τὴν στενὴν ἔννοιάν του, ἡ ὁποία ἀφορᾷ μόνον πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου. Ἐπέλεξα νὰ διερευνήσω τὸν ὡς ἄνω τομέα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος διὰ τοὺς ἐξῆς δύο βασικὸς λόγους :

α) Διότι, παρὰ τὴν τεραστίαν σημασίαν του διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν (συμφώνως πρὸς τὰ ὑφιστάμενα στατιστικὰ στοιχεῖα, ἄνω τῶν 70 % τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων ἐμπορευμάτων μεταφέρονται δι' ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν), αἱ μέχρι τοῦδε γενόμενα προσπάθειαι ἀναλύσεώς του, δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν διαμόρφωσιν πλήρους εἰκόνης περὶ τῆς λειτουργίας του.

β) Διότι ἀποτελεῖ οἰκονομικὴν δραστηριότητα εἰς τὴν ὁποίαν ἀπασχολεῖται σχεδὸν τὸ σύνολον τοῦ, ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, ποντοπόρου ἐμπορικοῦ στόλου, καὶ κατὰ συνέπειαν διαδραματίζει σπουδαῖον ρόλον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας μας.

Πρὶν ἐπιχειρήσω τὴν ἀνάλυσιν τῆς λειτουργίας τῆς ἀγορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν, θεωρῶ σκόπιμον ὅπως πραγματοποιήσω μίαν βραχυτάτην ἐπισκόπησιν τῶν βασικῶν χαρακτηριστικῶν τῆς. Τὰ ἐν λόγῳ χαρακτηριστικά, ἡ ἐπιλογή τῶν ὁποίων ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀναλυτικοῦ ἐνδιαφέ-

ροντός των, θὰ ἀποτελέσουν τὰς ὑποθέσεις τοῦ θεωρητικοῦ ὑποδείγματος τὸ ὅποῖον θὰ προσπαθῆσω ἐν συνεχείᾳ νὰ οἰκοδομήσω.

1.2. Τὰ βασικά χαρακτηριστικά:

α. Ἡ ἀγορὰ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν ἔχει ἐνοποιηθῆ ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου:

Οἱ φορεῖς τῆς ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν δὲν εὐρίσκονται συγκεντρωμένοι εἰς κάποιαν συγκεκριμένην χώραν ἢ γεωγραφικὴν περιοχὴν, ἀλλ' ἀποτελοῦν τὸ σύνολον τῶν ἀνὰ τὴν ὑψήλιον τοιούτων φορέων. Τοῦτο ἀποτελεῖ συνέπειαν τῆς φύσεως τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τοῦ σκάφους Tramp, δηλαδή τῆς ἐκτελέσεως ἀπρογραμματίστων πλόων εἰς ἀναζήτησιν καταλλήλου ναύλου.

β. Οἱ φορεῖς τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν «Tramps» εἶναι δέκται τιμῶν:

Οἱ φορεῖς τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν εἶναι πολυάριθμοι καὶ διασκορπισμένοι ἀνὰ τὴν ὑψήλιον. Συμφῶνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐμπειρικὰς ἐνδείξεις, οὐδεὶς ἐκ τῶν φορέων τούτων ἐνεργῶν ἀνεξαρτήτως εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἰσχύουσαν τιμὴν παροχῆς θαλασσιῶν μεταφορικῶν, δηλαδή τὸν ναῦλον, τὴν ὁποίαν καὶ λαμβάνουν ὡς δεδομένην.

γ. Δὲν ὑφίστανται κωλύματα εἰσόδου-ἐξόδου ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐκ τῆς ἐνεργοῦ προσφορᾶς χωρητικότητος:

Ἡ παρεμβατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ὀρισμένων κρατῶν (π.χ. διάκρισις σημαίας, κρατικοὶ ἐμπορικοὶ στόλοι) δὲν ἔχει εἰσέτι σοβαρὰς συνεπειὰς ἐπὶ τῆς ἐλευθέρως διεθνoῦς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

δ. Σχεδὸν τελεία γνῶσις τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς ἐκ μέρους τῶν φορέων τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως:

Τὸ ἐπίπεδον γνῶσεων τῶν συνθηκῶν τῆς διεθνoῦς ἀγορᾶς ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ ὅποῖον κατέχουν οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ ναυλωταὶ (ἢ οἱ διάφοροι ναυλομεσίται) εἶναι λίαν ὑψηλόν. Ἡ ὀργανωμένη μορφή τῆς διεθνoῦς ἀγορᾶς τῶν Tramps (λειτουργία τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ Baltic Exchange ἐν Λονδίῳ εἰς τὴν ὁποίαν συνάπτονται τὰ $\frac{2}{3}$ τῶν παγκοσμίων ναυλώσεων, εὐρυτάτη διάδοσις τῶν πληροφοριακῶν δελτίων τῶν ναυλομεσιτῶν, ὑπαρξὶς εἰδικoῦ ναυτιλιακοῦ τύπου, παγκόσμιος σύνδεσις τῶν φορέων τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος διὰ δικτύου

telex και τηλεφώνου κλπ.) συνετέλουν εις την διάδοσιν των διαφόρων πληροφοριών της αγοράς εις τους ανά τον κόσμον διεσπαρμένους πλοιοκτήτας, ναυλωτάς και ναυλομεσίτας.

ε. Αί βραχυχρόνιαι καμπύλαι ζητήσεως και προσφορᾶς χωρητικότητας είναι ανελαστικαί ως πρὸς τοὺς ναύλους:

ε.1. Ἡ καμπύλη ζητήσεως:

Βραχυχρονίως, ἡ ζήτησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν εἶναι ἀνελαστικὴ ὡς πρὸς τοὺς ναύλους διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους:

α. Ὑπὸ τὰς τεχνολογικὰς συνθήκας τοῦ παρόντος, δὲν ὑπάρχει ἀξιόλογον ὑποκατάστατον τοῦ φορτηγοῦ σκάφους ὡς μέσον διενεργείας μαζικῶν μεταφορῶν εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, καὶ ἀπὸ τεχνολογικῆς καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως.

β. Ἡ ζήτησις τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν εἶναι ἔμμεσος ζήτησις ἐξηρημένη ἐκ τῆς ἀμέσου ζήτησεως τῶν μεταφερομένων προϊόντων. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἐλαστικότης τῆς ἐν λόγῳ ἔμμεσου ζήτησεως ἀποτελεῖ συνάρτησιν ἀφ' ἑνὸς μὲν τῆς ἐλαστικότητος τῆς ζήτησεως τῶν μεταφερομένων προϊόντων, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῆς ποσοστιαίας συμμετοχῆς τῶν ναύλων εἰς τὰς τιμὰς διαθέσεως τῶν προϊόντων τούτων. Ἐχει ἐμπειρικῶς ἀποδειχθῆ εἰς σειρὰν γενομένων μελετῶν ὅτι καὶ ἡ ἐλαστικότης τῆς ζήτησεως τῶν μεταφερομένων προϊόντων [τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ὁποίων ἀποτελεῖται ἐκ τοῦ πετρελαίου (50 - 60% τοῦ συνόλου), καὶ ὠρισμένων πρώτων ὑλῶν] καὶ ἡ ποσοστιαία συμμετοχὴ τοῦ ναύλου εἰς τὴν τιμὴν των εἶναι σχετικῶς μικρά. Οὕτω, δεόν ὅπως θεωρήσωμεν ὅτι ἡ ζήτησις τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τείνει νὰ εἶναι ἀνελαστικὴ ὡς πρὸς τὰς μεταβολὰς τῶν ναύλων, τουλάχιστον εἰς τὴν βραχεῖαν περίοδον. Ἡ ζήτησις χωρητικότητας εἶναι συνάρτησις πολλῶν παραγόντων, ὡς π.χ. τὴν ἀπόστασιν μεταφορᾶς, τὰ φυσικὰ χαρακτηριστικὰ τῶν φορτίων, τὰς οἰκονομικὰς καὶ πολιτικὰς συνθήκας τῶν πηγῶν τῆς ζήτησεως

ε.2. Ἡ καμπύλη προσφορᾶς:

Ὁ χρόνος κατασκευῆς ἑνὸς συγχρόνου φορτηγοῦ σκάφους εἶναι ἄρκετὰ σημαντικὸς, π.χ. τουλάχιστον 6 - 9 μῆνες. Εἰς περιόδους ὑπερβαλλούσης ζήτησεως νέων σκαφῶν, ὅπου αἱ ὑπάρχουσαι ναυπηγικαὶ ἐσχάραι εἶναι κατελημμέναι, πρέπει νὰ προσθῆσωμεν ἐπὶ τῆς πραγματικῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς κατασκευῆς τῶν σκαφῶν καὶ μακρὰν περίοδον ἀναμονῆς (ἢ ὁποῖα δύναται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 4 - 5 ἔτη). Κατὰ συνέπειαν ἡ προσφορὰ χωρητικότητας εἶναι ἀνελαστικὴ ὡς πρὸς τοὺς ναύλους, ἐξ αἰτίας τῆς ὑπάρξεως μακρᾶς χρονικῆς ὑστερήσεως μεταξὺ τῆς λήψεως τῆς ἀποφάσεως διὰ τὴν ναυπήγησιν σκάφους (ἢ τῆς παραγγελίας τοῦ σκάφους εἰς ναυπηγεῖον) καὶ τῆς εἰσδοχῆς τοῦ σκάφους εἰς τὴν ἀγορὰν (δηλαδὴ τῆς περάτωσεως τῆς κατασκευῆς του).

στ. Αί νέαι ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς ποντοπόρα σκάφη ἀποτελοῦν συνάρτησιν τῶν, ὑπὸ τῶν ἐπενδυτῶν, σχηματιζομένων προσδοκιῶν περὶ τοῦ ὕψους τῶν ναύλων εἰς τὰς περιόδους εἰς τὰς ὁποίας θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀγορὰν τὰ ἐν λόγῳ σκάφη :

Συμφώνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐμπειρικὰς ἐνδείξεις οἱ ἐπενδύοντες κεφάλαια εἰς τὴν ναυτιλίαν, διαμορφώνουν τὰς ἐπιχειρηματικὰς προσδοκίας των, κυρίως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπικρατούντων ναύλων (δηλαδὴ τῶν ναύλων τῆς τρεχούσης περιόδου) καὶ τῶν προσφάτων ρυθμῶν μεταβολῆς των.

Κατὰ συνέπειαν ἡ ἐτησία παραγωγή σκαφῶν, ἡ ὁποία ἀποτελεῖται ἐκ τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν εἰς παρελθούσας περιόδους, προσδιορίζεται κυρίως τῶν ναύλων τῶν ἰσχυόντων, κατὰ τὴν περίοδον παραγγελίας των.

ζ. Ὁ ναῦλος (ἡ τιμὴ ἀγορᾶς) προσδιορίζεται ἐκ τοῦ ὕψους τῆς ζητήσεως θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τοῦ ὑφισταμένου ἀποθέματος (stock) χωρητικότητος :

Ἡ ἐτησία παραγωγή σκαφῶν εἶναι πολὺ μικρὰ ἐν σχέσει μὲ τὸ ὑφιστάμενον παγκόσμιον ἀπόθεμα χωρητικότητος. Τὸ ἀπόθεμα τοῦτο, δηλαδὴ ἡ συνολικὴ προσφορὰ χωρητικότητος ἀποτελεῖται ἐκ τῆς ἐτησίας παραγωγῆς σκαφῶν πολλῶν ἐτῶν, διότι, ὡς γνωστὸν, τὸ σύγχρονον φορτηγὸν σκάφος ἔχει μακρὰν φυσικὴν ζωὴν (τουλάχιστον 20 - 25 ἔτη ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας). Οὕτως, ἡ τιμὴ ἀγορᾶς τῶν θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν προσδιορίζεται ἐκ τοῦ ὑφισταμένου ἀποθέματος σκαφῶν καὶ τοῦ ὕψους τῆς παγκοσμίου ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων.

Αὐτὰ ἐν συντομίᾳ εἶναι τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τῶν πλοίων «Tramps».

1.3. Ἡ λειτουργία τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν :

Σκοπὸς τοῦ ἀπλοῦ θεωρητικοῦ ὑποδείγματος τὸ ὁποῖον θὰ ἐπιχειρήσω νὰ κατασκευάσω, εἶναι ἡ δημιουργία ἐνὸς θεωρητικοῦ πλαισίου ἀναλύσεως τοῦ φαινομένου τῶν συνεχῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων τῶν ναύλων καὶ τῆς ἐτησίας παγκοσμίου παραγωγῆς νέων φορτηγῶν σκαφῶν, τὸ ὁποῖον προσδίδει τὸν γνωστὸν ἐντόνως κερδοσκοπικὸν χαρακτῆρα εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν. Θὰ περιγράψω ἀρχικῶς, τὴν λειτουργίαν τῆς ἀγορᾶς ὑπὸ συνθήκας σταθερᾶς ἀξίσεως τῆς ζητήσεως, τῆς προσφορᾶς καὶ τῶν ναύλων. Ἡ κατάσταση αὕτη, τὴν ὁποίαν θὰ χρησιμοποίησω ὡς σημεῖον ἐκκινήσεως τῆς ἀναλύσεώς μου, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἀνάλογος τῆς καταστάσεως ἰσορροπίας τῶν στατικῶν ὑποδειγμάτων.

Ἐν συνεχείᾳ θὰ ἀναλύσω, τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὁποῖον ἡ μεταβολὴ ἐνὸς ἐκ τῶν προσδιοριστικῶν παραγόντων τῆς προσφορᾶς ἢ τῆς ζητήσεως εἶναι εἰς θέσιν

νά ανατρέψει την υπάρχουσα σταθερότητα και νά δημιουργήσει τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις, αἱ ὁποῖαι προέρχονται ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἐκκαθαρίσεως τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν ἀγορᾶς.

1.3. Ἡ ναυλαγορὰ εἰς τὴν ἀρχικὴν περίοδον σταθερό-
τητος: (περίοδος X):

α. Σχηματίζω τὴν ὑπόθεσιν ὅτι ἡ παγκόσμιος ζήτησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν ἐσημείωσεν, ἐπὶ σειρὰν περιόδων, σταθερὸν ρυθμὸν αὐξήσεως. Τὸ γεγονός τοῦτο συνετέλεσεν εἰς τὴν σταθεροποίησιν τῶν ἐπικρατούντων ναύλων εἰς ἐπίπεδα τὰ ὁποῖα ἐπέτρεπον τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ «μέσου» ἐλευθέρου φορτηγοῦ σκάφους.

β. Συνεπεία τῶν ἀνωτέρω, αἱ προβλέψεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν περὶ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς τείνουν νά προσαρμῶζονται καὶ νά πλησιάζουν τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων καὶ τῆς παγκοσμίου ζητήσεως χωρητικότητος, τὰ ὁποῖα ἐπεκράτουν εἰς τὰς παρελθούσας περιόδους.

γ. Ἡ δὲ παραγωγή σκαφῶν τῆς ἀρχικῆς περιόδου (X) (τὰ ἐν λόγῳ σκάφη εἶχον παραγγελθῆ εἰς τὰς παρελθούσας περιόδους X - 1, X - 2, X - 3), καθὼς καὶ αἱ πραγματοποιούμεναι παραγγελίαι νέων σκαφῶν εἰς τὴν ἰδίαν περίοδον (τὰ ὁποῖα προορίζονται νά εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀγορὰν εἰς τὰς προσεχεῖς περιόδους X + 1, X + 2, ...) ἀποτελοῦν συνάρτησιν τῶν κάτωθι ἐκτιμήσεων.

γ.1. Τῆς ἐκτιμήσεως τῆς ἀναγκαίας χωρητικότητος διὰ τὴν κάλυψιν τῆς προσδοκωμένης σταθερᾶς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως.

γ.2. Τῆς ἐκτιμήσεως τῆς ἀναγκαίας χωρητικότητος διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τὰ ὁποῖα ἔχουν προκύψει ἐκ τῆς, εἰς τὴν ἰδίαν περίοδον, ἀπωλείας σκαφῶν εἰς ναύγια καὶ τῆς πωλήσεως σκαφῶν πρὸς διάλυσιν.

Τὸ μέγεθος τοῦτο, συμφῶνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐμπειρικὰς ἐνδείξεις, μεταβάλλεται κατὰ τρόπον τυχαῖον καὶ δὲν ἐπηρεάζεται σημαντικῶς ἐκ τῶν συνθηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς.

Οὕτω, δυνάμεθα νά υποθέσωμεν ὅτι ἡ παγκόσμιος προσφορὰ χωρητικότητος ἀξάνεται μὲ ρυθμὸν ἀνάλογον τῶν σημειωθείσων σταθερῶν τάσεων τῶν ναύλων καὶ τῆς ζητήσεως.

δ. Ἡ ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν, αὐξήσις τῆς παγκοσμίου ζητήσεως, μὲ σταθερὸν ρυθμὸν, καὶ ἡ προσαρμογὴ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς σκαφῶν πρὸς τὴν ἐν λόγῳ τάσιν τῆς ζητήσεως, δημιουργεῖ τάσιν ἐκκαθαρίσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν Tramps: πλήρης ἀπασχόλησις τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητος καὶ πλήρης ἱκανοποίησις τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν ναυλωτῶν.

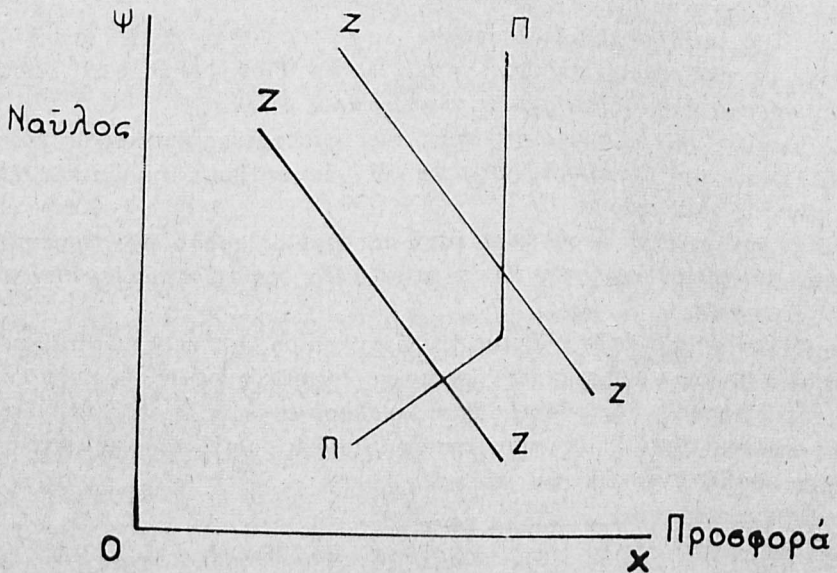
1.5. Ἡ ναυλαγορὰ εἰς τὴν περίοδον X + 1: ἐμφάνισις ἐξισορροπιστικοῦ παράγοντος:

α. Αἰφνιδίως, εἰς ἐκ τῶν πολλῶν προσδιοριστικῶν παραγόντων τῆς ζητήσεως ἢ ἀκόμη καὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος μεταβάλλεται καὶ ἀνατρέπει

τήν περιγραφείσαν άνωτέρω κατάστασιν. Θα υποθέσωμεν ότι εξ αίτίας τής σημειωθείσης μεταβολής, αύξάνεται σημαντικώς ή παγκόσμιος ζήτησις χωρητικότητος, επί παραδείγματι, τὸ 1956 καὶ τὸ 1967 εξ αίτίας τής ενάρξεως ἐχθροπραξιῶν εἰς τήν Μέσην Ἀνατολήν, διεκόπη ή λειτουργία τής Διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ ηὐξήθη κατακορύφως ή παγκόσμιος ζήτησις θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν συνεπεία τής ἐπιμηκύνσεως πολλῶν ἐκ τῶν βασικῶν θαλασσίων διαδρομῶν.

β. Τὸ νέον ηὐξημένον ἐπίπεδον τής ζητήσεως δὲν δύναται νὰ καλυφθῆ ὑπὸ τὸ ὑπάρχον ἀπόθεμα χωρητικότητος (τὸ ὁποῖον ἤδη εἶναι ναυλωμένον) οὔτε καὶ ὑπὸ τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τήν ἀγοράν ἄρτι ναυπηγηθέντα σκάφη (ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ἀποτελεῖ συνάρτησιν τῶν παλαιῶν προσδοκιῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν περὶ διατηρήσεως τής ζητήσεως καὶ τῶν ναύλων εἰς τὰ σταθερὰ ἐπίπεδα τῶν παρελθουσῶν περιόδων). Ὑπάρχει βεβαίως κάποιον μικρὸν περιθώριον μερικῆς καλύψεως τής ὑπερβαλλούσης ζητήσεως διὰ τής αὐξήσεως τής ἀποδοτικότητος τῶν ἤδη λειτουργούντων σκαφῶν (π.χ. αὐξήσις τής ἐν πλῆ ταχύτητος, μείωσις τοῦ χρόνου φορτοεκφορτώσεως), τὸ ὁποῖον ὅμως ταχέως ἐξαντλεῖται. Μετὰ τήν ἐξάντλησιν τοῦ μικροῦ περιθωρίου τούτου, ή καμπύλη προσφορᾶς θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τείνει νὰ λάβῃ τήν μορφήν τής καθέτου εὐθείας - δηλαδὴ γίνεται πλήρως ἀνελαστική.

γ. Ἡ ἀδυναμία τής προσφορᾶς χωρητικότητος ὅπως ἀνταποκριθῆ πρὸς τὸν νέον ηὐξημένον ὄγκον τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, συντελεῖ εἰς τήν κατακόρυφον ἄνοδον τῶν ναύλων, τὸ ἐπίπεδον τῶν ὁποίων ἐξαρτᾶται πλέον ἀποκλειστικῶς ἐκ τοῦ ὕψους τής ζητήσεως.



Δεδομένου ότι, ὑπὸ τὰς παρούσας τεχνολογικὰς συνθήκας, δὲν ὑπάρχουν ἀξιόλογα ὑποκατάστατα τοῦ φορτηγοῦ σκάφους ὡς μέσου διενεργείας μαζικῶν μεταφορῶν εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, ή ἀνοδική πορεία τῶν ναύλων δύναται νὰ

συνεχισθῆ μέχρι τοῦ ἐπιπέδου εἰς τὸ ὁποῖον οὐδεὶς ἐκ τῶν ναυλωτῶν ἐπιθυμεῖ νὰ μεταφέρῃ τὰ προϊόντα του. Δηλαδή ὁ θεωρητικῶς ἀνώτατος ναῦλος θὰ ταυτίζεται μὲ τὰ, ὑπὸ τῶν φορέων τῆς ζητήσεως θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν πραγματοποιούμενα κέρδη ἐκ τῆς παραγωγῆς τῶν μεταφερομένων προϊόντων.

δ. Ἡ κατακόρυφος ἄνοδος τῶν ναύλων, ἡ ὁποία ἦτο συνέπεια τῆς ἀπροσδοκῆτου αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου ζητήσεως χωρητικότητος, ἀνατρέπει τὰς σχηματισθείσας, βάσει τῶν δεδομένων τῶν παρελθουσῶν περιόδων, προβλέψεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν περὶ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς. Οἱ παρατηρούμενοι νέοι ὑψηλοὶ ρυθμοὶ αὐξήσεως τῶν ναύλων ἀποτελοῦν τὴν βᾶσιν, διὰ τῆς ὁποίας ἀναθεωροῦνται αἱ παλαιαὶ προσδοκίαι τῶν ἐν λόγῳ ἐπιχειρηματιῶν. Κάθε νέα αὐξησης τῶν ναύλων ἢ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ ἀνόδου των, ὅμως, δημιουργεῖ νέαν σειρὰν προσδοκιῶν περὶ ἀναλόγων (ἢ καὶ μεγαλυτέρων) ἐνισχύσεων τῶν αὐξητικῶν τάσεων τῆς ναυλαγορᾶς εἰς τὸ μέλλον.

Μὲ ἄλλα λόγια ἡ μέση ἐλαστικότης προσδοκιῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν τείνει νὰ αὐξάνεται πέραν τῆς μονάδος ἀναλόγως τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῶν ναύλων.

Σὰς ὑπενθυμίζω ὅτι ἡ ἐλαστικότης προσδοκιῶν (Elasticity of Expectations) ὀρίζεται ὡς ὁ λόγος τῶν προσδοκωμένων ρυθμῶν αὐξήσεως τῶν τιμῶν πρὸς τοὺς πραγματοποιηθέντας ρυθμοὺς αὐξήσεως.

Ἡ συνεχῆς αὐξησης τῆς ἐλαστικότητος προσδοκιῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν συνεπείᾳ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν αὐξητικῶν τάσεων τῆς ναυλαγορᾶς, δύναται νὰ ἔχη σημαντικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς χωρητικότητος, ὅχι ὅμως ἀμέσως ἀλλὰ μετὰ τὴν πάροδον σχετικοῦ χρονικοῦ διαστήματος.

ε. Ὡς ἀνεφέραμεν προηγουμένως, τὸ μέγεθος τῶν, εἰς ἐκάστην περίοδον πραγματοποιηθέντων παραγγελιῶν φορτηγῶν σκαφῶν, προσδιορίζεται κυρίως ἐκ τῶν προσδοκιῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν περὶ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς, αἱ ὁποῖαι βασίζονται εἰς τὰ δεδομένα τῆς τρεχούσης περιόδου. Κατὰ συνέπειαν εἰς περίπτωσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἐπικρατοῦν εἰς τὴν ἀγορὰν αἱ προαναφερθεῖσαι συνθήκαι, ὁ ὄγκος τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν φορτηγῶν σκαφῶν συνεχῶς αὐξάνεται μὲ κάθε ἐνίσχυσιν τῶν ναύλων. Τὰ πρῶτα παραγγελθέντα σκάφη θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀγορὰν μετὰ τὴν πάροδον τῆς γνωστῆς χρονικῆς ὑστερήσεως παραγωγῆς, δηλαδή εἰς τὴν πραγματικότητα τουλάχιστον μετὰ περίπου ἓνα ἔτος ἐκ τῆς περιόδου παραγγελίας των.

Ἡ συνεχῆς αὐξησης τῶν παραγγελιῶν δημιουργεῖ κατάστασιν συμφορήσεως καὶ ἔλλειψιν κενῶν ναυπηγικῶν ἐσχάρων εἰς τὰ ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγεῖα, ἢ παραγωγικῆς δυναμικότητος τῶν ὁποίων δὲν δύναται ταχέως νὰ αὐξηθῆ. Τὸ γεγονός τοῦτο συντελεῖ εἰς τὴν σημαντικὴν ἐπιμήκυνσιν τῆς χρονικῆς ὑστερήσεως παραγωγῆς τῶν σκαφῶν καὶ εἰς τὴν ἄνοδον τῶν τιμῶν τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν.

Οἱ ἐν λόγῳ δύο παράγοντες δύναται νὰ ἀνασχετίσουν τὴν μαζικὴν ροπὴν πρὸς τὰς παραγγελίας νεοτεύκτων.

στ. Ἐφ' ὅσον ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ὑπολείπεται τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς ζητήσεως, ἢ ἀνοδικὴ πορεία τῶν ναύλων θὰ συνεχισθῆ. Ἀλλὰ μετὰ τὴν εἴσοδον εἰς τὴν ἀγορὰν

τῶν σκαφῶν τῶν παραγγελθέντων βάσει τῶν αἰσιοδόξων προσδοκιῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν, θὰ σημειωθῇ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς χωρητικότητος. Ὡσαύτως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἰδίας περιόδου, εἶναι λίαν πιθανὸν νὰ παύσουν νὰ ὑφίστανται αἱ ἔκτακτοι συνθήκαι, αἱ ὁποῖαι ἐδημιούργησαν τὴν ἀρχικὴν ἔξαρσιν τῆς ζητήσεως, τὸ ὅποιον σημαίνει ὅτι ἡ ζήτησις θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ παλαιὰ ἐπίπεδα τῆς ἀρχικῆς περιόδου, ἢ ἀκόμη νὰ σημειωθῇ ἐπιβράδυνσις τῆς ζητήσεως συνεπεία τῆς μεταβολῆς ἐτέρου προσδιοριστικοῦ παράγοντος.

1.6. Οὕτω, τίθεται ἐν κινήσει ὁ μηχανισμὸς ἐνάρξεως τῶν πτωτικῶν τάσεων τῶν ναύλων.

1.6. Ἡ φάσις τῆς πτώσεως τῶν ναύλων :

α. Ἡ σημειουμένη πτώσις τῶν ναύλων, συνεπεία τῆς εισόδου εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ κυρίου ὄγκου τῶν παραγγελθέντων φορτηγῶν σκαφῶν βάσει τῶν αἰσιοδόξων προσδοκιῶν τῶν ἐπιχειρηματιῶν, ἢ τῆς μειωτικῆς ἐπιδράσεως ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ζητήσεως τῆς μεταβολῆς κάποιου προσδιοριστικοῦ παράγοντος, ἀνατρέπει ἐκ νέου τὰς προβλέψεις τῶν περὶ τὰς μελλοντικὰς ἐξελίξεις τῶν δεδομένων τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἐὰν ὑποθέσωμεν ὅτι ἡ μέση τιμὴ τῆς ἐλαστικότητος προσδοκιῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν παραμένει ὑψηλὴ (ἐλαστικαὶ προσδοκίαι) ὅπως καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παρελθούσης φάσεως, ἡ σημειωθεῖσα πτώσις τῶν ναύλων δημιουργεῖ νέας προσδοκίας ἐπιταχύνσεως τῆς πτώσεώς των εἰς τὸ μέλλον.

β. Αἱ νέαι προσδοκίαι ἔχουν τὰς ἐξῆς σημαντικὰς ἐπιδράσεις ἐπὶ τοῦ προγραμματισμοῦ δράσεως τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων.

β. 1. Οἱ πλοιοκτῆται οἱ ὅποιοι, βάσει τῶν χαμηλῶν ἐπικρατούντων ναύλων καὶ τῆς προβλεπομένης περαιτέρω μειώσεώς των, εἰς τὸ μέλλον, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ καλύψουν τὰς μεταβλητὰς δαπάνας τῶν σκαφῶν των, μείον τοῦ κόστους παροπλισμοῦ των, ἀποφασίζουσιν νὰ διακόψουν προσωρινῶς (παροπλισμὸς) ἢ ἀκόμη καὶ μονίμως (διάλυσις) τὴν παραγωγικὴν δραστηριότητα τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν. Δηλαδή, σημειοῦται μείωσις τῆς ἐνεργοῦ προσφορᾶς χωρητικότητος. Καὶ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ἐμφανίζεται κάποια χρονικὴ ὑστέρησις μεταξὺ τῆς πτώσεως τῶν ναύλων καὶ τῆς μειώσεως τῆς προσφορᾶς.

β. 2. Οἱ ἐπιχειρηματῆαι μειώνουσιν τὰς νέας παραγγελίας φορτηγῶν σκαφῶν, τὸ ἐπίπεδον τῶν ὁποίων προσαρμόζεται πρὸς τὰ προσδοκώμενα χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, τὰ ὁποῖα ἐκφράζουν τὸν γενικὸν τόνον τῆς ἀγορᾶς.

Βεβαίως, ὅπως καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνοδικῆς φάσεως τῶν ναύλων, ἡ μείωσις τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν φορτηγῶν σκαφῶν θὰ ἐπηρεάσῃ τὴν παγκόσμιον προσφορὰν χωρητικότητος. Θὰ παρατηρηθῇ ἐπιβράδυνσις τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς μετὰ τὴν ἀνασχέτισιν τῆς αὐξητικῆς ἐπιδράσεως τῆς εισόδου εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν σκαφῶν τῶν παραγγελθέντων βάσει τῶν αἰσιοδόξων προσδοκιῶν τῶν παρελθουσῶν περιόδων.

β. 3. Ἡ πτώσις τῶν ναύλων θὰ συνεχισθῆ, ἐφ' ὅσον ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως ὑπολείπεται τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν· ἀλλὰ μὲ τὴν πάροδον τῆς σχετικῆς χρονικῆς ὑστερήσεως καὶ τὴν ἐπιβράδυνσιν τῆς προσφορᾶς συνεπεία τῆς μειώσεως τῶν παραγωγeliῶν, θὰ δημιουργηθοῦν καὶ πάλιν συνθήκαι, αἱ ὁποῖαι θὰ τείνουν νὰ θέσουν εἰς κίνησιν τὸν μηχανισμόν ἐνάρξεως τῆς ἀνοδικῆς φάσεως τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων.

β. 4. Ὡς παρατηρήθη ἐκ τῆς ὡς ἄνω ἀναλύσεως, ἡ παγκόσμιος ἀγορὰ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν σκαφῶν λειτουργεῖ κατὰ τρόπον ἀνάλογον τοῦ γνωστοῦ δυναμικοῦ ὑποδείγματος τοῦ ἴστοῦ τῆς ἀράχνης (Cob Web Model), τὸ ὁποῖον συνήθως χρησιμοποιεῖται ὡς πλαίσιον ἀναλύσεως τῶν ἀγορῶν διαφόρων γεωργικῶν προϊόντων. Αἱ διακυμάνσεις τῶν τιμῶν καὶ τοῦ ὄγκου τῆς παραγωγῆς ἐκάστης περιόδου, αἱ ὁποῖαι δημιουργοῦν τὸν ἴστον προέρχονται ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἐκκαθάρισεως τῆς ἀγορᾶς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ συνέπειαν τῆς ὑπάρξεως χρονικῆς ὑστερήσεως παραγωγῆς.

1.7. Ἐπισκόπησις τῶν κυριωτέρων ἐξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου 1969-72:

Διὰ νὰ καταστῆ σαφεστέρα ἡ προηγηθεῖσα θεωρητικὴ ἀνάλυσις θὰ παραθέσω ὠρισμένα δεδομένα τῆς διεθνoῦς ἀγορᾶς θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ἀφορῶντα τὴν περίοδον 1969-72. Θὰ περιορίσω τὴν ἐπισκόπησίν μου, κυρίως εἰς τὴν ἀγορὰν ξηροῦ φορτίου.

α) Αἱ σημειωθεῖσαι διακυμάνσεις τῆς παγκοσμίου ζητήσεως:

Ἡ ζήτησις θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν, κατὰ κατηγορίας φορτίων, δύναται νὰ περιγραφῆ διὰ εἰδικῶν δεικτῶν (Ton Miles Indices), οἱ ὁποῖοι δεικνύουν τὸ πραγματοποιηθέν, εἰς ἓν ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, μεταφορικὸν ἔργον (βάρος μεταφερθέντων προϊόντων X τὰς διανυθείσας ἀποστάσεις). Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν περιόδου, οἱ σχετικοὶ δεῖκται μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων εἰς χύδην κατάστασιν (Bulik Cargoes) ἐνεφάνισαν τὰς ἐξῆς αὐξομειώσεις.

α. 1. Εἰς τὴν διετίαν 1969-70, συνεπεία τῆς ἐπιταχύνσεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ κυρίως εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἐσημειώθη ἀλματώδης αὐξήσις τῶν παγκοσμίωv θαλασσιῶν μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου, ἡ ὁποία ἀνῆλθεν εἰς 24 καὶ 25% διὰ τοὺς γαιάνθρακας (385 καὶ 481 χιλιάδες ἑκατομμύρια τόννοι - μίλλια), 18 καὶ 19% διὰ τὰ σιδηρομεταλλεύματα (919 καὶ 1093 χιλ. ἐκ. τόννοι μίλλια) καὶ 18% (μέσος ὄρος) διὰ τὸ σύνολον τῶν κατωτέρων χύδην φορτίων (1813 καὶ 2182 χιλ. ἐκ. τόννοι - μίλλια) (1).

α. 2. Ἀπροσδοκῆτως, ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 1970, ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἤρ-

1. Στοιχεῖα Ναυλομεσιτικοῦ Οἴκου Fearnley and Egers, Ὁσλο.

χισε να εμφανίξη ισχυράς πτωτικής τάσεις, αί όποιαι συμφώνως πρὸς τήν σχετικήν έκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς θαλασσιῶν μεταφορῶν τοῦ Ο. Ο. Σ. Α. (Ιούλιος 1972), ἦσαν συνέπεια τῆς ἐπιβραδύνσεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τήν Ἰαπωνίαν. Συμφώνως πρὸς τὰ ὑφιστάμενα προσωρινά στοιχεῖα, κατὰ τήν διάρκειαν τοῦ 1971, αἱ παγκόσμιαι θαλάσσιαι μεταφοραὶ σιδηρομεταλλευμάτων ἠδύξήθησαν κατὰ 0,6%, αἱ δὲ τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν σιτηρῶν ἐμειώθησαν 2% καὶ 6% ἀντιστοίχως. Ὡσαύτως, εἰς τήν ἰδίαν περίοδον, αἱ νέαι χρονοναυλώσεις σκαφῶν ξηροῦ φορτίου (Period Chartering) ἀνῆλθον εἰς 0,5 ἑκατομμυρίων τόννων νεκροῦ βάρους, ἐν συγκρίσει μὲ 7,4 ἑκατομμύρια κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος.

α. 3. Ἡ ὕφεσις εἰς τήν παγκόσμιον θαλασσίαν μεταφορικὴν δραστηριότητα συνεχίσθη καὶ κατὰ τήν διάρκειαν τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ 1972. Κατὰ τήν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος θέρους, ὅμως, μετεβλήθησαν ὠρισμένοι παράγοντες εἰς τὰς χώρας πηγὰς τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, καὶ ἐσημειώθη σημαντικὴ ἐπιτάχυνσις τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς τάξεως τῶν 8 ἕως 10%, ἐπὶ παραδείγματι : ἡ αἰσθητῶς μειωμένη ἀπόδοσις τοῦ γεωργικοῦ προγράμματος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως ὑπεχρέωσε τήν ἐν λόγῳ χώραν ὅπως προγραμματίσῃ τήν εἰσαγωγὴν τεραστίων ποσοτήτων σιτηρῶν διὰ θαλάσσης. Διὰ τοὺς ἰδίους λόγους ἐπανῆλθον εἰς τήν ἀγορὰν ἡ Ἰνδία καὶ ἡ Λαϊκὴ Κίνα. Ὡσαύτως, ἡ Ἰαπωνία ἤρχισε νὰ ἐπαναλαμβάνῃ τὰς μαζικὰς ναυλώσεις ξένων σκαφῶν.

β) Αἱ σημειωθεῖσαι διακυμάνσεις τῶν ναύλων ξηροῦ φορτίου :

Ὁ ναυλᾶριθμος χρονοναυλώσεων πλοίων ξηροῦ φορτίου τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου (Uk Chamber of Shipping. Time Charter Index, 1968 - 100), ὁ ὅποιος θεωρεῖται ὡς ὁ πλέον ἀντιπροσωπευτικὸς ἐκ τῶν ὑφισταμένων δεικτῶν, ἐσημείωσε τὰς ἐξῆς διακυμάνσεις κατὰ τήν διάρκειαν τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν περιόδου :

β. 1. Κατὰ τήν διάρκειαν τοῦ ἐννεαμήνου Ἰανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1969, οἱ ναῦλοι ξηροῦ φορτίου δὲν ἐνεφάνισαν ἀξιολόγους αὐξομειώσεις. Ὁ ναυλᾶριθμος ἐκυμάνθη μεταξὺ 99 μονάδας (ἀνώτατον ὄριον - τρίτου τριμήνου) καὶ 95 μονάδας (κατώτατον ὄριον - πρώτου τριμήνου).

β. 2. Ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ φθινοπώρου τοῦ ἰδίου ἔτους, παρατηρήθησαν λίαν ισχυραὶ ἀνοδικαὶ τάσεις εἰς τήν ναυλαγορὰν, αἱ ὅποιαι διετηρήθησαν δι' ἓν δεκάμηνον περίπου καὶ ἀνύψωσαν τοὺς ναύλους ξηροῦ φορτίου εἰς ἐπίπεδα τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν μεταπολεμικὰς αἰχμὰς. Ἡ σημειωθεῖσα κατακόρυφος ἀνοδος τῶν ναύλων, ἡ ὅποια ἔλαβε χώραν λόγῳ τῶν προαναφερθεισῶν ἐξελίξεων τῆς παγκοσμίου ζητήσεως χωρητικότητος, συνετέλεσεν εἰς τήν αὐξήσιν τοῦ ναυλαριθμοῦ κατὰ 14% κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1969 ἐν σχέσει μὲ τὸ μέσον ἐπίπεδον τοῦ ὑπολοίπου ἔτους (97/111) καὶ κατὰ 80% τὸ 1970 ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος (101/181).

β. 3. Ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 1970 οἱ ναῦλοι ξηροῦ φορτίου ἤρχισαν νὰ πίπτουν, ἐξ αἰτίας τῆς σημειωθείσης ἐπιβραδύνσεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς κινήσεως.

Ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἢ ὅποια διήρκησε μέχρι τὸ μέσον τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ ἐδημιούργησε σοβαρὰν κρίσιν εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἦτο ἐξ ἴσου ἐντυπωσιακὴ. Ὁ ναυλᾶριθμος τοῦ ἐπιμελητηρίου ἐσημείωσε κάμψιν τῆς τάξεως τοῦ 15% κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τετάρτου τριμήνου τοῦ 1970, ἐνῶ κατὰ τὸ ἐπόμενο ἐτος οὗτος ἐμειώθη κατὰ 50% (181/93).

β. 4. Ἡ καθήλωσις τῶν ναύλων εἰς λίαν χαμηλὰ ἐπίπεδα συνεχίσθη καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ 1972. Αἰφνιδίως, ὅμως, ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος Ἰουλίου, ἡ σημειωθείσα ἀναζωογόνησις τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινήσεως, συνετέλεσεν εἰς τὴν ραγδαίαν ἄνοδον τῶν ναύλων. Ὁ ναυλᾶριθμος ξηροῦ φορτίου ἠϋξήθη εἰς μὲν τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ ἔτους κατὰ 19%, εἰς δὲ τὸ τέταρτον τρίμηνον κατὰ 67%. Ἡ ἀνοδικὴ πορεία τῶν ναύλων συνεχίζεται καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐνδείξεις θὰ εἶναι τῆς ἰδίας ἐκτάσεως μὲ τὸ Boom τοῦ 1969 - 70.

γ) Αἱ ἐπιδράσεις τῶν σημειωθείσων διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς ἐπὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος :

γ. 1. Αἱ νέαι παραγγελίαι φορτηγῶν σκαφῶν :

Κατὰ τὴν ὑπὸ ἐξέτασιν περίοδον, παρατηρήθη στενὴ συσχέτισις μεταξὺ τῶν μεταβολῶν εἰς τὸ ὕψος τῶν πραγματοποιηθεισῶν νέων παραγγελιῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ τῶν διακυμάνσεων τῶν ναύλων :

I. Εἰς μὲν τὴν περίοδον τῶν ἀνοδικῶν τάσεων, αἱ νέαι παραγγελίαι ἠϋξήθησαν κατὰ 22% (1969) καὶ 31% (1970) (1).

II. Εἰς δὲ τὸ ἔτος 1971, εἰς τὸ ὅποιον ἐσημειώθη σημαντικὴ πτώσις τῶν ναύλων, αἱ νέαι παραγγελίαι σκαφῶν ξηροῦ φορτίου ἐμειώθησαν κατὰ 8% ἐν σχέσει μὲ τὸ ἐπίπεδον τοῦ προηγούμενου ἔτους. Ὡσαύτως τὰ ἐπικρατοῦντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ 1972, χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, συνετέλεσαν εἰς τὴν περαιτέρω μείωσιν τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἰδίαν περίοδον κατὰ 33% ἐν σχέσει μὲ τὸ ἐπίπεδον τοῦ τελευταίου ἑξαμήνου τοῦ 1971 (2).

III. Συνεπείᾳ τῆς αἰφνιδίας ἀνόδου τῶν ναύλων κατὰ τὸ μέσον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐσημειώθη ἀλματώδης αὐξήσις τῶν νέων παραγγελιῶν. Συμφώνως πρὸς τὰ ὑφιστάμενα στατιστικὰ στοιχεῖα, αἱ πραγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου ἑξαμήνου τοῦ 1972 νέαι παραγγελίαι φορτηγῶν σκαφῶν, ἀνήλθον εἰς 36 ἑκατομμύρια τόννους νεκροῦ βάρους, ἐν συγκρίσει μὲ 14,6 ἑκατομμύρια κατὰ τὸ πρῶτον ἑξάμηνον (147% αὐξήσις).

1) O.E.C.D. : Maritime Transport, 1971.

2) H.P. Drewry & Co : Shipping Statistics & Economics, Ἰανουάριος, 1973.

γ. 2. Έξελιξεις τής παγκοσμίου προσφορᾶς χωρητικότητας:

Ἡ ἀνταπόκρισις τής προσφορᾶς χωρητικότητος πρὸς τὰς ἀξομειώσεις τῶν ναύλων, μετὰ τὴν πάροδον σχετικῆς χρονικῆς ὑστερήσεως, ἐμφαίνεται πλήρως ἐκ τῶν ἐξῆς ρυθμῶν ἀύξεσεως τής παγκοσμίου προσφορᾶς χωρητικότητος (στοιχεῖα Lloyd' 3 Register of Shipping).

Παγκόσμιος προσφορὰ

| Ρυθμὸς ἀύξεσεως | Παραγωγή νέων σκαφῶν (εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.) |
|-----------------|--|
| 1969 9,2% | 18,7 |
| 1970 7,6% | 20,6 |
| 1971 8,7% | 23,7 |
| 1972 10,0% | — |

Οἱ ἐν λόγῳ ρυθμοὶ δεικνύουν τάσιν ἀντιδράσεως τής προσφορᾶς, μετὰ τὴν πάροδον ἐν ἧ δύο ἐτῶν ἐκ τής ἀρχικῆς μεταβολῆς τῶν ναύλων.