

ΑΙ ΜΕΤΑΞΥ 1970-1973 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΔΙΕΡΕΥΝΩΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΝ ΠΡΙΣΜΑ

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Τακτικοῦ Καθηγητοῦ καὶ Πρυτάνεως τῆς Α.Β.Σ.Π.

Ὁμολογῶ ὅτι ἀποτελεῖ λόγον στενοχωρίας τὸ ὅτι δὲν ἠτόχησα νὰ παρακαθίσω εἰς τὴν αὐτὴν τράπεζαν — τῶν Συνελεύσεων τῶν Καθηγητῶν τῆς Σχολῆς — μετὰ τοῦ ὁμοτίμου Καθηγητοῦ κ. Εὐστ. Μαργαρίτη, ὅτε ἦτο ἐν ἐνεργείᾳ τακτικὸς Καθηγητὴς καὶ Κοσμήτωρ τῆς Σχολῆς. Θεωρῶ ὁμως ἐτόχημα διὰ τὴν Σχολὴν ὅτι διετέλεσεν ἐν αὐτῇ Καθηγητὴς ὁ εὐπατρίδης, ὁ κομπὸς (κατὰ τὸ πνεῦμα καὶ τὴν ἐμφάνισιν), ὁ εὐγενής, ὁ ἐπιστήμων καὶ ἄνθρωπος, ὁ Εὐστ. Μαργαρίτης. Μετέχω μετὰ πολλῆς χαρᾶς τοῦ τόμου τοῦ ἀφιερουμένου εἰς αὐτόν, ὅστις — σὺν τοῖς ἄλλοις — διηκόνησε τὴν Σχολὴν ὡς Κοσμήτωρ, ὅσον οὐδεὶς ἄλλος, ἦτοι ἐπὶ ἐξαεταίαν.

Πειραιεύς, 15 Ἰανουαρίου 1974

Εἰσαγωγή *

Ἡ τελευταία τετραετία 1970-1973 ὑπῆρξεν ἄκρως ἐνδιαφέρουσα διὰ τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν, κυρίως διότι κατ' αὐτὴν ἐσημειώθησαν δύο «boom» — τοῦ 1970 καὶ τοῦ 1972-73 — καὶ μία κρίσις — ὕφεσις, τοῦ 1971-1972. Εἶναι ὅθεν, ἄξιον μελέτης τὸ θέμα καὶ τοῦτο ἐπελέγη πρὸς διερεύνησιν.

Ἡ διερεύνησις θὰ γίνῃ τόσον ἀπὸ θεωρητικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ ἐμπειρικῆς ἐπόψεως. Εἰς τὸ πλαίσιον τῆς θεωρητικῆς διερευνησεως θὰ ἐξετασθοῦν ἐν συντομίᾳ τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν ζήτησιν καὶ προσφορὰν χωρητικότητος, τὰ χαρακτηριστικὰ αὐτῶν, τὰς μορφὰς ἀγορᾶς, τὴν ἰσορροπίαν τῆς ἀγορᾶς ναύλων καὶ τὰς ναυτιλιακὰς διακυμάνσεις. Εἰς τὴν ἐμπειρικὴν, ἐξ ἄλλου, διερεύνησιν θ' ἀναφερθοῦν, τὰ τῆς ἐξελιξεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῶν ναυλαρίθμων κατὰ

* Ὅσοι πίνακες δὲν περιλαμβάνονται ἐντὸς τοῦ κειμένου, δέον νὰ ἀναζητῶνται εἰς τὸ τέλος ἐκάστου κεφαλαίου. (Ἴδε σχετικῶς καὶ πίνακα περιεχομένων).

τὰς ἀνωτέρω περιόδους, τὰ αἷτια, τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ αἱ συνέπειαι ἐκάστης περιόδου καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ ἐκάστου ἔτους ἐκ τῶν τεσσάρων τῆς ὑπὸ διερεύνησιν περιόδου, ἐν τέλει δὲ θὰ διατυπωθῶν συμπεράσματά τινα, ἐξαγόμενα ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς θεωρητικῆς καὶ ἐμπειρικῆς διερευνήσεως.

Σημειοῦται ὅτι, ἡ καθ' ὅλου ἔρευνα ἀφορᾷ εἰς τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ μὴ ἐκτελοῦντα τακτικὰς γραμμάς, διότι διὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἰσχύουν διαφορετικοὶ κανόνες καὶ τὰ σχετικὰ στοιχεῖα εἶναι ὁμοίως διάφορα.

A. Θεωρητικὴ διερεύνησις

I. Ἡ ζήτησις χωρητικότητος

Ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἢ θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν ἀποτελεῖ συνάρτησιν τῶν ἐξῆς παραγόντων : 1) τοῦ ὄγκου τῶν πρὸς μεταφορὰν ἀγαθῶν ἢ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, 2) τῆς διάρθρωσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατ' εἶδος ἀγαθοῦ, 3) τῆς διάρθρωσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ κράτη, 4) τῆς τιμῆς τῶν θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν (ναῦλος), 5) τῶν τιμῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν τυχόν ὑποκαταστάτων μεταφορικῶν μέσων διὰ τὴν διενέργειαν τῆς μεταφορᾶς.

Ἡ συνάρτησις αὕτη δύναται νὰ παρασταθῇ ὡς ἐξῆς :

$Z = f(E, A, K, v, \tau)$ ἔνθα :

Z = Ἡ ζήτησις χωρητικότητος καὶ E, A, K, v, τ αἱ μεταβληταί, ἦτοι :

E = Ὁ ὄγκος τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου

A : Ἡ διάρθρωσις τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου κατ' εἶδος ἀγαθοῦ

K : Ἡ διάρθρωσις τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου κατὰ κράτη

v : Ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου

τ : Ἡ τιμὴ τῶν κομίστρων τῶν τυχόν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων.

Πράγματι, ἡ ζήτησις χωρητικότητος εἶναι παρεπομένη, ἐξαρτωμένη βασικῶς καὶ κυρίως ἐκ τοῦ ὄγκου τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου. Τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα κινοῦνται εἰς τὸν διεθνή χῶρον καὶ ἡ ἀγορά των ἔχει διεθνοποιηθῆ. Ἐὰν σημειωθῇ ἐπέκτασις εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, θὰ ὑπάρξῃ ἔντασις καὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος. Ρόλον πρὸς τούτοις παίζουν, ἀφ' ἑνὸς τὸ εἶδος τοῦ ἀγαθοῦ, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου (ὑπάρχουν ἀγαθὰ τὰ ὁποῖα μεταφέρονται μόνον διὰ θαλάσσης ἢ κυρίως διὰ θαλάσσης), καὶ ἀφ' ἑτέρου, τὰ κράτη μεταξὺ τῶν ὁποίων γίνονται αἱ διεθνεῖς συναλλαγαί. Ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου ἐπηρεάζει τὴν ζήτησιν χωρητικότητος διότι, ὁ ναῦλος δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαῖν τὸ ὄριον οικονομικότητος τῆς μεταφορᾶς, ὅπερ προκύπτει ἐκ τῆς ὑφισταμένης διαφορᾶς τιμῆς μεταξὺ τῆς (ἐχούσης τὸ συγκριτικὸν πλεονέκτημα) χώρας, ἐξ ἧς γίνεται ἡ μεταφορὰ καὶ τῆς χώρας πρὸς τὴν ὁποῖαν πραγματοποιεῖται αὕτη. Τέλος, ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐπηρεάζεται, πρῶτον μὲν ἐκ τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ ἑτέρων μεταφορικῶν μέσων, δι' ὧν δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ αὕτη μεταφορὰ καὶ δεῦτερον, ἐκ τῆς τιμῆς τῶν κομίστρων αὐτῶν, ἥτις συγκρίνεται πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου.

Ὡς πρὸς τὴν ἐλαστικότητα τῆς ζητήσεως χωρητικότητας, κριτήριον ἀποτελεῖ ἡ σχέσις συνολικῆς δαπάνης - συνολικῆς προσόδου.

Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἡ ζήτησις χωρητικότητας διὰ τὰ ἐρευνώμενα πλοῖα εἶναι ἀνελαστικὴ ἕως λίαν ἀνελαστικὴ (βλ. πίνακα ἀρ. 1 περ. α') μὴ ἐπηρεαζομένη πρωτίστως ἐκ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων. Τοῦτο ὑπογραμμίζει μᾶλλον τὸν παρεπόμενον χαρακτήρα αὐτῆς καὶ τὴν ἐξάρτησίν της ἐκ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου, ὡς καὶ τὸ ὅτι κεῖνται ἐκτὸς τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, τὰ αἷτια αὐξήσεως καὶ μειώσεως αὐτῆς.

II. Ἡ προσφορὰ χωρητικότητας

Ἡ προσφορὰ χωρητικότητας ἢ θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν (Π) ἀποτελεῖ συνάρτησιν τῶν ἐξῆς παραγόντων : 1) τοῦ ὄγκου τῆς διαθέσιμου χωρητικότητας τῶν δυναμένων νὰ πραγματοποιήσουν ὀρισμένην μεταφορὰν πλοίων (X), 2) τοῦ ὄγκου τῆς δυναμένης νὰ προστεθῆ καθ' οἰονδήποτε τρόπον χωρητικότητας (Δ), 3) τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων καὶ διενεργείας τῶν φορτοεκφορτώσεων αὐτῶν (Φ), 4) τῆς τιμῆς τῶν ναύλων (ν), 5) τῆς τιμῆς τῶν κομίστρων τῶν τυχόν ὑποκαταστάτων μεταφορικῶν μέσων (κ), 6) τοῦ τεχνολογικοῦ ἐπιπέδου τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς ναυτιλίας (Τ), 7) τῶν ἐπιδιώξεων καὶ προσδοκιῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν (Ε).

Αὕτη δύναται νὰ παρασταθῆ ὡς ἐξῆς :

$$\Pi = g (X, \Delta, \Phi, \nu, \kappa, T, E).$$

Πράγματι, οὐσιώδης παράγων διὰ τὴν προσφορὰν χωρητικότητας εἶναι ὁ διαθέσιμος ἀμέσως ὄγκος χωρητικότητας, ὡς καὶ ἐκεῖνος, ὅστις δύναται νὰ προστεθῆ εἴτε διὰ διακοπῆς τοῦ παροπλισμοῦ καὶ ἐπανόδου εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, εἴτε δι' ἐπιταχύνσεως τῶν ἐπισκευῶν, εἴτε διὰ παραδόσεως νέων ἄρτι ναυπηγηθέντων πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ ὁ χρόνος διενεργείας τῶν μεταφορῶν, ἐξαρτώμενος ἐκ τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, τῆς ταχύτητος πραγματοποιήσεως τῶν φορτοεκφορτώσεων τῶν καὶ τῆς ταχύτητος ἐξυπηρετήσεως τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων. Ὅμοίως, ρόλον παίζει ἡ τιμὴ τῶν ναύλων, ἣτις συναρτᾶται πρὸς τὸ κόστος παροχῆς τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀφ' ἐνός καὶ τῶν ἐπιδιώξεων καὶ προσδοκιῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, ἀφ' ἑτέρου, ὡς καὶ ἡ τιμὴ τῶν ὑπαρχόντων τυχόν ὑποκαταστάτων μεταφορικῶν μέσων καὶ τέλος τὸ τεχνολογικὸν ἐπίπεδον τῆς ναυπηγικῆς (ταχύτης, μέθοδος κατασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς) καὶ τῆς ναυτιλίας, γενικώτερον.

Ἡ προσφορὰ χωρητικότητας εἶναι βραχυπροθέσμως ἀνελαστικὴ (βλ. πίνακα 1, περ. β'), μὴ ἐπηρεαζομένη ἀμέσως ἐκ τῆς διαμορφώσεως τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἐνῶ μακροπροσθέσμως καθίσταται ἐλαστικώτερα.

III. Μορφαὶ ἀγορᾶς ναύλων

Αἱ μορφαὶ ἀγορᾶς πλοίων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων δὲν εἶναι αἱ αὐταὶ καὶ ἐξετάζονται κεχωρισμένως :

α'. Ἡ ἀγορὰ ναύλων εἰς τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου (κυρίως φορτηγά).

Ὡς πρὸς τὴν μορφήν τῆς ἀγορᾶς ταύτης — ἰδίᾳ δὲ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, τῶν καλουμένων Tramps — αἱ γνώμαι διίστανται. Τινὲς ὑποστηρίζουν ὅτι ἡ ἀγορὰ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἔχει πολλὰ κοινὰ σημεῖα μὲ τὸν πλήρη ἢ τέλειον ἀνταγωνισμόν (ὡς, μέγας ἀριθμὸς προσφερόντων χωρητικότητά πλοίων, μέγας ἀριθμὸς ζητούντων χωρητικότητά ναυλωτῶν, ἐλευθερία εἰσόδου καὶ ἐξόδου πλοίων εἰς τὴν ἀγοράν, ἀδυναμία ἐπηρεασμοῦ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων μεμονωμένως, πλήρης γνώσις τῆς ἀγορᾶς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων), ἐνῶ ἄλλοι τάσσονται ὑπὲρ τῆς ἀπόψεως, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἀγορά, πρέπει μᾶλλον νὰ θεωρηθῇ ὅτι λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, λόγῳ κυρίως, πρῶτον, τῆς διαφορᾶς τεχνολογικοῦ ἐπιπέδου, ἣτις παρατηρεῖται εἰς τὰ ἀνταγωνιζόμενα πλοῖα καὶ δεύτερον, τῆς ὑφισταμένης διαφορᾶς κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ λειτουργίας αὐτῶν, ὀφειλομένης, εἰς τὰ κατὰ σημαίαν, παρὰ τῶν διαφόρων κρατῶν λαμβανόμενα ὑπὲρ τῶν πλοίων μέτρα ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ καὶ εἰς τὴν διαφορὰν ἀμοιβῆς τῶν χρησιμοποιουμένων συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς. Ἡ τελευταία αὕτη ἄποψις εἶναι λίαν ἀξιοπρόσεκτος, διότι, ὅπωςδὴποτε, ἐλλεῖπει τὸ στοιχεῖον τῆς ὁμοιογενείας τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν διὰ τὴν μορφήν τοῦ τελείου ἀνταγωνισμοῦ.

β'. Ἡ ἀγορὰ ναύλων εἰς τὰ δεξαμενόπλοια

Διάφορος εἶναι ἡ μορφή ἀγορᾶς ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἐνθα ὑφίστανται σαφῆ στοιχεῖα ἀμφιμεροῦς ὀλιγοπωλίου (ἢ ὀλιγοπωλίου - ὀλιγοπωλίου), δοθέντος ὅτι, εἰς μὲν τὴν πλευρὰν τῆς ζητήσεως ὑπάρχουν ὀλίγαι ἐταιρεῖαι πετρελαιοειδῶν παγκοσμίως, εἰς δὲ τὴν πλευρὰν τῆς προσφορᾶς ὀλίγαι πλοιοκτῆτριαι ἐταιρεῖαι, συγκεντροῦσαι μεγάλην, ἐκάστη, χωρητικότητα.

Ἡ μορφή αὕτη τῆς ἀγορᾶς ὠδήγησεν εἰς τὴν, ἱκανοποιούσαν ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς προτίμησιν τῆς χρονοναυλώσεως ἐναντι τῆς ναυλώσεως κατὰ ταξίδιον.

IV. Αἱ καταστάσεις ἰσορροπίας καὶ ἀνισορροπίας τῆς ἀγορᾶς

Ἐξετάζεται ἐνταῦθα ἡ κατάστασις ἰσορροπίας τῆς ἀγορᾶς ναύλων, ἀνεξαρτήτως εἰδικωτέρας μορφῆς αὐτῆς.

Ἴσορροπία ἐπιτυγχάνεται ὅταν ἡ συνολικὴ ζήτησις χωρητικότητος ἰσοῦται πρὸς τὴν συνολικὴν προσφορὰν αὐτῆς, ἢ δὲ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην τιμῆ, εἶναι τιμὴ ἰσορροπίας.

Ἡ τιμὴ (ναῦλος), γενικῶς, κατὰ τὴν θεωρίαν κινεῖται πέραξ τοῦ μέσου κόστους, ὅτε μὲν ὑπερτεροῦσα αὐτοῦ (κέρδη ἐπιχειρήσεων) — καὶ ἐνίοτε κατὰ πολὺ (ἐκτακτὰ ἢ ὑπερκέρδη) — ὅτε δὲ ὑπολειπομένη αὐτοῦ (ζημία) — καὶ ἐνίοτε κατὰ πολὺ ((ὑπερζημίαι).

Πᾶσα διαφορὰ μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος προκαλεῖ διατάραξιν τῆς ἰσορροπίας, ἣτις συνήθως εἶναι εὐμετάβλητος (βλ. πίνακα ἀριθ. 2). Ἐν προκειμένῳ καὶ ἐπειδὴ ἡ προσφορὰ δυνατὸν νὰ ἐμφανίζεται μὲ χρονικὴν ὑστέρησιν (ὡς ἐπὶ προσθήκης νέας χωρητικότητος κατὰ τὴν διαδρομὴν τοῦ χρό-

νου), δύναται νά παρατηρηθῆ ἡ διακύμανσις ἢ σημειουμένη ὑπὸ τὴν μορφήν τοῦ «ἰστοῦ τῆς ἀράχνης» (βλ. πίνακα ἀριθ. 3).

Γεγονὸς ἀποτελεῖ πάντως ὅτι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν ὁ κανὼν εἶναι ἡ ὑπαρξίς ἀνισορροπίας, ἐνῶ ἡ ἰσορροπία ἀποτελεῖ προσωρινὴν κατάστασιν, τοῦτο δὲν ὀφείλεται, ἀφ' ἑνὸς εἰς τὸν παρεπόμενον χαρακτήρα τῆς ζητήσεως χωρητικότητος — ἐξαρτωμένης ἐκ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου, τὸ ὁποῖον ἐμφανίζει συνεχῶς μεταβολὰς καὶ ἐπηρεάζεται σοβαρῶς ἐξ ἐκτάκτων γεγονότων — καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν μεταβολὴν τῆς προσφορᾶς, ἀξιονομένης κατὰ τὰς προσθήκας νέων σκαφῶν, καὶ ἐπηρεαζομένης ἐκ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν.

V. Αἱ διακυμάνσεις εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν

Αἱ διακυμάνσεις εἶναι λίαν ἐκδηλοὶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν καὶ διαμορφοῦνται κατὰ τὸ διάγραμμα τοῦ Spiethoff (βλ. πίνακα ἀριθ. 4). Ἐὰν ρίψῃ τις ἐν βλέμμα εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 5 καὶ 6 θὰ ἔχῃ ἐναργῆ τὴν εἰκόνα τῶν διακυμάνσεων τοῦ ναυλαρίθμου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τοῦ 1947 μέχρι τοῦ 1973 (πίναξ ἀριθ. 5) καὶ ἀπὸ τοῦ 1967 μέχρι τοῦ 1973 (πίναξ ἀριθ. 6).

Χαρακτηριστικά

Αἱ φάσεις τοῦ κύκλου εἶναι αἱ αὐταὶ (εὐημερία ἢ ἄνθησις, κρίσις, ὕφεσις, ἀνάνηψις) μὲ τὰ ἐξῆς κύρια χαρακτηριστικά κατὰ φάσιν : α) Κατὰ τὴν φάσιν τῆς εὐημερίας παρατηροῦνται : 1) Ἐντονος ζήτησις, λίαν ἀνελαστικὴ, συνεχιζομένη ἐνίοτε παρὰ τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων, 2) Πλήρης ἀπασχόλησις τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητος, χρησιμοποιεῖται καὶ ἡ πεπαλαιωμένη τοιαύτη, διακόπτονται αἱ πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν, τίθεται ἐν ἐνεργείᾳ ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης, ἐπισπεύδονται ἢ ἀναβάλλονται αἱ ἐπισκευαί, καλύπτεται τὸ σύνολον τοῦ διαθέσιμου χώρου κατὰ πλοῖον, 3) Ὑψηλοὶ ναῦλοι, 4) Ὑψηλὰ κέρδη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, 5) Αὐξάνει ἡ τιμὴ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων, τῶν ὁποίων ἡ ζήτησις καθίσταται ἀνελαστικὴ, 6) Ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ κλίματος αἰσιοδοξίας δίδονται ἐντατικῶς παραγγελίαι νέων πλοίων, τῶν ὁποίων ὁμοίως αὐξάνει ἡ τιμὴ καὶ τῶν ὁποίων ἐπίσης ἡ ζήτησις καθίσταται ἀνελαστικὴ, 7) Αἱ Τράπεζαι χρηματοδοτοῦν γενναίως τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, 8) Αὐξάνουν αἱ ἀμοιβαὶ τῶν εἰς τὰ πλοῖα ἐργαζομένων, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπικρατούσης εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καταστάσεως.

β) Κατὰ τὴν φάσιν τῆς κρίσεως : Εἴτε λόγῳ κάμψεως σημειουμένης εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον (συνηθεστέρα περίπτωσις), εἴτε λόγῳ ἐκτάκτων γεγονότων, εἴτε λόγῳ καλύψεως τῆς ζητήσεως δι' ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος, ἐκστῆ ἡ κρίσις. Ἐμφανιζομένης ταύτης : α) Διακόπτεται ἡ ζήτησις χωρητικότητος, 2) Συνεπείᾳ αὐτῆς πίπτουν οἱ ναῦλοι, 3) Μειοῦνται τὰ κέρδη τῶν πλοιοκτητῶν, 4) Ἀνακόπτονται αἱ παραγγελίαι νέων πλοίων, 5) Αἱ Τράπεζαι περιστέλλουν τὰς χρηματοδοτήσεις.

γ) Κατὰ τὴν φάσιν τῆς ὑφέσεως, ἥτις ἀκολουθεῖ μετὰ τὴν κρίσιν καὶ δυ-

νατὸν νὰ εἶναι μακρᾶς διαρκείας παρατηροῦνται τὰ ἐξῆς : 1) Ἡ ζήτησις χωρητικότητος εἶναι περιορισμένη, 2) Συνεπεία ταύτης χρησιμοποιοῦνται τὰ οἰκονομικότερα πλοῖα, ἐνῶ τὰ παλαιότερα καὶ ἀντιοικονομικὰ παροπλίζονται, 3) Αὐξάνουσι αἱ πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν, 4) Τὰ πλοῖα κινοῦνται ἐνίοτε μὲ μερικὴν κάλυψιν τοῦ διαθεσίμου χώρου των καὶ ὑπὸ ἔρμα, περισσότερο τοῦ κανονικοῦ, 5) Οἱ ναῦλοι εὐρίσκονται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, λόγῳ ὑπεροχῆς τῆς προσφορᾶς ἐναντι τῆς ζήτησεως, 6) Σημειοῦνται ζημίαι εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ὡς καὶ ἀποχωρήσεις ἐκ τοῦ κλάδου ὀριακῶν τινων ἐπιχειρήσεων, 7) Αἱ παραγγελίαι νέων πλοίων ἐξαρτῶνται ἐκ τῶν προβλέψεων τῶν ἐπιχειρηματιῶν ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς ὑφέσεως, 8) Αἱ Τράπεζαι εἶναι πρόθυμοι διὰ χρηματοδοτήσεις, μεριμνοῦν διὰ τὴν εἰσπραξίν των πρὸς αὐτὰς ὀφειλῶν καὶ διαπραγματεύονται διευκολύνσεις πρὸς τοὺς ὀφειλέτας των, 9) Αἱ ἀμοιβαὶ τῶν ἐργαζομένων (συναρτήσαι καὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας) παραμένουν στάσιμοι, 10) Οἱ πλοιοκτῆται προσπαθοῦν νὰ συμπίεσουν κατὰ τὸ δυνατόν τὰς δαπάνας λειτουργίας τῶν πλοίων των καὶ ἐπιδιώκουν συνεννόησιν μετ' ἄλλων διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισιν τῶν συνεπειῶν τῆς ὑφέσεως.

δ) Κατὰ τὴν φάσιν τῆς ἀναψέως παρατηροῦνται : 1) Ἐκδηλοῦται αὐξήσις τῆς ζήτησεως χωρητικότητος, 2) Ἀρχίζει σταδιακῶς ἡ πληρεστέρα κάλυψις τῆς δυναμικότητος τῶν πλοίων καὶ ἡ ἐπάνοδος ἐν ὑπηρεσίᾳ τῶν παρωπλισμένων πλοίων, 3) Σημειοῦται ἄνοδος εἰς τοὺς ναύλους, 4) Ἐξαφανίζονται αἱ ζημίαι καὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ὑπερβαίνουσαι τὸ νεκρὸν σημεῖον, εἰσέρχονται εἰς τὴν περιοχὴν τῶν κερδῶν, 5) Ἐν ὄψει τῆς διαφαινομένης εὐημερίας δίδονται ἀθροῖα παραγγελίαι διὰ νέα πλοῖα, τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ αὐξάνουσι, 6) Αἱ Τράπεζαι ἐπαναρχίζουν τὰς ἀφθονωτέρας χορηγήσεις δανείων, 7) Λόγῳ τῆς προσθήκης πλοίων αὐξάνει ἡ ζήτησις ἐργασίας καὶ ἀνέρχονται αἱ ἀμοιβαὶ αὐτῆς.

Τὰ αἷτια

Τὰ αἷτια τῶν ναυτιλιακῶν διακυμάνσεων δύνανται ν' ἀποδοθοῦν εἰς ἐξωγενεῖς (ἐκτὸς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας) καὶ εἰς ἐνδογενεῖς παράγοντας.

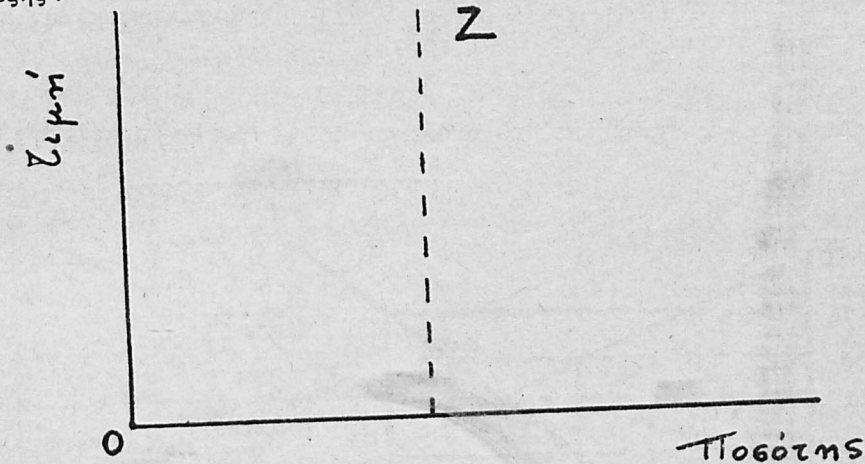
Βασικῶς τὰ αἷτια ὀφείλονται εἰς τοὺς πρώτους καὶ δὴ, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου καὶ εἰς ἔκτακτα γεγονότα (πολιτικοστρατιωτικά) ἢ ἐκτάκτους καταστάσεις (σιτοδεῖαι, καταστροφαι ἐκ φυσικῶν αἰτίων κ.ἄ.).

Ἐνδογενῆ αἷτια ἀποτελοῦν : 1) ἡ ὑπέρμετρος αὐξήσις τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων καὶ ἰδίᾳ ἡ ἀνισόρροπος ἐναντι τῆς αὐξήσεως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, τοιαύτη, 2) ἡ αὐξήσις τῶν μεγεθῶν τῶν πλοίων, 3) ἡ τεχνολογικὴ πρόοδος εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἥτις ἐπιφέρει σύντμησιν τοῦ χρόνου διενεργείας τῶν ταξιδίων, φορτοεκφορτώσεων, ἐπισκευῶν κλπ., 4) αἱ ἐπιδιώξεις, ἢ πολιτικῆς, αἱ προσδοκίαι καὶ αἱ προβλέψεις τῶν πλοιοκτητῶν κ.ἄ.

Πίναξ ἀριθ. 1

Πλήρως και σχετικῶς ἀνελαστικὴ ζήτησις και προσφορὰ

Περ. α'. Ἐπὶ πλήρους ἀνελαστικῆς ζήτησεως (ὅταν δηλ. ἡ ζητούμενη ποσότης δὲν μεταβάλλεται, μεταβαλλομένης τῆς τιμῆς) ἔχομεν $EZ = 0$, ἥτις παρίσταται ὡς ἐξῆς :

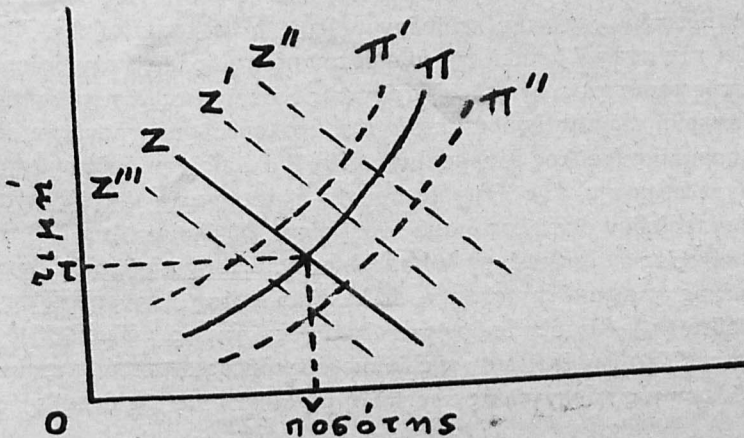


Δυνατὸν ἡ ἐλαστικότης τῆς ζήτησεως νὰ εἶναι $EZ \neq 0$, ἥτοι $EZ > 0$ ἀλλὰ $EZ < 1$, ὅταν ἡ ζητούμενη ποσότης μεταβάλλεται κατὰ ποσοστὸν μικρότερον τοῦ ποσοστοῦ μεταβολῆς τῆς τιμῆς), ὁπότε ἡ ζήτησις εἶναι ἀνελαστικὴ, τόσον περισσότερο, ὅσον τείνει πρὸς τὸ 0.

Περ. β'. Τὰ αὐτὰ ἰσχύουν και διὰ τὴν ἐλαστικότητα τῆς προσφορᾶς ($EP = 0$ ἢ $EP > 0$ ἀλλὰ $EP < 1$).

Πίναξ ἀριθ. 2

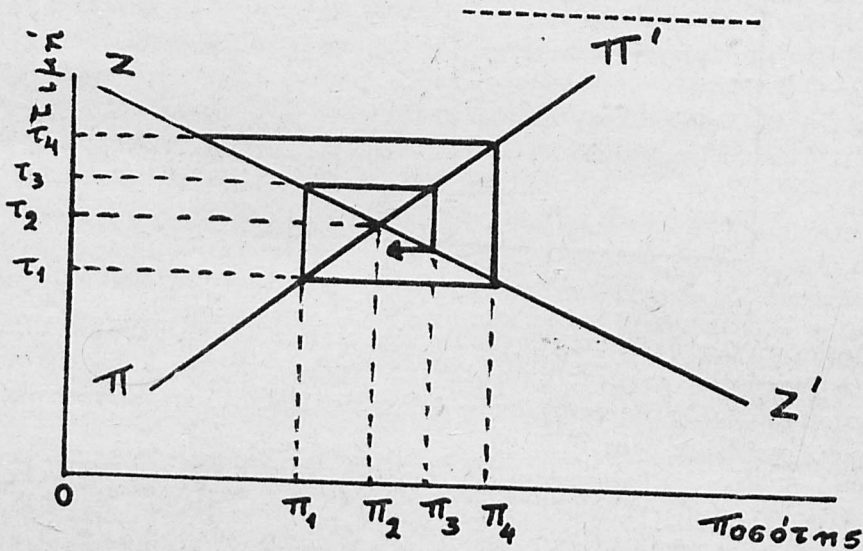
Κατάστασις ἰσορροπίας κλάδου και διατάραξις αὐτῆς



Εἰς τὸ σημεῖον τομῆς τῶν καμπυλῶν προσφορᾶς (Π) καὶ ζητήσεως (Ζ) ἡ ζήτησις συμπίπτει ποσοτικῶς πρὸς τὴν προσφορὰν, ὥστε νὰ καλύπτη ἡ μία τὴν ἄλλην, χωρὶς πλεόνασμα ἢ ἔλλειψιν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν. Ἡ ἀνωτέρω περίπτωσις καλεῖται κατάστασις ἰσορροπίας, ἢ ποσότης v , ποσότης ἰσορροπίας καὶ ἡ τιμὴ τ , τιμὴ ἰσορροπίας. Ἡ τιμὴ θὰ μεταβληθῇ καὶ ἡ ποσότης, ἐὰν μετακινηθῇ ἡ καμπύλη ζητήσεως, πρὸς τὰ ἄνω μὲν, ἐὰν κινηθῇ αὕτη πρὸς τὰ ἄνω (Z' , Z''), πρὸς τὰ κάτω δέ, ἐὰν κινηθῇ ἀντιθέτως (Z''). Τὸ αὐτὸ θὰ συμβῇ (ἀντιστρόφως) ἐὰν κινηθῇ ἡ καμπύλη προσφορᾶς πρὸς (Π') ἢ πρὸς Π''.

Πίναξ ἀριθ. 3

Διαμόρφωσις τιμῶν κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ «ἴστοῦ τῆς ἀράχνης»



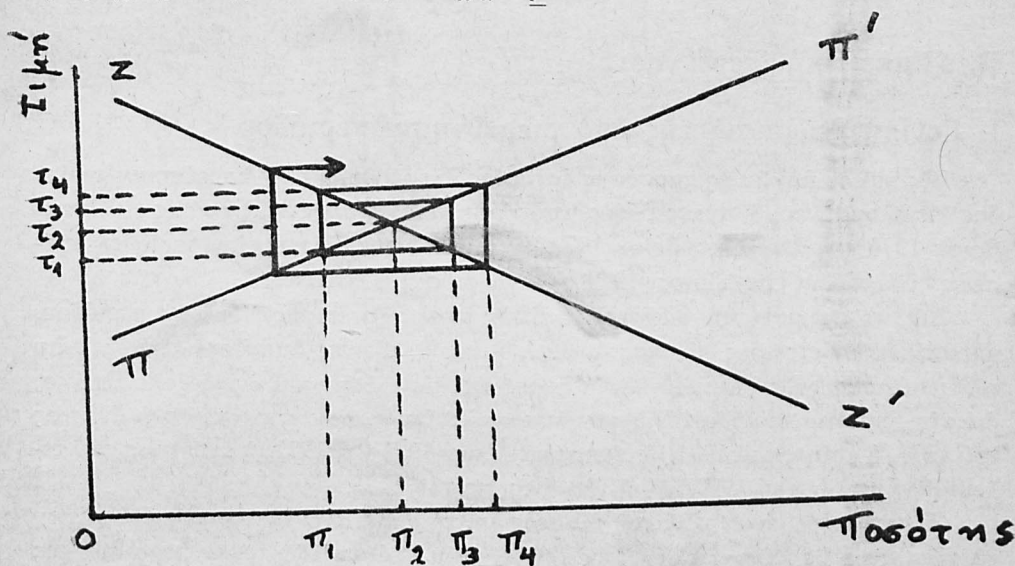
Σχῆμα (α)

Ἡ καμπύλη ζητήσεως ($Z-Z'$) ἐμφανίζει τὴν σχέσιν μεταξύ ἐπικρατοῦσης κατὰ τινα χρονικὴν περίοδον τιμῆς καὶ τῆς ζητουμένης ποσότητος θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, ἡ δὲ καμπύλη προσφορᾶς ($\Pi-\Pi'$) ἐμφανίζει τὴν σχέσιν μεταξύ τῆς ἐπικρατοῦσης τιμῆς κατὰ τὴν δεδομένην περίοδον καὶ τῆς ποσότητος, ἥτις, λόγω χρονικῆς ὑστερήσεως (λ.χ. νέων ναυπηγήσεων) θὰ προσφερθῇ εἰς τὴν ἀγορὰν κατὰ τὴν ἀκολουθοῦσαν χρονικὴν περίοδον. Ἡ τιμὴ ἰσορροπίας (ναῦλος ἰσορροπίας) εἶναι ἡ τ_2 , εἰς τὴν ὁποίαν ἀντιστοιχεῖ ποσότης (χωρητικότης) π_2 . Ἐὰν διαταραχθῇ ἡ ἰσορροπία καὶ εἰς τινα δεδομένην χρονικὴν περίοδον ὁ ναῦλος διαμορφωθῇ εἰς τ_4 , οἱ πλοιοκτῆται ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς αἰσιοδοξίας θὰ ἐπιδιώξουν διὰ τὴν ἐπομένην χρονικὴν περίοδον αὐξήσιν τῆς διατιθεμένης χωρητικότητος εἰς π_4 , ἀλλὰ ὅταν φθάσῃ ἡ χωρητικότης εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦτο (π_4), ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ ἀντίστοιχος ζήτησις, θὰ μειωθῇ ὁ ναῦλος εἰς ἐπίπεδον τ_1 . Ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς δυσμενοῦς ταύτης καταστάσεως οἱ πλοιοκτῆται περιστέλλουν τὰς παραγγελίας των καὶ ἡ μὴ διόγκωσις τῆς διατιθεμένης χωρητι-

κότητος θὰ ἐπιφέρει κατὰ τὴν ἀκολουθοῦσαν χρονικὴν περίοδον αὐξήσιν τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδον τ_3 .

Ἡ νέα τιμὴ ναύλου θὰ προκαλέσῃ αὐξήσιν διατιθεμένης χωρητικότητος εἰς τὴν ἐπομένην περίοδον (π_3), μὲ συνέπειαν τὴν μείωσιν τοῦ ναύλου κ.ο.κ.

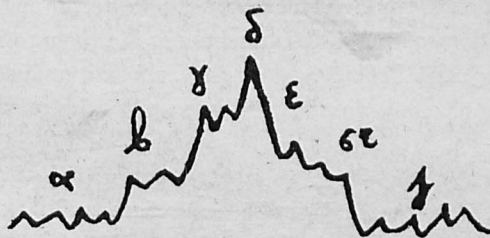
Ἡ εἰκὼν δυνατὸν νὰ προσομοιάζῃ περισσότερον πρὸς τὸ σχῆμα α (σταθερὰ ἰσορροπία, καθ' ἣν ἡ τιμὴ καὶ ἡ ποσότης τείνουν πρὸς τὰ ἐπίπεδα ἰσορροπίας αὐτῶν) ἢ πρὸς τὸ σχῆμα β (ἀσταθὴς ἰσορροπία, καθ' ἣν τιμὴ καὶ ποσότης τείνουν μακρὰν τῶν ἐπιπέδων ἰσορροπίας τῶν). Ἡ περίπτωσις τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, ὅταν δύναται νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐπ' αὐτῆς τὸ ὑπόδειγμα τοῦ ἴστου τῆς ἀράχνης, ἔχει συγγένειαν πρὸς τὸ σχῆμα β.



Σχῆμα (β)

Πίναξ ἀριθ. 4

Ἀνάλυσις τῶν σταδίων τῶν ναυτιλιακῶν διακυμάνσεων



α = ἡ ναυλαγορὰ ἐν ὑφέσει

β = στάδιον ἀνανήψεως

γ = στάδιον εὐημερίας ἢ ἀνθήσεως

δ = ἀποκορύφωμα τῆς ἀνθήσεως (ἢ ἔντασις)

ϵ = κρίσις

$\sigma\tau$ = κάμψις πρὸς ὕφεσιν (συνέχισις κρίσεως)

ζ = στάδιον ὑφέσεως

Τὰ βασικὰ τέσσερα στάδια εἶναι : $1\sigma\nu = \alpha$

$2\sigma\nu = \beta$

$3\sigma\nu = \gamma, \delta$

$4\sigma\nu = \epsilon, \sigma\tau$

B. Ἐμπειρικὴ διερεύνησις

I. Γενικὴ θεώρησις τῆς ὑπὸ διερεύνησιν περιόδου

Ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἐργασίας ἀνεφέρθη, ἡ ὑπὸ διερεύνησιν περίοδος περιλαμβάνει δύο περιόδους ναυτιλιακῆς ἀνθήσεως (Ἰανουάριος - Ὀκτώβριος 1970 καὶ ἀπὸ Ὀκτωβρίου 1972 μέχρι τέλους 1973) καὶ μίαν περίοδον κρίσεως - ὑφέσεως (Ὀκτώβριος 1970 - Ὀκτώβριος 1972).

Διὰ τὴν σχηματισθῆ σαφεστέρα εἰκῶν περὶ τῆς ἐπισκοπούμενης περιόδου, παραπέμπομεν εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 7, 8 καὶ 9, οἵτινες δεικνύουν τὴν ἐξέλιξιν τῶν ναυλαρίθμων, τόσον διὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου, ὅσον καὶ διὰ δεξαμενόπλοια, διὰ τὴν ἐν λόγῳ περίοδον. Ἐκ τῶν πινάκων τούτων προκύπτει σαφῶς ἡ ἀνθησις τοῦ 1970, ἡ κρίσις τοῦ 1971, ἡ ὕφεσις τῶν ἐτῶν 1971 καὶ 1972, ἡ ἀνάληψις τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1972 καὶ ἡ νέα ἀνθησις τοῦ 1973.

Ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τοῦ θέματος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐμπειρικῶν δεδομένων θὰ γίνῃ ὡς ἐξῆς : Θὰ ἐξετασθῆ ἐν πρώτοις μία ἐκάστη τῶν τριῶν περιόδων, ὡς πρὸς τὰ αἷτια τὰ ὁποῖα τὴν προεκάλεσαν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ αὐτῆς. Ἀκολουθῶς καὶ ἐπειδὴ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἀναφέρονται εἰς τὰ καθ' ἕκαστα ἔτη, θὰ παρατεθοῦν στοιχεῖα μὲ ἕκαστον τῶν ἐπισκοπούμενων ἐτῶν (1970, 1971, 1972, 1973). Εἰδικώτερον, δι' ἕκαστον ἔτος θὰ παρατεθοῦν στοιχεῖα ἀφορῶντα εἰς τὴν κατ' αὐτὸ πορείαν τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως, τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, τὰς προσθήκας χωρητικότητος, τὰς καθελκύσεις, τὰς διαλύσεις πλοίων, τὰς παραγγελίας καὶ ναυπηγήσεις, τὴν ἐξέλιξιν τῶν τιμῶν τῶν καινουργῶν (ναυπηγουμένων) καὶ μεταχειρισμένων πλοίων, τὴν ἀργοῦσαν χωρητικότητα καὶ τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων.

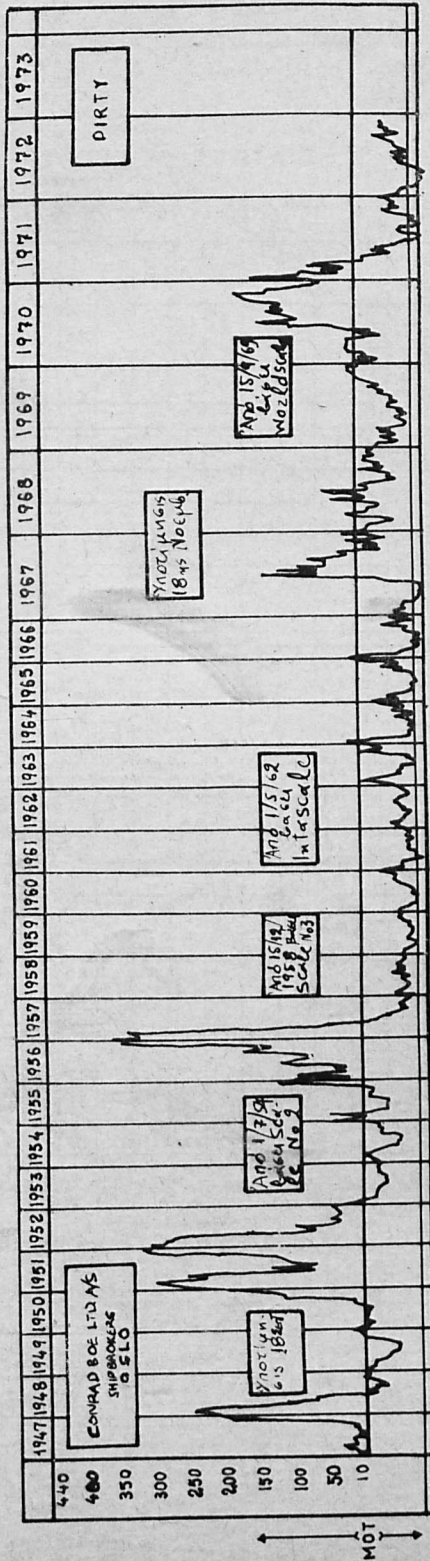
Διὰ τῆς παραθέσεως τῶν ἀνωτέρω στοιχείων καὶ διὰ τῆς μελέτης τῶν συναφῶν πινάκων — ἥτις δυνατὸν νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς ὑπερβολικὴ, ἀλλὰ γίνεται ἀποσκοποῦ, ἥτοι πρὸς φωτισμὸν ὄλων τῶν πτυχῶν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς ἐπισκοπούμενης περιόδου — παρέχεται, κατὰ τὴν γνώμην μας, μία πλήρης καὶ λεπτομερῆς εἰκὼν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐξελίξεων μεταξὺ 1970-1973.

Ἡ συναγωγὴ συμπερασμάτων διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς θεωρητικῆς καὶ ἐμπειρικῆς διερευνήσεως θὰ γίνῃ εἰς τὸ ἀκολουθοῦν κεφάλαιον Γ.

Πίναξ ἀριθ. 5

Διάγραμμα απεικονίζον την εξέλιξιν του ναυλαριθμου δεξαμενοπλοίων
(διὰ ναυλώσεις κατά ταξίδιον) μεταξύ τῶν ἐτῶν 1947 — 1973

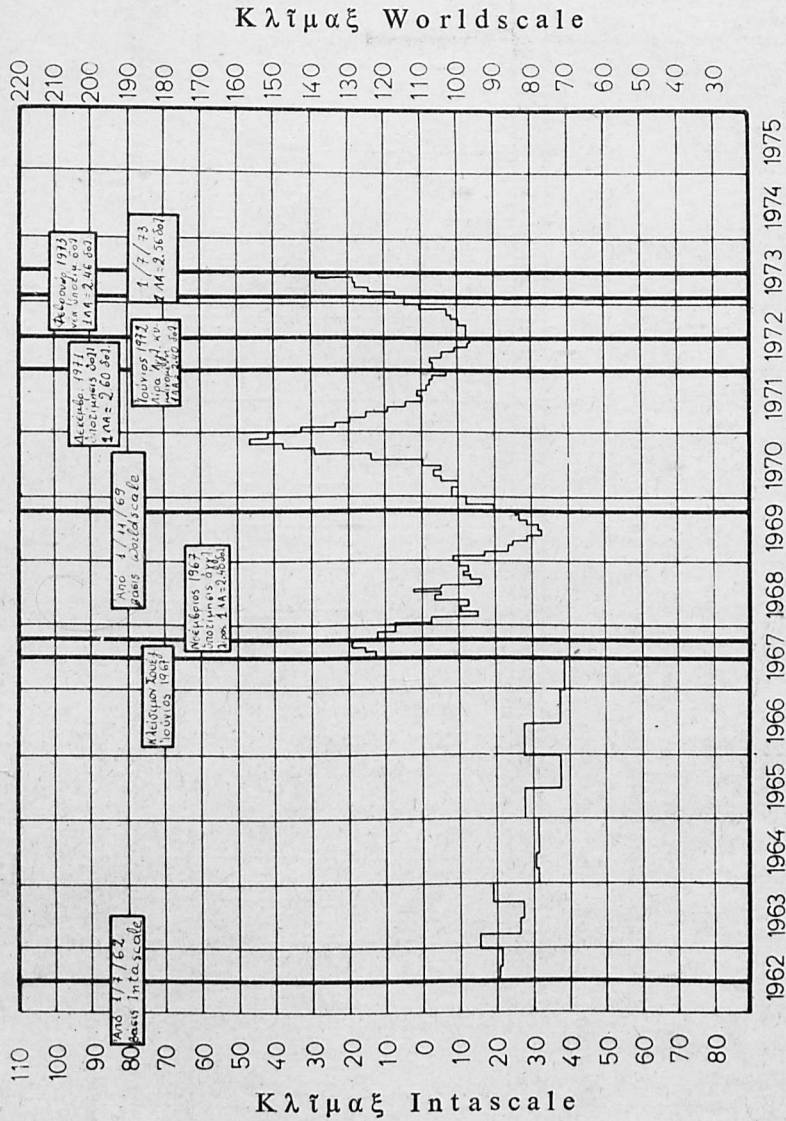
Περσικός κόλπος



Πηγή: Maritime studies and management.

Πίναξ ἀριθ. 6

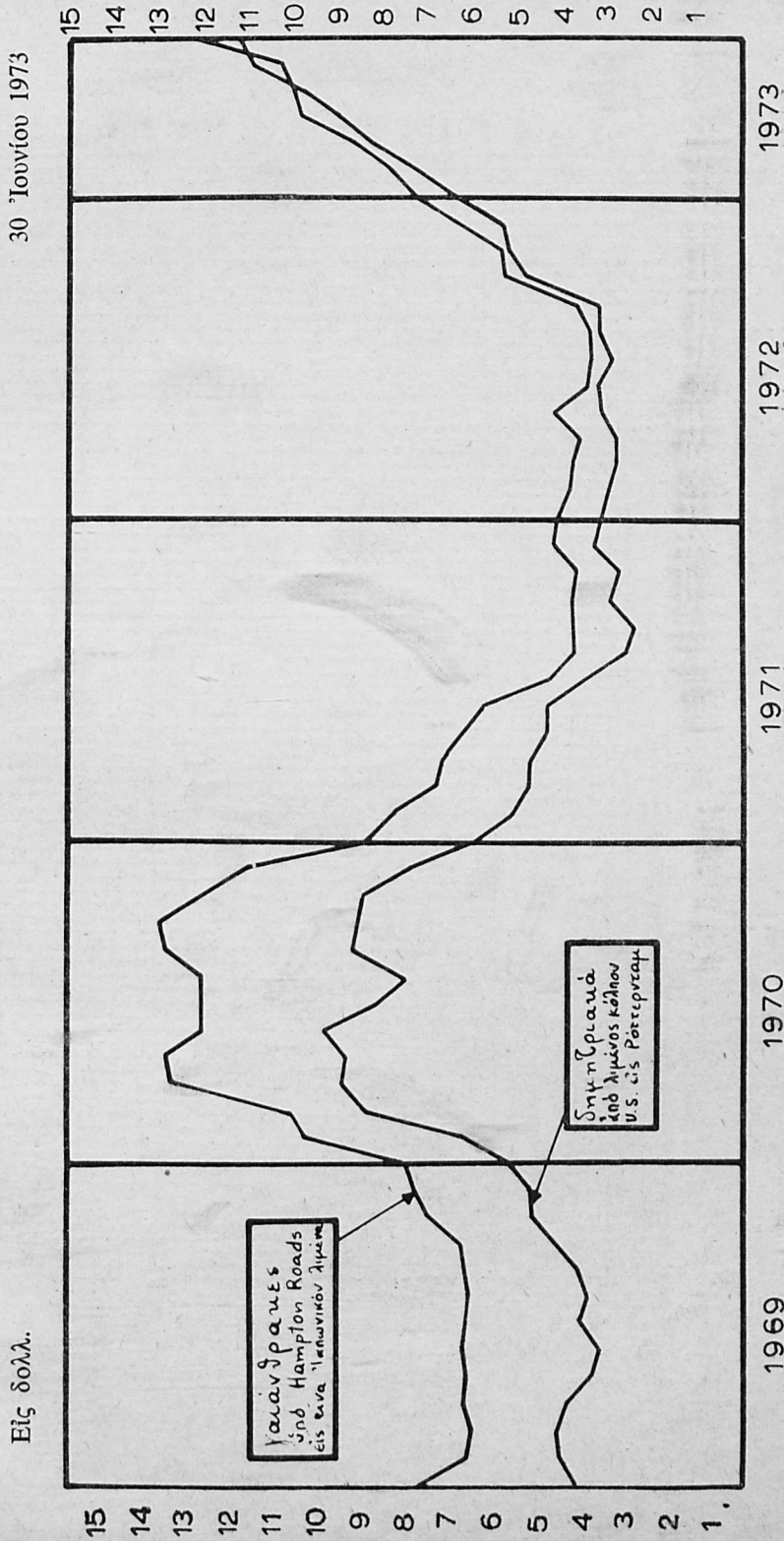
Ἱστορική εξέλιξις ναυαριθμῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 1/7/1962 — Ἰουνίου 1973 (Δ/ξ 25 - 40.000 τ. D.W.)



Πηγή: Shipping Statistics and Economics.

Πίναξ ἀριθ. 7
 Ναύλοι πλοίων Tramps διὰ τὰ ἔτη 1969—μέσων 1973

Εἰς δολλ.



1969

1970

1971

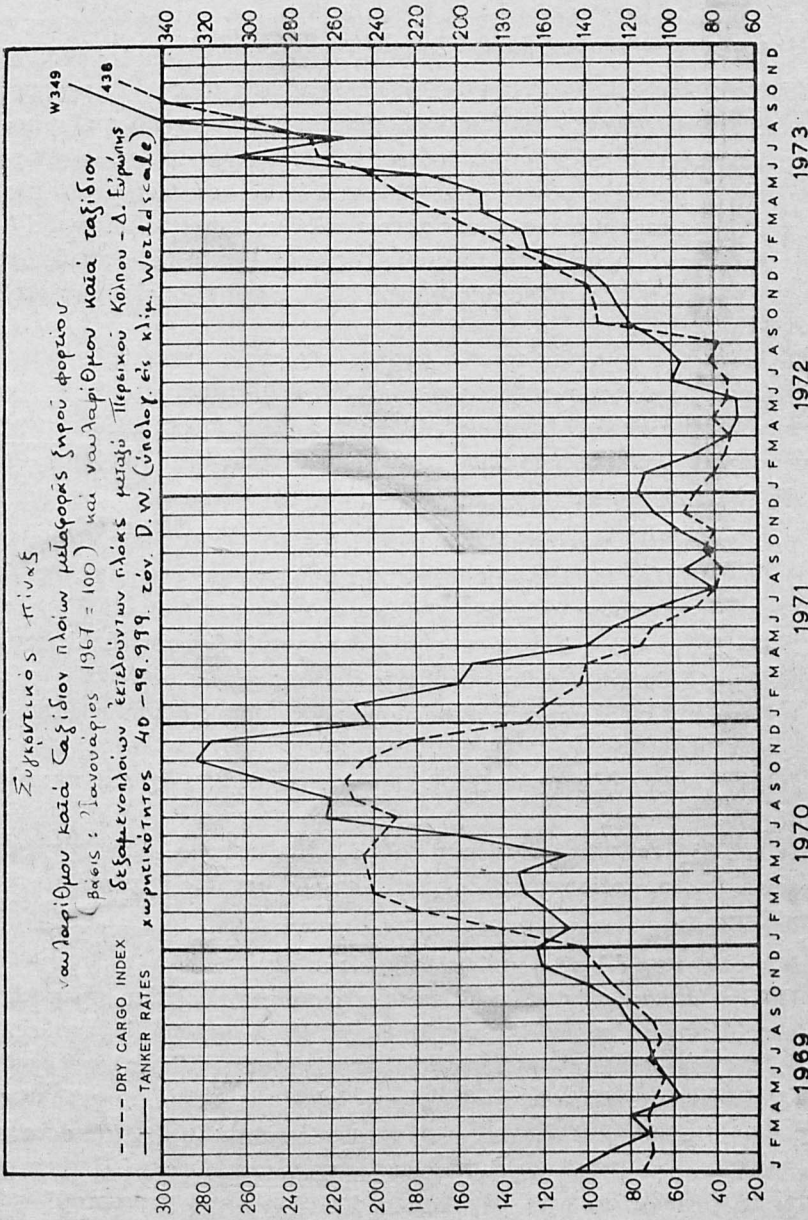
1972

1973

Πηγή: Shipping Statistics and Economics,

Πίναξ ἀριθ. 9

WORLDSCALE



Πηγή: Shipping Statistics and Economics.

II. Ἐμπειρική θεώρησις τῶν τριῶν περιόδων (ἀνθήσεως-κρίσεως - ὑφέσεως - ἀνανήψεως καὶ νέας ἀνθήσεως μεταξὺ 1970-1973)

α. Ἡ περίοδος ἀνθήσεως ἀρχῶν ἕως Ὀκτωβρίου 1970

Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1969 ἐσημειώθη ἀνάκαμψις εἰς τοὺς ναύλους, περὶ τὰ τέλη δὲ τοῦ 1969 ἐνεφανίζοντο ὡς ἐξισορροπημένοι ἡ ζήτησις πρὸς τὴν προσφορὰν. Ἀρχομένου τοῦ 1970 παρατηρήθη ἔντονος ζήτησις χωρητικότητος, ἣτις εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν κατακόρυφον αὐξήσιν τῶν ναύλων. (Ἡ σχετικὴ εἰκὼν τῆς ἀνακάμψεως καὶ τῆς κατακόρυφου αὐξήσεως τῶν ναύλων, δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν πλοίων ἐμφαίνεται ἐναργῶς εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 10 καὶ 11, εἰς τοὺς ὁποίους περιλαμβάνονται καὶ στοιχεῖα σχετικὰ μὲ διαλύσεις καὶ παροπλισμὸν πλοίων μεταξὺ 1964-1970).

Οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης τροπῆς τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι οἱ ἑξῆς :

Ἐσημειώθη σοβαρὰ αὐξήσις εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς, ὑπολογιζομένη εἰς 11 % διὰ τὸ 1969 ἔναντι τοῦ 1968 καὶ εἰς 10 % διὰ τὸ 1970 ἔναντι τοῦ 1969. Ἡ αὐξήσις αὕτη, γενικώτερον ἐμφανισθεῖσα εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, ἀφεώρα τόσον εἰς τὰ ξηρὰ φορτία, ὅσον καὶ εἰς τὸ πετρέλαιον.

Διὰ τὰ ξηρὰ φορτία ὀφείλετο εἰς :

- 1) Τὴν μεγάλην ἔντασιν τῆς ἰαπωνικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἡ παραγωγὴ χάλυβος τῆς ὁποίας ἔφθασε τὰ 90 ἑκατομ. τόννους.
- 2) Τὰς ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων μεταφορὰς γαιανθράκων ἐξ Αὐστραλίας πρὸς Δ. Εὐρώπην, ἔνθα ἐσημειώθη ηὔξημένη ζήτησις αὐτῶν.
- 3) Τὰς ὁμοίως ἐπὶ μεγάλης ἀποστάσεως, μεταφορὰς μεταλλευμάτων ἀπὸ Βραζιλίας εἰς Ἰαπωνίαν.
- 4) Τὴν ἐμφάνισιν τοῦ κινεζικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ τὰς μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων.
- 5) Τὰς ἐξ Ἰαπωνίας μεταφορὰς πρὸς Η. Π. Α. καὶ Δ. Εὐρώπην χάλυβος καὶ προϊόντων ἐπεξεργασίας αὐτοῦ, ὡς καὶ λοιπῶν διαρκῶν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν (αὐτοκίνητα κ.ά.).

Διὰ τὸ πετρέλαιον ὀφείλετο εἰς :

- 1) Τὴν σημαντικὴν αὐξήσιν καταναλώσεως πετρελαίου, ἣτις εἰς μὲν τὴν Εὐρώπην ἀνῆρχετο κατὰ 14%, εἰς δὲ τὰς Η. Π. Α. κατὰ 5%, ἑτησίως.
- 2) Τὸν περιορισμὸν τῶν ἐξαγωγῶν πετρελαίου ἐκ Λιβύης λόγῳ σημειωθεισῶν τότε διαφωνιῶν μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως αὐτῆς καὶ τῶν ἑταιρειῶν πετρελαίου, ἣτις — ὁμοῦ μὲ τὴν ἐπελθοῦσαν βλάβην εἰς τὸν πετρελαιοαγωγὸν Agamco — εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ ἐνταθοῦν αἱ μεταφοραὶ πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον.
- 3) Τὸ γεγονός ὅτι περὶ τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1970 εἶχον περιορισθῆ σοβαρῶς τὰ ἀποθέματα πετρελαιοειδῶν τῶν μεγάλων ἀνὰ τὸν κόσμον ἑταιρειῶν πετρελαίου, τὰ ὁποῖα ἔπρεπε ν' ἀνανεωθοῦν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, ὑπῆρξαν καὶ τινες κοινὸι λόγοι, οἵτινες προῦκάλεσαν αὐξήσιν ζητήσεως χωρητικότητος, τόσον φορτηγῶν ὅσον καὶ δεξαμενοπλοίων, ὡς :

1) Τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ καὶ ἡ ἐξ αὐτοῦ ἐπιμήκυνσις τῶν ἀποστάσεων, ὑπολογισθεῖσα εἰς 20% διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ εἰς 5% διὰ τὰ φορτηγά.

2) Ἡ διατήρησις ὀρισμένων ἐστιῶν πολεμικῶν συγκρούσεων, ὡς τοῦ Βιετνάμ καὶ τῆς Μ. Ἀνατολῆς.

3) Ἡ παρατηρηθεῖσα εἰς τινὰς λιμένας συμφόρησις πλοίων, ἣτις εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν καθυστέρησιν τῶν φορτοεκφορτώσεων αὐτῶν.

4) Ἡ ἔντονος ζήτησις χωρητικότητος διὰ μακροχρονίους χρονοναυλώσεις, τὰς ὁποίας ἐπεδίωκον οἱ ναυλωταὶ ἐκ φόβου δυσμενῶν νομισματικῶν ἐξελίξεων (πέραν τῶν μέχρι τότε σημειωθεισῶν) καὶ πληθωρισμοῦ.

Πάντα τ' ἀνωτέρω ἐπέφερον τὴν ἐπὶ δεκάμηνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1970 ἄνθησιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας.

β. Ἡ περίοδος κρίσεως - ὑφέσεως μεταξὺ Ὀκτωβρίου 1970 - Ὀκτωβρίου 1972

Ἐμφάνισις τῆς κρίσεως

Ἡ κρίσις ἐξέσπασε κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ φορτηγὰ μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου. Ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου 1970 αἱ ἰαπωνικαὶ ναυλώσεις διεκόπησαν καὶ τὸ γεγονός τοῦτο ἀπετέλεσε τὸ κυριώτερον αἷτιον τῆς κρίσεως, δοθέντος ὅτι οἱ Ἰάπωνες συμμετεῖχον εἰς τὰς ναυλώσεις κατὰ ποσοστὸν μεταξὺ 35-40%. Ἐξ ἄλλου, τὰ πρὸς μεταφορὰν σιτοφορτία ἐκ Β. Ἀμερικῆς ἦσαν σπάνια καὶ τὸ κενὸν τὸ δημιουργηθὲν ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν ἰαπωνικῶν ναυλώσεων δὲν ἐκαλύφθη διὰ ζητήσεως χωρητικότητος ἐξ ἄλλης πλευρᾶς, ἀφ' οὗ καὶ οἱ Κινέζοι καὶ οἱ Ἰνδοί, οἱ ὅποιοι θὰ ἠδύναντο ν' ἀπασχολήσουν χωρητικότητα, δὲν ἐνεφανίζοντο εἰς τὴν ἀγοράν. Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω ὑπῆρξε νὰ ὑποχωρήσουν οἱ ναῦλοι μεταξὺ Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου 1970 κατὰ 25-40%. Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια δὲν ἐσημειώθη τόσον ραγδαία καὶ τόσον ἔντονος πτώσις τῶν ναύλων των, τῶν ὁποίων ἡ κάμψις ἦτο ὀμαλωτέρα.

Ἡ ὑφεςις

Ἡ ὑφεςις παρετάθη μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1972, ἦτοι ἐπὶ διετίαν. Οἱ λόγοι οἵτινες ἐδημιούργησαν ταύτην καὶ τὴν παρέτεινον ἐπὶ τόσον χρονικὸν διάστημα ἦσαν οἱ ἑξῆς :

α) Ἡ σημειωθεῖσα κάμψις εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, ἣτις εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ περιορισθῇ ἡ αὔξησις τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, κατὰ μὲν τὸ 1971 εἰς 4,5% ἔναντι τοῦ 1970, κατὰ δὲ τὸ 1972 εἰς 7% ἔναντι τοῦ 1971. Ἡ ὑφεςις εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν ἦτο τοιαύτης ἐκτάσεως, μὲ δξύτερον σημεῖον αὐτῆς τὸ α' ἕξάμηνον τοῦ 1972, ὥστε νὰ χαρακτηρίζεται ὡς ἡ δξύτερα μεταπολεμικῶς. Τὸν Ἰούνιον τοῦ 1972 ἐτέλει ἐν παροπλισμῷ παγκοσμίως χωρητικότης περίπου 10 ἑκατομτόν. D. W.

β) Ἡ ἐπιβράδυνσις τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ γενικώτερον τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἰαπωνικῆς οἰκονομίας, ἣτις παρετάθη μέχρι καὶ τοῦ θέρους τοῦ 1972. Συγκεκριμένως μέχρι τοῦ Αὐγούστου 1972 αἱ μεταφοραὶ

σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων πρὸς Ἰαπωνίαν ἦσαν πολὺ πενιχραί.

γ) Τὴν χαρακτηριστικὴν στασιμότητα τῶν οἰκονομιῶν, τῆς Ἰαπωνίας, τῶν Ἑνωμ. Πολιτειῶν καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης ἐπέτεινον, ἢ ἐμφανισθεῖσα διεθνῆς νομισματικὴ ἀστάθεια καὶ ἀνωμαλία, ὅσον καὶ αἱ ἐκδηλωθεῖσαι παγκοσμίως πληθωριστικαὶ τάσεις. Εἰδικώτερον ἢ ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου εἶχεν ὡς συνέπειαν, ἀντι τῆς αὐξήσεως τῶν ναύλων, τὴν αὐξήσιν τῶν ἐξόδων λειτουργίας τῶν πλοίων.

δ) Κατὰ τὴν ἐν λόγω περίοδον ἦσαν περιορισμένοι καὶ αἱ κινεζικαὶ ναυλώσεις.

ε) Ἐνῶ περιορίσθη ἡ ζήτησις χωρητικότητος δι' ὅλους τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερθέντας λόγους, ἢ προσφορὰ ἐνισχύθη διὰ τῆς προστεθείσης ἐκ παραδόσεων νεοαυπηγηθέντων πλοίων χωρητικότητος, ὑπερβαινούσης τὰ 70 ἑκατομ. τόν. D. W. διὰ τὴν περίοδον ταύτην.

στ) Ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ὑπέστη περαιτέρω διόγκωσιν, λόγω τοῦ ὅτι οἱ χρονοναυλώσαντες ἀπὸ τοῦ 1970 χωρητικότητα Ἰάπωνες, μὴ δυνάμενοι νὰ χρησιμοποιήσουν ταύτην δι' ἰδίας μεταφορᾶς, κατόπιν τῆς σημειωθείσης εἰς τὴν χώραν τῶν οἰκονομικῆς ὑφέσεως, ἐνεφανίσθησαν ὡς προσφέροντες τὴν ἀνωτέρω χωρητικότητα δι' ὑπεκναύλωσιν.

ζ) Ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου, εἰδικώτερον, ἐμεσολάβησαν ὀρισμένοι παράγοντες, οἵτινες ἐπέδρασαν δυσμενῶς ἐπ' αὐτῶν. Οὗτοι κυρίως ἦσαν : 1) Ἡ ἐπαναλειτουργία τοῦ ἀγωγοῦ Agasco, 2) Ὁ ἥπιος χειμῶν τοῦ 1971, ὅστις περιέστειλε τὴν ζήτησιν πετρελαίου, 3) Ἡ μετὰ τὴν μείωσιν τῶν ἀποθεμάτων κατὰ 1970, δημιουργία ὀγκωδῶν τοιούτων. Ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν προσφορὰν δεξαμενοπλοίων, προσετέθη (πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερθέντων) καὶ ἡ ἐκ μέρους τῶν ἐταιρειῶν πετρελαιοειδῶν, αἵτινες εἶχον χρονοναυλωμένην χωρητικότητα, προσφορὰ πρὸς ὑπεκναύλωσιν.

η) Ὡς νὰ μὴ ἤρκουν τ' ἀνωτέρω, κατὰ τὸ ἀ' ἐξάμηνον τοῦ 1972 ἐσημειώθησαν εἰς Ἑνωμ. Πολιτείας, ἀπεργίαι λιμενεργατῶν, μὲ συνέπειαν νὰ παρατηρηθῇ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Διὰ νὰ σχηματισθῇ πλήρης καὶ σαφὴς εἰκὼν περὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας κατὰ τὴν περίοδον ταύτην (ἐν συσχετίσει καὶ πρὸς προγενεστέρας περιόδους), παρατίθενται πίνακες ἀφορῶντες εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ζητήσεως, εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς προσφορᾶς καὶ εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων κατ' αὐτήν.

Συγκεκριμένως, εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος (διεθνῆς θαλάσσιον ἐμπόριον) ἀναφέρονται οἱ πίνακες ὑπ' ἀριθ. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος (παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος, παραδόσεις, παροπλισμοί, ναυπηγήσεις, διαλύσεις), οἱ πίνακες ὑπ' ἀριθ. 20, 21, 22, 23, 24, 25 καὶ εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων οἱ πίνακες ὑπ' ἀριθ. 26, 27, 28, εἰς δὲ τὰς τιμὰς τῶν πλοίων καὶ τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐπιπέδου ναύλων καὶ ἐπιπέδου τιμῶν πλοίων οἱ πίνακες ὑπ' ἀριθ. 29, 30 καὶ 31.

γ' Ἡ ἀνάληψις τοῦ Ὀκτωβρίου 1972 καὶ ἡ νέα ἀνθήσις τοῦ 1973, μέχρι τῆς ἐνεργειακῆς κρίσεως τοῦ τέλους 1973

Ἡ φάσις ἀνανήψεως

Ὡς λόγοι ἀνανήψεως τῆς διεθνoῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας περι τὸ φθινόπωρον τοῦ 1972 δύνανται νὰ θεωρηθοῦν οἱ κάτωθι :

1) Ἡ εἴσοδος εἰς φάσιν ἀνανήψεως (πρὸς νέαν ἀνθήσιν) τῆς ἰαπωνικῆς οἰκονομίας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκσπάσασαν ἀπεργίαν τῶν Ἰαπῶνων ναυτικῶν, εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν αἰφνιδίαν ἐκδήλωσιν ἀπὸ ἰαπωνικῆς πλευρᾶς ζητήσεως χωρητικότητος, τόσον διὰ χρονοναυλώσεις, ὅσον καὶ δι' ἀπλᾶ ταξίδια.

2) Εἰς τὴν πλευρὰν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου τοῦ 1972 ἐνεφανίσθη ἡ Σοβ. Ἐνωσις, ἡ ὁποία ὑπεχρεώθη λόγῳ τῆς σιτοδείας τὴν ὁποίαν ἀντιμετώπισεν (ὁ ἄλλοτε σιτοβολῶν τῆς Ἄν. Εὐρώπης) νὰ στραφῆ πρὸς εἰσαγωγὰς δημητριακῶν, ἐξ Η. Π. Α., Σουηδίας, Αὐστραλίας, Ἀργεντινῆς κ. ἄ. καὶ νὰ ἐξασφαλίση χωρητικότητα διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν εἰσαγομένων παρ' αὐτῆς ποσοτήτων. Ὑπολογίζεται ὅτι ἐντὸς διμήνου, μόνον, εἶχε ναυλώσει χωρητικότητα 4 ἑκατομ. τόν. D. W.

3) Εἰς τὴν πλευρὰν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἐμφανίζονται, ἡ Κίνα, αἱ Ἰνδίαί καὶ τινες χῶραι τοῦ σιδηροῦ παραπετάσματος, ἐνδιαφερόμεναι διὰ μεταφορὰς πρὸς εἰσαγωγὴν δημητριακῶν.

Ἡ ἀνθήσις τοῦ 1973

Ἐὰν οἱ ἀνωτέρω ὑπῆρξαν λόγοι διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς διεθνoῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας ἐκ τῆς ὑφέσεως, οἱ λόγοι τῆς ναυτιλιακῆς ἀνθήσεως τοῦ 1973 ὑπῆρξαν οἱ ἀκόλουθοι :

1) Ἐσημειώθη ἀνάπτυξις εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, τοῦ ὁποίου ὁ ρυθμὸς ἀύξεσεως ἔναντι τοῦ 1972 ὑπολογίζεται εἰς 13-14%. Ἦδη, κατὰ τὸ πρῶτον ἐξάμηνον τοῦ 1973 εἶχεν ὑπολογισθῆ ἀύξεις ρυθμοῦ ἀναπτύξεως εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας κατὰ 7% ἔναντι τοῦ 2ου ἐξαμήνου τοῦ 1972.

2) Ἐσημειώθη ἐξαιρετικὴ κίνησις εἰς τὴν ζήτησιν πρώτων ὑλῶν, αἱ ἐξαγωγαὶ (καὶ ἀντιστοιχῶς αἱ εἰσαγωγαὶ παρ' ἄλλων χωρῶν) τῶν ὁποίων κατὰ 1973 ἀνῆλθον εἰς λίαν ὑψηλὰ ἐπίπεδα.

3) Ὁ ἰαπωνικὸς παράγων ὑπῆρξε καὶ πάλιν ἰδιαιτέρως σημαντικὸς. Ἡ Ἰαπωνία ἐπραγματοποίησε μεγάλας εἰσαγωγὰς εἰς πετρέλαιον, πρώτας ὕλας καὶ λοιπὰ φορτία (σιδηρομεταλλεύματα, γαιάνθρακες, ξυλεία), ἡ δὲ οἰκονομία αὐτῆς εἰσῆλθεν εἰς φάσιν νέας ἀνθήσεως καὶ ὑψηλῶν ἐπιπέδων παραγωγῆς. Ἰδιαίτερον ἔντασιν ἐνεφάνισεν ἡ ἰαπωνικὴ βιομηχανία χάλυβος.

4) Ἡ οἰκονομία τῶν Η. Π. Α. ὁμοίως ἀνένηψε, ἐπραγματοποιήθησαν δὲ ἐξ αὐτῶν μεγάλα ἐξαγωγὰ δημητριακῶν.

5) Καθ' ὄλον τὸ 1973 συνεχίσθη ἡ ἔντονος ζήτησις δημητριακῶν καὶ αἱ ἀντίστοιχοι μεταφοραὶ, διὰ Σοβ. Ἐνωσιν, Κίναν καὶ Ἰνδίας.

6) Ἐπραγματοποιήθησαν ἐκ νέου ηὔξημένοι εἰσαγωγαὶ πετρελαίου παρὰ τῶν Η. Π. Α. (30% ἔναντι τοῦ 1972 εἰς ἀκάθαρτον πετρέλαιον καὶ 10% εἰς προϊόντα ἐπεξεργασίας αὐτοῦ) καὶ τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης.

7) Παρ' ὅτι ἐχρησιμοποιήθη ἡ προστεθεῖσα κατὰ τὸ 1971 καὶ τὸ 1972 χωρητικότης καὶ ἡ προσφορά χωρητικότητος ηὔξθη κατὰ τὸ 1973 κατὰ 10,2% (καθ' ὑπολογισμούς), ὑπολειφθεῖσα τῆς αὔξησεως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, ἦτις ὑπελογίσθη εἰς 13 ἕως 14%, ἐν τούτοις, ἡ συνολικὴ προσφορά ἀπεδείχθη ὅλως ἀνεπαρκῆς διὰ νὰ καλύψῃ τὴν ἀκόρεστον ζήτησιν. Συνέπεια τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ὑπῆρξεν ἡ διαμόρφωσις τῶν ναύλων εἰς λίαν ὑψηλὰ — εἰς πρωτοφανῆ — ἐπίπεδα (διπλάσιοι ναῦλοι ἐνίστε ἐκείνων τῆς ἀνήσεως τοῦ 1970).

8) Αἱ σημειωθεῖσαι νομισματικαὶ ἀνωμαλίαι δὲν εἶχον ἄμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ναύλων, ἐμμέσως ὅμως ἐπέδρασαν, διότι ἐπέφερον αὔξησιν τοῦ κόστους λειτουργίας τῶν πλοίων (μεταφορᾶς).

Ἡ κατάσταση τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1973

Μετὰ τὴν νέαν ἀραβοϊσραηλινὴν σύγκρουσιν καὶ τὴν ἐκπάσασαν ἐνεργειακὴν κρίσιν, λόγῳ τῶν περιορισμῶν τοὺς ὁποίους ἔθεσαν αἱ πετρελαιοπαραγωγαὶ χῶραι τῆς Μ. Ἀνατολῆς, ἐκ τῶν ὁποῖαν ἐπῆλθεν ἀναστάτωσις εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, μὲ ἰδιαιτέρους ἀντικτύπους εἰς τὰς οἰκονομίας τῶν Η. Π. Α., τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῶν χωρῶν τῆς Δ. Εὐρώπης, ἡ κατάσταση τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1973 ἐνεφανίζετο ὡς ἐξῆς :

Διὰ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων

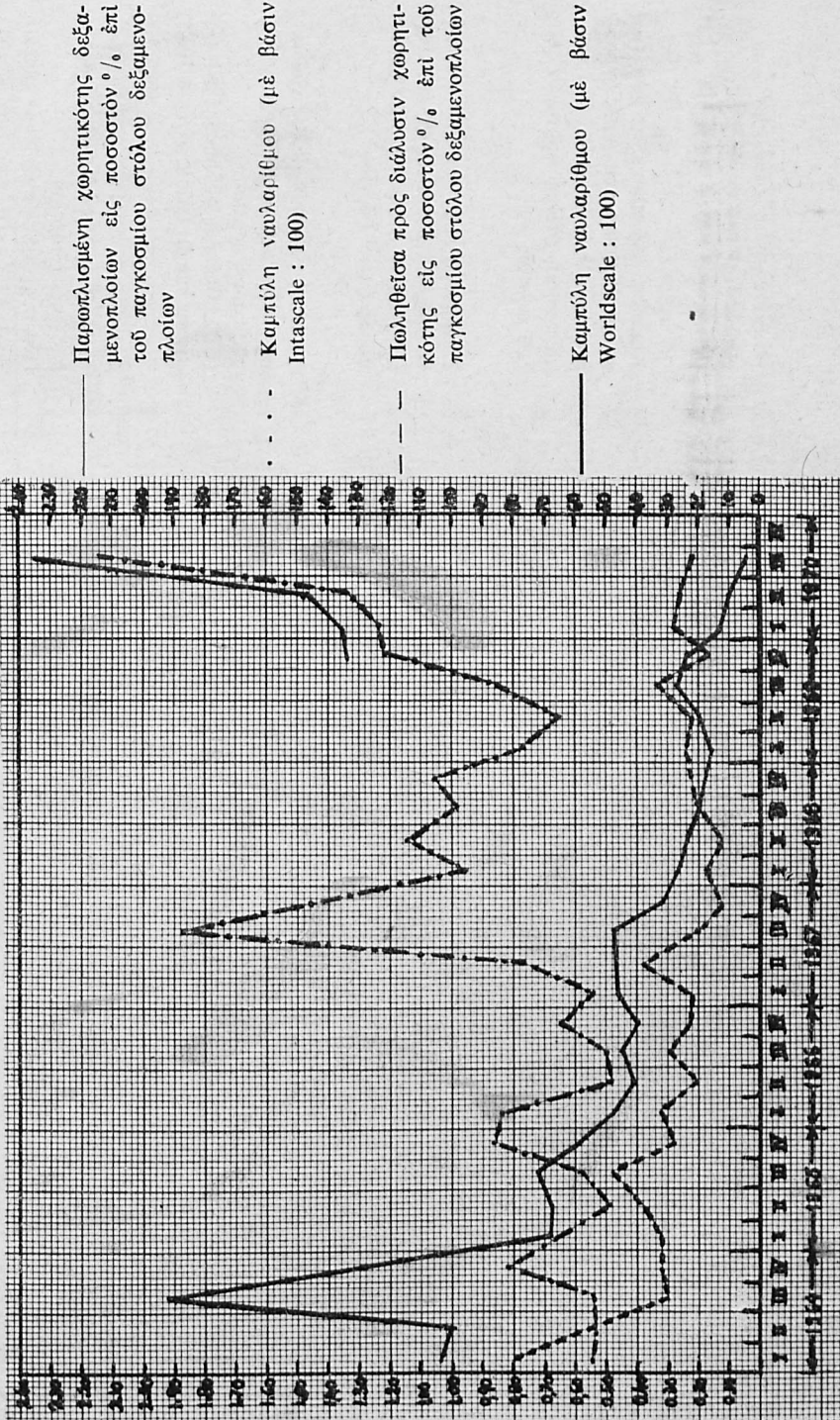
Ἡ ζήτησις ἐνεφάνισε μικρὰν ὑποχώρησιν κατὰ τὸν Νοέμβριον 1973, ὅτε ἐσημειώθη ἑλαφρὰ κάμψις τῶν ναύλων, ἀλλὰ κατὰ τὸν Δεκέμβριον ἦτο καὶ πάλιν ζωηροτάτη μὲ λίαν ὑψηλοὺς ναύλους. Ἦρξισε νὰ δημιουργηθῆται πρόβλημα ἐξευρέσεως καυσίμων, τὸ δὲ κόστος μεταφορᾶς ηὔξθη κατὰ πολὺ, λόγῳ τῆς αὔξεσεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καὶ τῶν λοιπῶν στοιχείων αὐτοῦ. Μεγαλύτερον πρόβλημα παρέμεινε λήγοντος τοῦ 1973 ἡ ἐξασφάλισις καυσίμων ἢ ἡ ἐξασφάλισις φορτίου πρὸς μεταφοράν, τὰ ὁποῖα εἶναι ἄφθονα.

Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια

Λόγῳ τῆς ἐντόνου ζητήσεως πετρελαίου διεθνῶς καὶ τῶν μεγάλου ὄγκου θαλασσιῶν μεταφορῶν αὐτοῦ, οἱ ναῦλοι ἔβαινον ἀνοδικῶς κατὰ τὸ 1973, σημειωθεῖσης αἰχμῆς εἰς 490 μονάδας Worldscale διὰ μεταφορᾶς ἐκ Περσικοῦ Κόλπου περὶ τὰ μέσα Ὀκτωβρίου. Μετὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναφερθέντα μέτρα τῶν χωρῶν τῆς Μ. Ἀνατολῆς καὶ εἰδικότερον ἀπὸ 22ας Ὀκτωβρίου, ἐσημειώθη ραγδαία πτώσις τῶν ναύλων ἐκ Περσικοῦ Κόλπου, οἵτινες ἔφθασαν εἰς 85 W διὰ τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια, διὰ νὰ κατέλθουν ἔτι μᾶλλον κατὰ τὸν Δεκέμβριον εἰς 50 W (διὰ τὰ δε-

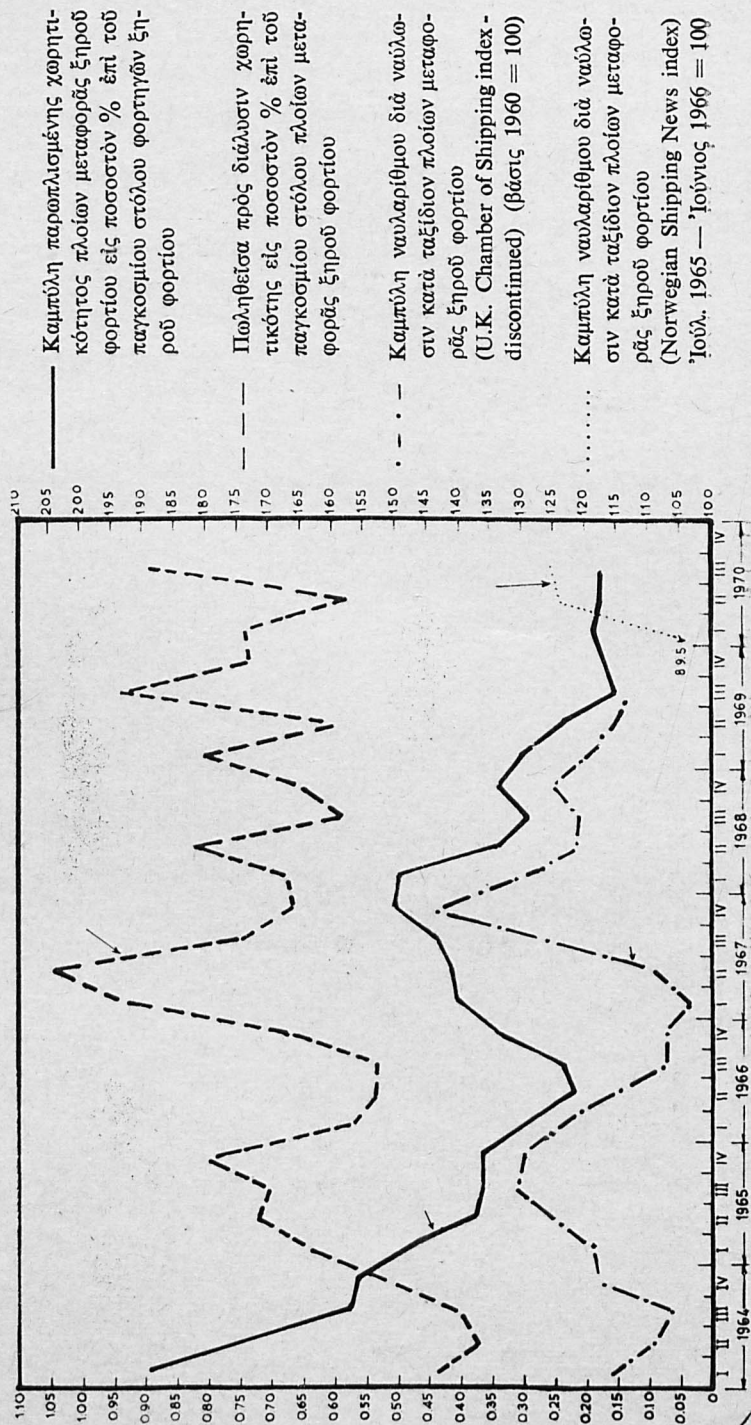
Πίναξ ἀριθ. 10

Ἡ εξέλιξις τῶν σχέσεων μεταξύ ναυαρίθμων, παροπλισμῶν πλοίων καὶ πωλήσεων πλοίων πρὸς διάλυσιν διὰ δεξαμενόπλοια. Ἐτη 1964-1970



Πίναξ ἀριθ. 11

Ἡ εξέλιξις τῶν σχέσεων μεταξύ ναυλαριθμῶν πλοίων καὶ πωλήσεων πλοίων πρὸς διάλυσις διὰ φορτιγὰ ξηροῦ φορτίου. Ἔτη 1964 — 1970



Διεθνές Θαλάσσιον Ἐμπόριον μεταξύ 1958 - 1972 (εἰς ἑκατομ. μέτρ. τόν.)

Ἔτη	Σύνολον			Ἐιρηὰ Φορτία			Ἑγερὰ Φορτία (πετρέλαιον)		
	ἐκ. μέτρ. τόν.	Μεταβολὴ εἰς %	Μὲ βάσιν 1958 = 100	Εἰς ἑκατ. μέτρ. τόν.	Μεταβολὴ εἰς %	Μὲ βάσιν 1958 = 100	Εἰς ἑκατ. μέτρ. τόν.	Μεταβολὴ εἰς %	Μὲ βάσιν 1958 = 100
1958	920	—	100	480	—	100	440	—	100
1959	970	+ 5	105	490	+ 2	102	480	+ 9	109
1960	1070	+ 10	116	540	+ 10	113	530	+ 10	120
1961	1140	+ 7	124	550	+ 2	115	590	+ 11	134
1962	1250	+ 10	136	600	+ 9	125	650	+ 10	148
1963	1350	+ 8	147	640	+ 7	133	710	+ 9	161
1964	1510	+ 12	164	720	+ 13	150	790	+ 11	180
1965	1630	+ 8	177	770	+ 7	160	860	+ 9	195
1966	1770	+ 9	192	820	+ 6	171	950	+ 10	216
1967	1870	+ 6	203	850	+ 4	177	1020	+ 8	232
1968	2070	+ 11	225	930	+ 9	194	1140	+ 12	259
1969	2290	+ 11	249	1020	+ 10	213	1270	+ 11	289
1970	2530	+ 10	275	1120	+ 10	233	1410	+ 11	320
1971	2640	+ 4	287	1130	+ 1	235	1510	+ 7	343
1972	2830	+ 7	308	1170	+ 4	244	1660	+ 10	377

Πίναξ ἀριθ. 13

Διεθνές Θαλάσσιον Ἐμπόριον μεταξύ 1960 - 1972 κατὰ κατηγορίας μεταφερομένων ἀγαθῶν
(εἰς τόνους - μίλια)

Ἔτη	Σιδηρομετάλλευμα		Γαϊάνθρακες		Δημητριακὰ		Λοιπὰ	
	Εἰς δισεκ. τόν. / μίλ. εἰς %	Μεταβολὴ εἰς %	Εἰς δισεκ. τόν. / μίλ. εἰς %	Μεταβολὴ εἰς %	Εἰς δισεκ. τόν. / μίλ. εἰς %	Μεταβολὴ εἰς %	Εἰς δισεκ. τόν. / μίλ. εἰς %	Μεταβολὴ εἰς %
1960	264	—	145	—	248	—	—	—
1961	298	+ 13	157	+ 8	283	+ 14	—	—
1962	314	+ 5	170	+ 8	272	— 4	1300	—
1963	348	+ 11	202	+ 19	304	+ 12	1400	+ 8
1964	456	+ 31	199	— 1	378	+ 24	1550	+ 11
1965	527	+ 16	216	+ 8	386	+ 2	1600	+ 3
1966	575	+ 9	226	+ 5	408	+ 6	1700	+ 6
1967	651	+ 13	269	+ 19	380	+ 7	1800	+ 6
1968	775	+ 19	310	+ 15	340	— 11	2000	+ 11
1969	919	+ 19	385	+ 24	307	— 10	2150	+ 8
1970	1093	+ 19	481	+ 25	393	+ 28	2200	+ 2
1971	1185	+ 8	434	— 10	406	+ 3	2250	+ 2
1972	1220	+ 3	470	+ 8	460	+ 13	2400	+ 7

Πηγή : Fearnley & Egers, Oslo.

Πίναξ ἀριθ. 14

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορῶν πετρελαίου

	1960 = 100							
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Μεταφερθείσαι ποσότητες	167	187	197	226	257	280	308	327
Μεταφορὰ εἰς τόν. - μίλ.	163	179	237	274	317	352	416	465
Διανυθείσαι ἀποστάσεις	97	97	121	122	124	127	136	142

Πίναξ ἀριθ. 15

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορῶν δημητριακῶν

	1960 = 100							
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Μεταφερθείσαι ποσότητες	152	165	148	141	130	159	165	193
Μεταφορὰ εἰς τόν. - μίλ.	156	165	153	137	124	159	163	194
διανυθείσαι ἀποστάσεις	102	100	104	97	95	100	99	101

Πηγή: Ο.Ο.Σ.Α.

Πίναξ ἀριθ. 16

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορών γαιανθράκων

1960 = 100

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Γαιάνθρακες								
Μεταφερθείσαι ποσότητες	128	133	146	159	180	220	204	217
Μεταφορά εις τόν. - μιλ.	149	156	186	214	266	332	299	324
Διανυθείσαι αποστάσεις	116	118	127	135	147	151	146	139

Πίναξ ἀριθ. 17

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος

1960 = 100

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Σιδηρομετάλλευμα								
Μεταφερθείσαι ποσότητες	150	151	162	186	212	245	248	244
Μεταφορά εις τόν. - μιλ.	200	218	247	294	348	414	449	447
Διανυθείσαι αποστάσεις	133	144	152	158	164	169	181	183

Πηγή: Ο.Ο.Σ.Α.

Πίναξ ἀριθ. 18

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορών φυσικών φωσφάτων

	1960 = 100						
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Μεταφερθείσαι ποσότητες	139	150	156	178	178	183	193
Μεταφορά εις τόν. - μίλ.	155	175	187	216	215	211	220
Διανυθείσαι αποστάσεις	111	116	120	122	121	115	113

Πηγή: Ο.Ο.Σ.Α.

Πίναξ ἀριθ. 19

Ρυθμός αύξήσεως θαλασσίων μεταφορών βωξίτων - αλουμινίου

	1960 = 100						
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Μεταφερθείσαι ποσότητες	124	135	147	153	176	200	206
Μεταφορά εις τόν. - μίλ.	135	162	182	206	247	291	318
Διανυθείσαι αποστάσεις	110	120	124	135	140	146	154

Πηγή: Ο.Ο.Σ.Α.

Ξαμενόπλοια περίξ τῶν 50.000 τόν. κατήλθον εἰς 250 W καὶ 125 W ἀντιστοίχως). Τοῦτο ὀφείλετο προσθέτως καὶ εἰς τὸ ὅτι εὐρέθῃ συγκεντρωμένος μέγας ἀριθμὸς πλοίων εἰς Περσικὸν Κόλπον. Μετὰ τὴν πτῶσιν ταύτην ἤρχισεν ἐκ νέου ἀνοδος.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν, ἀντιθέτως, εἰς τὴν ὁποίαν αἱ μεταφοραὶ συνεχίσθησαν ἔντονοι δὲν ἐσημειώθη μεγάλη πτῶσις καὶ οἱ ναῦλοι εὐρίσκοντο περίξ τῶν 300 W.

Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ὁμοίως παρουσιάζεται — ἴσως περισσότερον — ὀξὺ τὸ πρόβλημα τῶν καυσίμων διὰ τὴν κίνησίν των.

Σαφὴ εἰκόνα περὶ τῆς ἀνανήψεως ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ 1972 τῆς διεθοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας καὶ τῆς ἀνθήσεως τοῦ 1973, δύναται νὰ σχηματίσῃ τις διὰ τῆς προσφυγῆς εἰς τοὺς παρατιθεμένους πίνακας ὑπ' ἀριθ. 32, 33, 34, 35, 36, 37, εἰς τοὺς ὁποίους ἐμφανίζονται, αἱ διαμορφώσεις τῶν ναύλων, τὸ μέγεθος τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων κατὰ τὴν περιόδον ταύτην.

Πίναξ ἀριθ. 20

Μέση ἐτησίᾳ ἑκατοστιαία αὐξήσις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου

Χρονικὴ περίοδος (μέσα ἔτους)	Πλοῖα πλὴν δεξαμενοπλοίων	Δεξαμενόπλοια	Σύνολον
1950 - 1972	4,2	8,6	5,5
1950 - 1955	1,8	9,2	3,5
1955 - 1960	3,7	9,3	5,4
1960 - 1965	3,8	5,9	4,5
1965 - 1970	6,2	9,4	7,4
1970 - 1971	6,9	11,6	8,7
1971 - 1972	8,2	9,4	8,7

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping.

Πίναξ ἀριθ. 21

Προσφορά χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων κατά τὰ ἔτη 1971 καὶ 1972

	Εἰς ἑκατ. τόν.							
	1971	1972	1ον τρίμ. 1971	1ον τρίμ. 1972	2ον τρίμ. 1972	3ον τρίμ. 1972	4ον τρίμ. 1972	1ον τρίμ. 1973
— Στόλος δεξαμενοπλοίων	156,6	175,8	164,5	169,1	173,5	178,1	182,3	187,9
— Δεξαμενόπλοια παρωλισμένα	-0,7	-3,4	-1,4	-2,0	-4,6	-4,6	-2,9	-1,9
— Δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούμενα διὰ μεταφοράς δημητριακῶν	-0,4	-0,7	-0,3	-0,3	-0,7	-1,0	-0,8	-1,1
— Πλοῖα μικτῆς μεταφοράς χρησιμοποιούμενα διὰ μεταφορὰν πετρελαίου	+14,1	+19,5	+16,7	+18,3	+18,0	+19,6	+22,2	+23,8
— Χωρητικότης ἀργοῦσα λόγφ ἀπεργιῶν	—	-2,7	—	—	-4,2	-6,5	—	—
— Προσφερομένη χωρητικότης δεξαμενοπλοίων	169,6	188,5	179,5	185,1	182,0	185,6	200,8	208,7
— Αὔξησης εἰς ποσοτὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος		+11	+16	+15	+10	+4	+12	+13

Πηγή: H.P. Drewry (Shipping Consultants) Ltd.

Πίναξ ἀριθ. 22
Παραδόσεις νέων πλοίων (ναυπηγήσεις)

Κατὰ τὴ μέσα τῶν ἐτῶν	Σύνολον παγκοσμίου στόλου εἰς ἑκατομ. κ.ο.χ.	Παραδοθέντα νέα πλοία	
		Εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.	Ποσοστὸν ἐπὶ παγκοσμίου χωρητικότητος
1964	133,7	9,7	7,3
1965	140,9	11,8	8,4
1966	152,2	14,1	9,3
1967	163,1	15,2	9,3
1968	174,4	16,8	9,6
1969	190,6	18,7	9,8
1970	204,6	20,6	10,1
1971	223,7	23,7	10,6
1972	245,0	26,2	10,7

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping.

Πίναξ ἀριθ. 23

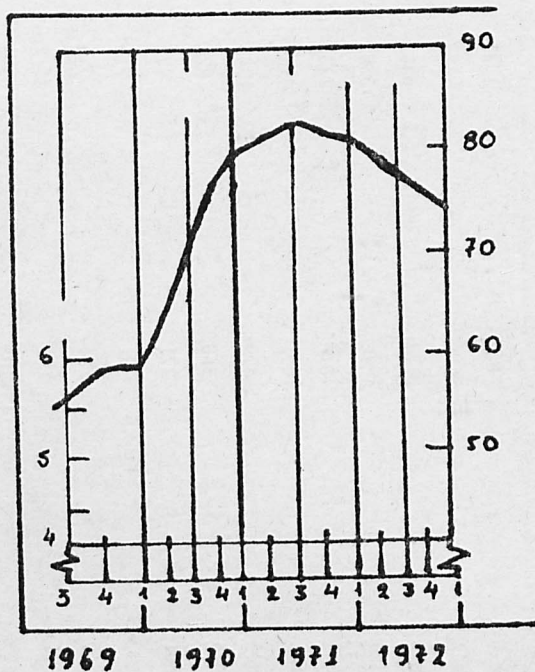
Παρωπλισμένη χωρητικότητα πλοίων μεταξὺ 1958-72 εἰς χιλ. κ.ο.χ.

1 Ἰανουαρίου	Πλοία ξηροῦ φορτίου	Δεξαμενόπλοια	Σύνολον
1958	870	667	1537
1959	4952	2396	7348
1960	3090	3172	6262
1961	1329	1976	3305
1962	680	1572	2252
1963	3188	1401	4589
1964	846	499	1345
1965	462	360	822
1966	301	271	572
1967	422	291	713
1968	550	184	734
1969	321	155	477
1970	229	105	333
1971	262	137	399
1972	1742	656	2398

Πηγή: Chamber of Shipping of the United Kingdom, British Shipping Statistics 1958-1972.

Πίναξ ἀριθ. 24
Παγκόσμιαι ναυπηγήσεις

(έκατομ. τόν. γκρός)



Πίναξ ἀριθ. 25
Διαλυθείσα χωρητικότης
τ. D.W.

1963	4.650.000
1964	4.650.000
1965	3.750.000
1966	3.450.000
1967	6.000.000
1968	5.250.000
1969	6.750.000
1970	7.800.000
1971	7.570.000
1972	7.245.000

Πίναξ ἀριθ. 26

Ἐξελίξεις ναυλαρίθμου κατὰ τὰ στοιχεῖα τῆς Norwegian Shipping News (Freight Indices)
 Α' Διὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου

Μήνες	Χρονοναυλώσεις			Ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον		
	Βάσις Ἰουλ. 1965 - Ἰουν. 1966 = 100			βάσις Ἰουλ. 1965 - Ἰουν. 1966 = 100		
	1970	1971	1972	1970	1971	1972
			1971 = 100			
Ἰανουάριος	105.2	123.9	88.6	99.1	107.4	67.8
Φεβρουάριος	108.0	122.1	85.4	111.9	96.0	68.6
Μάρτιος	114.1	123.3	98.3	120.1	87.5	65.8
Ἀπρίλιος	120.1	122.9	96.4	121.8	86.0	66.0
Μάϊος	131.9	117.0	93.8	124.1	82.8	66.9
Ἰούνιος	133.1	114.4	96.9	121.8	74.5	68.5
Ἰούλιος	130.0	96.4	99.3	120.4	71.6	70.1
Αὔγουστος	148.8	96.9	99.3	126.7	73.5	69.4
Σεπτέμβριος	149.7	89.7	105.3	128.4	74.8	77.1
Ὀκτώβριος	147.2	85.0	127.1	128.9	73.8	89.7
Νοέμβριος	145.2	82.2	131.7	110.6	75.1	90.2
Δεκέμβριος	137.3	79.2	134.1	110.8	70.1	93.1
Μέσος ὀρος ἔτους	130.9	104.4	104.7	119.4	81.2	74.5

Β' Διὰ δεξαμενόπλοια (Worldscale = 100)

Μήνες	1970	1971	1972
Ἰανουάριος	128.9	206.7	85.2
Φεβρουάριος	133.6	154.6	68.4
Μάρτιος	145.5	139.4	57.6
Ἀπρίλιος	137.0	110.4	59.2
Μάϊος	132.9	103.9	54.6
Ἰούνιος	173.4	79.8	76.2
Ἰούλιος	223.1	69.4	80.3
Αὔγουστος	225.8	81.0	81.4
Σεπτέμβριος	259.5	70.8	97.1
Ὀκτώβριος	286.3	75.4	96.1
Νοέμβριος	281.5	87.0	116.4
Δεκέμβριος	225.6	107.7	132.0
Μέσος ὀρος ἔτους	196.1	107.2	83.4

Πίναξ ἀριθ. 27

Ἐνδεικτικοὶ ναῦλοι κατὰ ταξίδιον διὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου

Εἰς δολλ. Η.Π.Α.

	1970	1971	1972
<u>Δημητριακὰ</u>			
Κόλπος Μεξικῆ - Ἀμβέρσα	9,75	5,50	6,25
Ρότερνταμ (κατὰ τόν. f.i.o.)	5,25	2,25	2,15
Κόλπος Μεξικῆ - Ἰαπωνία	16,50	10,10	11,25
κατὰ τόν. (ἐλευθέρᾳ ἐκφόρτωσις)	7,85	3,95	3,80
<u>Γαϊάνθρακες</u>			
Χάμπτον Ρόντς - Ἰαπωνία	14,00	8,40	7,50
(κατὰ τόν. ἐλευθέρᾳ ἐκφόρτωσις)	7,60	3,60	3,35
<u>Σιδηρομετάλλευμα</u>			
Βραζιλία - Ἰαπωνία	14,25	8,75	5,65
(κατὰ τόν. f.i.o.)	7,00	2,55	3,30

Πηγή : Fairplay.

Πίναξ ἀριθ. 28

Διαμόρφωσης ναύλων κατὰ ταξίδιον δεξαμενοπλοίων

	Περσικός Κόλπος - Δύοις πλοῖα 40.000 τόν. κ. ἄνω		Περσικός Κόλπος - Ἄ. Ἀνατολή πλοῖα 40.000 τόν. κ. ἄνω		Καραϊβική - Ἡνωμ. Βασίλειον πλοῖα 15.000 τόν. κ. ἄνω		Εἰς σημεῖα Worldscale Καραϊβική - Η.Π. Α.	
1969	81		83		80		95	
1970	180		186		187		206	
1971	88		89		95		101	
1972	58		62		71		88	
Μέσα ἔτους								

Πηγή: «Shipping Statistics and Economics» HP Drewry (Shipping Consultants) Ltd. Mullion Tankers (Shipbroking).

Πίναξ ἀριθ. 29

Τιμαὶ νεοαυπηγούμενων πλοίων μεταξύ 1964-1972 (εἰς ἑκατομ. δολλ.)

Χωρητικότητα πλοίου	Τύπος	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
18.000 Dwt.	Bulk C.	3.5	3.6	3.6	3.8	4.3	4.6	6.3	5.4	5.5
30.000 Dwt.	Bulk C.	3.8	4.3	4.4	4.9	5.4	5.7	8.7	8.1	7.5
87.000 Dwt.	Tanker	8.2	8.5	8.8	9.0	9.4	10.0	17.0	17.3	15.0
96.000 Dwt.	O B O	—	—	9.7	1.0	11.0	12.0	23.0	23.7	21.0
210.000 Dwt.	Tanker	—	—	13.2	14.7	16.6	19.0	31.0	33.5	31.0

Πίναξ ἀριθ. 30
Τιμὰ μεταχειρισμένων πλοίων μεταξὺ 1966-1972 (εἰς ἑκάτομ. δολλ.)
α) Δεξιὰ μενὸν πλοία

Χωρητικότης Dwt.	Ἔτος ναυπήγσεως	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
15 / 16.000	1951/52	0.6	0.7	0.5	0.5	0.9	0.5	0.4
18.000	1952/53	0.9	0.9	0.8	0.8	1.5	0.8	0.7
19/20.000	1959/60	1.6	1.7	1.2	1.4	3.3	2.0	2.0
25.000	1958/59	1.5	2.0	1.8	1.9	4.0	2.2	2.2
35.000	1958/59	2.1	2.4	2.4	2.6	6.0	3.5	3.5
50.000	1963/64	3.6	4.4	4.2	4.5	10.0	7.0	6.0
60.000	1964/65	—	5.3	5.5	5.8	12.0	8.5	7.5
80.000	1966/67	—	—	7.7	8.0	19.0	12.0	10.5
100.000	1967/68	—	—	—	12.0	26.0	16.0	13.5
200.000	1969/70	—	—	—	—	40-45	30.0	30.0

β) Πλοία μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου

Πλοία τακτικῶν γραμμῶν	Ἔτος ναυπήγσεως	1968	1969	1970	1971	1972
6.600 Dwt.	1958	0.88	0.89	1.0	0.79	0.77
12.500 Dwt.	1956	1.4	1.4	1.5	0.85	0.95
13.500 Dwt.	1959	1.6	1.6	1.7	1.2	1.4
16.000 Dwt.	1963	2.4	2.8	3.0	2.3	2.5
Bulk Carriers						
18.000 Dwt.	1963	2.1	2.2	2.8	2.2	2.3
25.000 Dwt.	1966	3.5	3.6	4.8	3.1	4.1
35.000 Dwt.	1965	4.0	4.2	6.0	3.7	4.9
50.000 Dwt.	1967	5.0	5.2	9.0	5.7	7.0
60.000 Dwt.	1972	—	—	11.0	8.3	9.5

Πηγή: Fearnley & Egers Chartering Co. Ltd., Oslo, Review 1972.

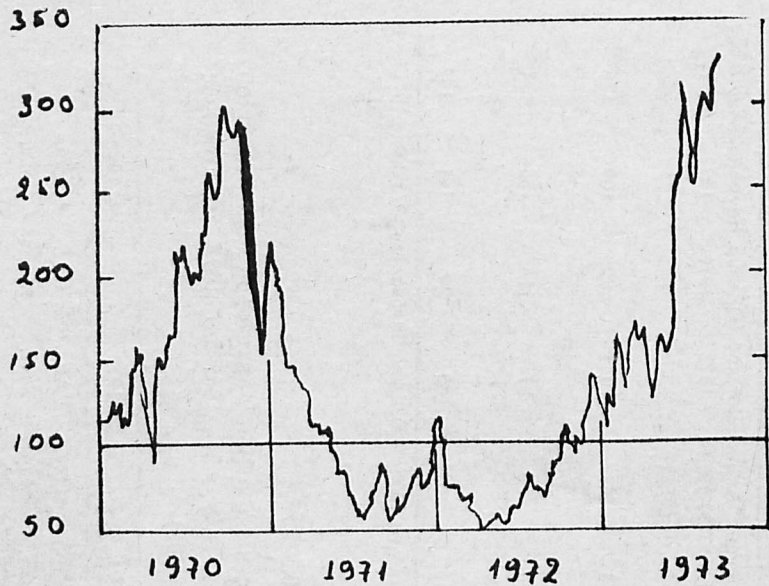
Πίναξ ἀριθ. 31

*Εξέλιξις ναύλων καὶ τιμῶν πλοίων διὰ πλοίων 10.500 - 12.500 τόν. D. W.

Υπολογισμὸς ναύλου με 12μηνον χρονο- ναύλωσιν	1972		1971		Τιμὴ διὰ πλοίων ναυπηγήσεως 1956		Τιμὴ διὰ πλοίων ναυπηγήσεως 1960	
	1971	1972	1971	1972	1971	1972	1971	1972
1/1 \$ 4.75	3.50	\$ 1,475,000	850,000	—	\$ 1,400,000			
1/2 4.75	3.40	1,400,000	825,000	—	1,311,400,000			
1/3 4.50	3.30	1,150,000	800,000	—	1,250,000			
1/4 4.20	3.30	1,150,000	800,000	—	1,200,000			
1/5 4.00	3.20	1,000,000	750,000	—	1,150,000			
4.10	—	1,050,000						
1/6 3.80	3.20	1,000,000	725,000	—	1,100,000			
1/7 3.80	3.30	900,000	725,000	—	1,100,000			
1/8 3.80	3.30	850,000	725,000	—	1,100,000			
1/9 3.50	3.40	850,000	725,000	—	1,250,000			
1/10 3.50	3.65	825,000	850,000	—	1,400,000			
1/11 3.50	4.60	825,000	900,000	—	1,450,000			
1/12 3.50	5.00	825,000	900,000	—	1,450,000			
31/12 3.50	5.00	850,000	900,000	—	1,450,000			

Πηγή: Πλοίου A/S Monthly Report for Sale & Purchase, Oslo, Δεκέμβριος 1972/1971.

Πίναξ ἀριθ. 34
Δείκτης χρονοναυλώσεων τάνκερ



Πίναξ ἀριθ. 35

Ἡ ἐξέλιξις τῆς παρωπλισμένης παγκοσμίου ναυτιλίας κατὰ τὸ 1973 γενικῶς καὶ ἀναλυτικῶς κατὰ σημαίας

	Φορτηγὰ πλοῖα		Δεξαμενόπλοια		Σύνολον	
	πλοῖα D.W.		πλοῖα D.W.		πλοῖα D.W.	
	χιλ.		χιλ.		χιλ.	
Ἰανουάριος	288	1420	61	1022	349	2442
Φεβρουάριος	271	1221	56	581	327	2135
Μάρτιος	251	1033	56	905	307	1938

Πίναξ ἀριθ. 36

Τιμαὶ νεοαυπηγουμένων πλοίων εἰς ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα

Τύπος πλοίου	Ἰανουάριος 1973		Ἰούνιος 1973	
	εἰς ἑκατ. γιέν	κατὰ τόν. D.W.	εἰς ἑκατ. γιέν	κατὰ τόν. D.W.
1. Freedom	1,250	84,460	1,300	87,830
2. 30,000 B. Carrier	2,200	73,330	2,600	86,670
3. 116,000 B. Carrier	5,100	47,500	5,600	48,270
4. 150,000 B. Car.	7,000	46,000	7,700	51,300
5. 265,000 Tanker	11,200	42,260	12,500	47,170
6. 380,000 Tanker	14,500	38,160	17,500	46,050

Πίναξ ἀριθ. 37
 Ἐνδεικτικὰ τιμὰ πλοίων μεταχειρισμένων

Πράξεις 1973	Τόν. D.W.	Ἔτη ναπηγήσεως	Τιμὴ εἰς δολλάρια	Πράξεις 1972	Τόν. D.W.	Ἔτη ναπηγήσεως	Τιμὰ εἰς δολ.	
							Τιμὴ εἰς δολλάρια	Τιμὴ εἰς δολλάρια
Δεξαμενόπλοια	60.500	1963	9.450.000	δεξαμενόπλοια	62.532	1965	6.000.000	
Bulk - Carriers	37.285	1965	7.225.000	B/Carriers	38.070	1966	4.200.000	
Συνδεδ. μεταφ.	157.639	1972	38.000.000	Συνδεδ. μεταφ.	150.000	1970	22.000.000	

Πηγή : Shipping Statistics and Economics.

III. Στοιχεία δι' ἕκαστον ἔτος τῆς ὑπὸ διερεύνησιν περιόδου 1970 - 1973

Αἱ τρεῖς διερευνηθεῖσαι ἀνωτέρω, ὡς πρὸς τὰ αἷτια τὰ ὁποῖα τὰς προεκάλεσαν περίοδοι, καλύπτουν τέσσαρα ἔτη, ἤτοι 1970, 1971, 1972 καὶ 1973. Κρίνομεν σκόπιμον νὰ παράσχωμεν στοιχεῖα τινὰ δι' ἕκαστον τῶν ἐτῶν τούτων, εἰς τοῦτο δὲ διευκολυνόμεθα καὶ ἐκ τοῦ ὅτι αἱ πάσης φύσεως στατιστικαὶ ἀναφέρονται εἰς ἑτησίας περιόδους.

Δι' ἕκαστον ἔτος παρέχονται στοιχεῖα ὡς πρὸς :

- Τὸν ρυθμὸν τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, παγκοσμίως
- Τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς
- Τὸν παγκόσμιον ἔμπορικὸν στόλον
- Τὰς προσθήκας, καθελκύσεις καὶ διαλύσεις πλοίων
- Τὰς παραγγελίας καὶ ναυπηγήσεις πλοίων
- Τὴν ἀργοῦσαν χωρητικότητα
- Τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων
- Τὰς τιμὰς τῶν πλοίων, νεοναυπηγουμένων καὶ μεταχειρισμένων

α'. Ἔτος 1970

1) Ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως

Κατὰ τὸ 1970, βάσει στοιχείων τοῦ Οἴκου Lambert Bros, ἐσημειώθησαν τὰ ἑξῆς ποσοστὰ ἀξίσεως τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως.

Η. Π. Α.	—0,4%
Καναδᾶς	2,6
Ἰαπωνία	10,3
Μ. Βρετανία	1,9
Γαλλία	5,8
Δ. Γερμανία	5,8
Ἰταλία	4,8
Λοιπαὶ χῶραι	5,6
Μ. ὅρος συνόλου	2,6

2) Διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ εἰς ἑκατομ. μέτρ. τόν.

Ἔτη	Σύνολον	Ποσοστὸν ἀξίσεως ἔναντι προηγουμ. ἔτους	Ἀκάθ. πετρέλαιον	Παράγωγα πετρελαίου	Σιδ/ματα	Γαίανθρ.	Δημητρ.	Διάφ.
1969	2240	+ 8,6 %	871	209	214	83	60	803
1970	2480	+ 7,9 %	995	425	247	101	73	819

3) Έξελιξις παγκοσμίου εμπορικού στόλου

Έτη εις κ.ο.χ.	Σύνολον Ποσοστόν αδήσ. έναντι προηγουμ. έτους	Σύνθεσις παγκ. εμπορ. Δεξαμενόπλοια	στόλου εις ποσοστά Φορτηγά μεταφ. ξηρού φορτίου
1.7.69 211.660.893	9 %	36,6	63,4
1.7.70 227.489.864	7 %	37,9	62,1

4) Προσθήκη χωρητικότητας εις τὸν παγκόσμιον εμπορικὸν στόλον

Έτος	Σύνολον εις κ.ο.χ.	Δεξαμενόπλοια	Φορτηγά
1969	17.508.515	8.177.739	9.330.776
1970	15.828.971	8.748.000	7.080.971

5) Καθελκύσεις πλοίων εις κ.ο.χ.

1969 : 19.320.000

1970 : 21.690.000

6) Διαλύσεις καὶ ἀπώλειαι πλοίων εις κ.ο.χ.

1969 : 5.300.000

1970 : 5.100.000

7) Πλοῖα ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ὑπὸ ναυπήγησιν

Κατὰ τὸ LLOYD's Register of Shipping :

τὴν 1-10-1970	ἐναυπηγοῦντο	2.028 πλοῖα	21.377.669 κ.ο.χ.
»	» ἐτέλουν ὑπὸ παραγγ.	2.049 »	48.336.172 κ.ο.χ.
	Σύνολον	4.077 »	67.713.841 κ.ο.χ.
τὴν 1-10-1969	τὸ αὐτὸ		
	σύνολον ἤτο	3.623 »	54.754.353 κ.ο.χ.

8) Παρωπλισμένη χωρητικότης εις κ.ο.χ.

Πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου : 229.000

Δεξαμενόπλοια 105.000

Σύνολον 333.000

9) Διαμόρφωσις τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1970

Αὕτη προκύπτει ἐκ τῶν πινάκων ἀριθ. 38, 39 καὶ 40.

10) Τιμαὶ πλοίων

Ὡς προκύπτει καὶ ἐκ τῶν παρατιθεμένων πινάκων ἀριθ. 29 καὶ ἀριθ. 30, κατὰ τὸ 1970 ἐσημειώθη αὐξήσις τῶν τιμῶν, τόσον τῶν νεοναυπηγουμένων ὅσον καὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων :

Πλοίων (ξηροῦ φορτίου) 18.000 τόν. τοῦ ὁποίου ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως κατὰ τὸ 1968 ἀνῆρχετο εἰς 4,300.000 δολλάρια καὶ τὸ 1969 εἰς 4.600.000 δολλάρια, ξφθασε κατὰ τὸ 1970 εἰς 6.300.000 δολλάρια. Ἀντίστοιχοι τιμαὶ διὰ δεξαμενό-πλοίων 87.000 τόν. D. W. 9.400.000, 10.000.000 καὶ 17.000.000 δολλάρια.

Ἔως πρὸς τὰ μεταχειρισμένα πλοῖα (ἐνδεικτικαὶ περιπτώσεις)

Χωρητικότης πλοίου εἰς τόν. D. W.	Τύπος πλοίου	Ἔτος ναυπηγήσεως	Τιμαὶ εἰς δολλάρια		
			1968	1969	1970
18.000	δεξ.	1952/53	800.000	800.000	1.500.000
30.000	δεξ.	1966/67	7.700.000	8.000.000	19.000.000
35.000	B/C	1965	4.000.000	4.200.000	6.000.000
50.000	B/C	1967	5.000.000	5.200.000	9.000.000

Ὑπὸ τὴν ἐπήρεια τῆς ζωηρότητος τῶν ναύλων, ἐσημειώθη μέχρι τέλους Ὀκτωβρίου 1970 ζωηρὰ κινήσεις εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων. (Ἡ ἀπόσβεσις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου ὑπελογίζετο εἰς 2-3 ἔτη καὶ ἐνὸς πλοίου μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου εἰς 4 ἔτη, ἐναντι τῶν 9-10 ἄλλοτε ὑπολογιζομένων).

Ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1970, ὅτε ἐσημειώθη κάμψις εἰς τὴν ἀγορὰν ναύλων, ἤρχισεν ἐμφανιζομένη ποιά τις ἐπιφυλακτικότης εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων — ἰδίᾳ μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου — ἀλλὰ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, τῶν μὲν δεξαμενοπλοίων αἱ τιμαὶ οὐδόλως ὑπεχώρησαν, ἐνῶ τῶν πλοίων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου ὑπεχώρησαν ἐλαφρῶς.

β'. Ἔτος 1971

1) Ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως

Ποσοστὰ ἀξήσεως ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως διὰ τὸ 1971 :

H. Π. Α.	3,2%
Καναδᾶς	5,9
Ἰαπωνία	6,2
M. Βρετανία	1,7
Γαλλία	5,0
Δ. Γερμανία	2,8
Ἰταλία	1,6
Λοιπαὶ χῶραι	3,9
M. ὅρος συνόλου	3,4

2) Διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ εἰς ἑκατομ. μέτρ. τόν.

Σύνολον	Ποσοστὸν ἀξήσ. ἐναντι	Ἀκάθαρτ. Παράγ. πετρέλ.	Σιδ/ ματα	Γαϊάνθρ.	Δημητρ.	Διάφ.
	1970					
2.580	4	1068	247	250	94	76
(1970 : 2.480)						845

3) Εξέλιξις παγκοσμίου εμπορικού στόλου 1-7-71

Σύνολον εις κ.ο.χ.	Ποσοστὸν αὐξήσ. ἔναντι 1970	Σύνθεσις εις ποσοστὰ δεξαμενόπλοια	φορηγὰ
247.202.634	9%	38,9	61,2

4) Προσθήκη χωρητικότητος εἰς τὸν παγκ. ἔμπορ. στόλον

Σύνολον εις κ.ο.χ.	Δεξαμενόπλοια	Πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου
19.713.000	10.002.000	9.711.000

5) Καθελκύσεις πλοίων εἰς κ.ο.χ.

1971 : 23.000.000

6) Διαλύσεις καὶ ἀπώλειαι πλοίων εἰς κ.ο.χ.

1971 : 5.300.000

7) Πλοῖα ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ὑπὸ ναυπήγησιν

Κατὰ τὸ Lloyd's Register of Shipping, τὴν 30.6.1971 ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 83.686.000 κόρων, μὲ παράδοσιν μέχρι μέσων 1975.

Κατὰ τὸ Fairplay, τὸν Ὀκτώβριον 1971 ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν συνολικῶς 3.296 πλοῖα 171.603.855 τόν. D.W.

8) Παρωπλισμένη χωρητικότης εἰς κ.ο.χ.

Πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου	262.000
Δεξαμενόπλοια	137.000
Σύνολον	399.000

9) Διαμόρφωσις τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1971

Αὕτη ἐμφανίζεται εἰς τοὺς πίνακας ὑπ' ἀριθ. 41, 42, 43, 44.

10) Τιμαὶ πλοίων

Ἡ πτώσις τῶν ναύλων εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν πτώσιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἥτις ἐξεδηλώθη ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ 2ου τριμήνου τοῦ ἔτους.

Εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα ἀριθ. 45 ἐμφαίνεται σαφῶς ἡ συσχέτισις ναύλου χρονοναυλώσεως δι' ἓν φορηγὸν πλοῖον 10.500 - 12.500 τόν. D.W. ναυπηγήσεως 1956, πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου.

Μείωσιν, μικροτέραν ἀναλογικῶς πρὸς τὴν ἀνωτέρω, ἐνεφάνισαν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Τάνκερ 80.000 τόν. ἔτους ναυπηγήσεως 1966/67, τὸ ὁποῖον ἐπωλεῖτο 19 ἑκ. δολ. τὸ 1970, ἔπεσεν εἰς τὴν τιμὴν τῶν 12 ἑκατ. δολ.

Ὡς πρὸς τὰ νεότευκτα, αἱ παραγγελίαι κατὰ τὸ 1971 ὑπὸ τὴν δυσμενῆ ἐπίδρασιν τῶν χαμηλῶν ναύλων, ἐδίδοντο μετ' ἐπιφυλάξεως καὶ ἐνεφάνισαν περιορισμόν. Ἄλλ' αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων, λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῶν νομισματικῶν ἀνωμαλιῶν, διτηρήθησαν εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Bulk Carrier 18.000 τόν. D.W. τὸ ὁποῖον ἐναυπηγεῖτο τὸ 1970 ἀντὶ 6.300.000 δολλ., ἤδη παρηγγέλλετο ἀντὶ 5.400.000 δολλ. Ἄλλὰ, τάνκερ 210.000 τόν. τοῦ ὁποῖου ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως τὸ 1970 ἦτο 31.000.000 δολλ. ἠδὲξήθη εἰς 33.500.000 διὰ τὸ 1971.

γ. Ἔτος 1972

1) Ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως

Ἡ αὔξησις τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ὑπελογίσθη ὡς ἐξῆς διὰ τὸ 1972 :

Η. Π. Α.	6,1%
Καναδᾶς	5,8
Ἰαπωνία	9,2
Μ. Βρετανία	3,6
Γαλλία	5,0
Δ. Γερμανία	2,9
Ἰταλία	3,3
Λοιπαὶ χῶραι	4,8
Μ. ὅρος συνόλου	5,8

2) Διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ εἰς ἑκατομ. μέτρ. τόν.

Σύνολον	Ποσοστὸν αὐξήσ. ἔναντι 1971	Ἀκάθ. Πετρ.	Παράγ. Πετρ.	Σιδ/ ματα	Γαϊάνθρ.	Δημητρ.	Διάφ.
2.780	8	1.175	265	255	100	85	900

3) Ἐξέλιξις παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου

Σύνολον εἰς κ.ο.χ.	Αὔξησις ἔναντι 1971	Σύνθεσις εἰς ποσοτὰ Δεξαμενόπλοια φορτηγὰ
1.7.72 268.340.000	8%	39,2 50

4) Προσθήκη χωρητικότητος εἰς κ.ο.χ.

Σύνολον	Δεξαμενόπλοια	Φορτηγὰ
19.000.000	9.000.000	10.000.000

5) Καθελκύσεις πλοίων εἰς κ.ο.χ.

1972 : 26.714.386

6) Διαλύσεις και απώλειαι εις κ.ο.χ.

1972 : 5.000.000

7) Πλοία υπό παραγγελίαν και υπό ναυπήγησιν

Κατά Fairplay

Ἰοκτώβριος 1971 : 3.296 πλοία 171.603.855 τόν. D. W.

Ἰοκτώβριος 1972 : 2.892 πλοία 170.457.214 τόν. D. W.

κατά L. Register of Shipping τὴν 31.12.72 : 86.498.728 κ.ο.χ.

8) Παρωπλισμένη χωρητικότης εις κ.ο.χ.

Πλοία ξηροῦ φορτίου 1.742.000

Δεξαμενόπλοια 656.000

Σύνολον 2.398.000

9) Διαμόρφωσις τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1972

Αὕτη προκύπτει ἐκ τῶν πινάκων ὑπ' ἀριθ. 46, 47, 48

10) Τιμὰι πλοίων

Ἦς πρὸς τὰ μεταχειρισμένα πλοία :

Εἰς τὰ πλοία ξηροῦ φορτίου ἡ ἀγορὰ πλοίων ἠκολούθησε τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυλαγορᾶς, ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸν πίνακα ὑπ' ἀριθ. 49 διὰ πλοία 10.500 - 12.500, ἐτῶν ναυπηγήσεως 1956 καὶ 1960.

Ἐμφανίζεται εἰς τὸν πίνακα τοῦτον ἐναργῶς ἡ ἀνοδικὴ τάσις τῶν τιμῶν τῶν πλοίων ἀπὸ τοῦ Ἰοκτωβρίου 1971, μετὰ τὴν ἀνοδὸν τῶν ναύλων.

Εἰς τὴν ἀγορὰν δεξαμενοπλοίων ἡ ζήτησις ὑπῆρξε μεγάλη, ἡ δὲ προσφορὰ περιορισμένη, ἀκόμη καὶ ὅταν κατὰ τὴν αἰχμὴν τῆς ὑφέσεως οἱ ναῦλοι εἶχαν φθάσει εἰς 22 W διὰ ὑπερτάνκερς, 30-35 W διὰ πλοία 40-50.000 τόν. D. W. καὶ 65 W διὰ μικρά. Οὕτως, αἱ τιμαὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἦσαν μᾶλλον σταθεραὶ. Μετὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων ἤρχισεν ὁμοίως ἡ ἀνοδικὴ πορεία τῶν τιμῶν τῶν πλοίων.

Ἦς πρὸς τὰς τιμὰς τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων :

Ἡ παράτασις τῆς ὑφέσεως ἐπὶ δεῦτερον (μετὰ τὸ 1971) ἔτος, εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ ἐκδηλωθῇ ἐπιφυλακτικότης καὶ δισταγμὸς διὰ νέας παραγγελίας. Καὶ ἐνῶ εἰς τὰ ἀνὰ τὸν κόσμον ναυπηγεῖα δὲν ἐσημειώθη μείωσις παραγωγῆς, λόγῳ τοῦ ὅτι ἐξετελοῦντο αἱ παραγγελίαι προηγουμένων ἐτῶν, ἐσημειώθη κάμψις εἰς νέας παραγγελίας. Ἡ μείωσις παραγγελιῶν ἀφεώρα κυρίως εἰς τὰ πλοία μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου, ἐνῶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια δὲν ὑπῆρξε μεγάλη. Ἐνώπιον τῆς καταστάσεως ταύτης, τὰ ναυπηγεῖα ὑπεχρεώθησαν νὰ μειώσουν τὰς τιμὰς ναυπηγήσεως. Οὕτω, σουπερ-τάνκερ 270.000 τόν., τοῦ ὁποῖου ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως τὸν Αὐγούστον 1970 ἦτο τῆς τάξεως τῶν 42.000.000 δολλαρίων, κατὰ τὸν Ἰούνιον τοῦ 1972 ἐναυπηγεῖτο ἀντὶ 33.000.000 δολλαρίων.

Ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου καὶ ἰδίᾳ ἀπὸ τοῦ Ἰοκτωβρίου 1972 αἱ τιμαὶ ἐσημείωσαν ἀνοδικὴν πορείαν,

δ. Έτος 1973

(Επειδή η παρούσα έρευνα διεξάγεται κατά Ιανουάριον 1974, τὰ στοιχεῖα τὰ σχετικὰ μὲ τὸ ἔτος 1973 δὲν εἶναι πλήρη, εἶναι ὅμως ὅσα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν μὲν ῥωσιν σαφοῦς ἀντιλήψεως περὶ τῶν σημειωθεισῶν κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἐξελίξεων).

1) Ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως παγκοσμίως

Ἡ σχετικὴ ποσοστιαία αὔξησις διὰ τὸ 1973 ὑπελογίσθη παρὰ τοῦ οἴκου Lambert Bros ὡς ἑξῆς :

Η. Π. Α.	6,5%	Γαλλία	6,5
Καναδάς	7	Δ. Γερμανία	6,5
Ἰαπωνία	11,5	Ἰταλία	5,0
Μ. Βρετανία	5,5	Λοιπαὶ χῶραι	6,0
		Μ. ὅρος συνόλου	6,5

2) Διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ

Τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ 1973 ἠδύνηθη κατὰ 13-14% ἔναντι τοῦ 1972, αἱ δὲ θαλάσσιαι μεταφοραὶ πρέπει νὰ ἔχουν αὔξηθῆ κατὰ 10-11%.

3) Ἐξέλιξις παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰς κ.ο.χ.

	Σύνολον	Ποσοστὸν αὔξεσεως	Σύνθεσις εἰς ποσοστὰ δεξαμενόπλοια	φορτηγὰ
1.1.73	289.927.000	8%	39,8	49,1

4) Προσθήκη χωρητικότητος εἰς τὸν παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον εἰς κ.ο.χ.

1973 : 20.000.000

5) Καθελκύσεις πλοίων εἰς κ.ο.χ.

1973 : 29.000.000

6) Διαλύσεις καὶ ἀπώλειαι πλοίων εἰς κ.ο.χ.

Ἐυπολογίζεται ὅτι θ' ἀνέλθουν συνολικῶς εἰς 5.500.000 κ.ο.χ. περίπου.

7) Πλοῖα ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ὑπὸ ναυπήγησιν

Κατὰ Fairplay συνολικῶς εἰς τὰ τέλη Ὀκτωβρίου 1973 :

3.350 πλοῖα 257.869.208 τόν. D. W.

(ἔναντι 1972) : 2.892 » 170.457.214 τόν. D. W.

Ἐκτιμήσεις L. Register of Shipping

31.10.71 :	83.659.864 κ.ο.χ.
31.10.72 :	86.498.728 »
31.3.73 :	99.182.826 »
31.6.73 :	105.316.423 »
30.9.73 :	114.334.037 »

8) Ἀργοῦσα χωρητικότητα

Αὕτη ἀπὸ Ἰουνίου 1972 καὶ μέχρι Νοεμβρίου 1973 ἐξειλίχθη κατὰ τὸν παρατιθέμενον πίνακα τοῦ U. K. Chamber of Shipping εἰς τὸν.

Πίναξ

Μῆν	Φορτηγὰ	Δεξαμενόπλοια	Σύνολον
Ἰούνιος	3.087	4.119	7.206
Ἰούλιος	3.028	3.131	6.159
Αὔγουστος	2.844	2.556	5.399
Σεπτέμβριος	2.650	2.255	4.905
Ὀκτώβριος	2.448	1.941	4.430
Νοέμβριος	1.962	1.690	3.653
Δεκέμβριος	1.619	1.406	3.025
Ἰανουάριος 1973	1.420	1.022	2.422
Φεβρουάριος	1.221	914	2.135
Μάρτιος	1.033	905	1.938
Ἀπρίλιος	911	798	1.709
Μάϊος	694	596	1.291
Ἰούνιος	674	481	1.156
Ἰούλιος	615	364	976
Αὔγουστος	620	296	916
Σεπτέμβριος	593	318	911
Ὀκτώβριος	547	269	815
Νοέμβριος	129	22	151

9) Διαμόρφωσις τῶν ναύλων

Σαφῆς εἰκὼν παρέχεται διὰ τῶν πινάκων ὑπ' ἀριθ. 50, 51, 52, 53, 54.

10) Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Ἀνωτέρω, κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς περιόδου νέας ναυτιλιακῆς ἀνθήσεως, τῆς ἀρξαμένης ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου 1972, ἐγένετο λόγος διὰ τὴν διακύμανσιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων.

Πράγματι, ἡ ζήτησις εἰς τὰ μεταχειρισμένα πλοῖα ἦτο λίαν ἔντονος.

Εἰς τὰ φορτηγὰ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἠκολούθησαν τὰς τιμὰς τῶν ναύλων.

Ἡ ἐξέλιξις ναύλων - χρονοναυλώσεων καὶ τιμῶν πλοίων, διὰ πλοῖον 10.500-12.500 τόν., ναυπηγήσεως ἐτῶν 1956 καὶ 1960, κατὰ τὰς ἐκτιμήσεις τοῦ οἴκου Platou, Oslo, ἦσαν ὡς αἱ εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 55 εἰκονιζόμεναι.

Κατὰ τὸν αὐτὸν Οἶκον, ἡ σχετικὴ διαμόρφωσις ναύλου - χρονοναυλώσεως καὶ τῆς τιμῆς πλοίου, διὰ Bulk Carrier 38.000 τόν. ναυπηγήσεως 1966 ἦτο ἡ ἐξῆς :

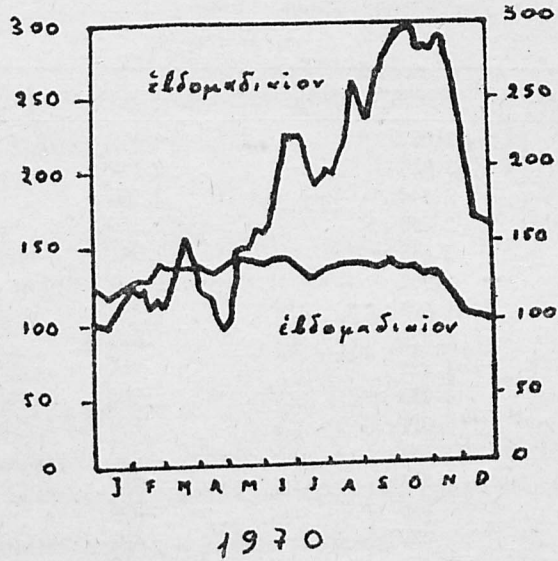
Πολὺ μεγαλυτέραν ἀύξησιν ἐσημείωσαν αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων, τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ τὸν Ἰανουάριον 1973 ἀνῆρχοντο εἰς 116, 5 δολ. κατὰ τόννον, τὸν Ἰούνιον εἰς 210, τὸν Ἰούλιον εἰς 230-260 καὶ τὸν Αὔγουστον εἰς 300 δολλάρια κατὰ τόννον.

Ὡς πρὸς τὰ νεοναυπηγούμενα αἱ τιμαὶ ἐνδεικτικῶς ἦσαν αἱ ἐξῆς :

Φορτηγὸν 15.000 τοῦ ὁποίου ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως ἦτο τὴν 30.6.71 λίραι

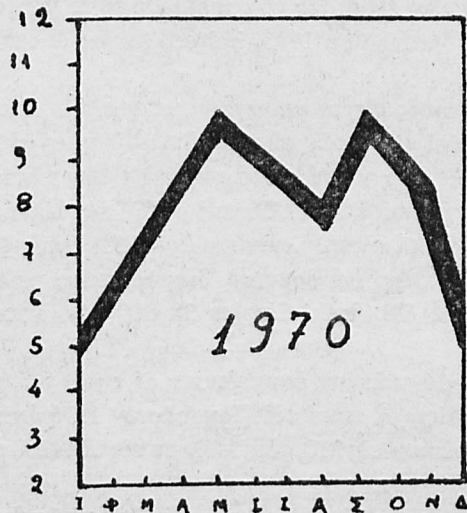
Πίναξ ἀριθ. 38

Ναυλάρημος | Ναυλώσεις κατά ταξίδιον κατά τὸ 1970 τόσον διὰ ξηρὰ ὅσον καὶ δι' ὑγρά φορτία



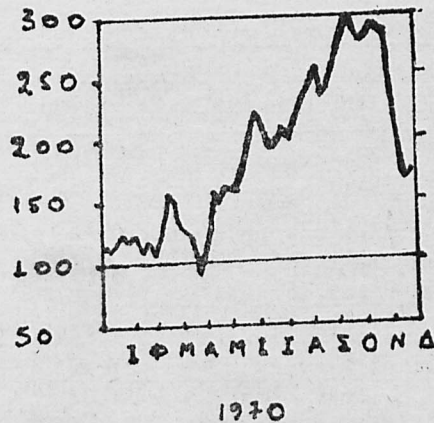
Πίναξ ἀριθ. 39

Ἡ κατά μῆνα ἐξέλιξις τῶν ναύλων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου κατά τὸ ἔτος 1970 (ὁπολογισμὸς εἰς δολλ. Η.Π.Α. κατὰ τόννον)

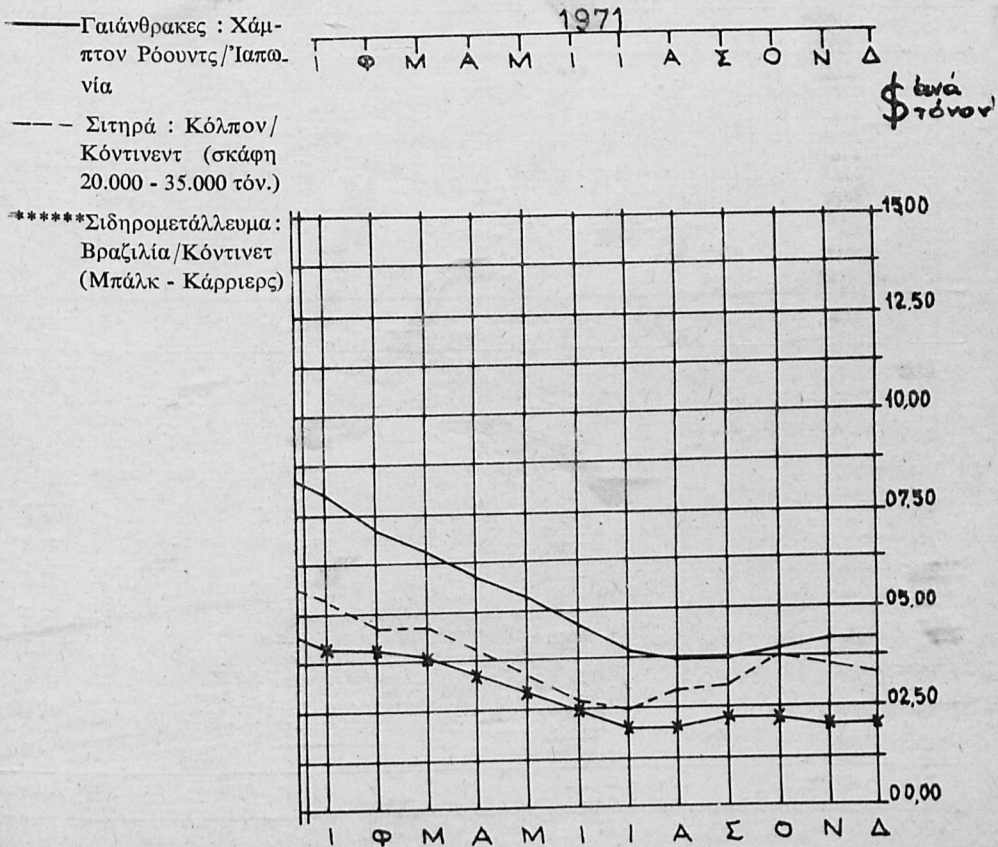


Πίναξ ἀριθ. 40

Ἡ ἐξέλιξις τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ ἔτος 1970 μὲ βάσιν
Worldscale = 100



Πίναξ ἀριθ. 41
Αἱ μηνιαῖαι διακυμάνσεις τῶν ναύλων (ἀπλᾶ ταξίδια)



Πίναξ ἀριθ. 42
Ἡ ναυλαγορὰ διὰ ξηρὰ φορτία
1971

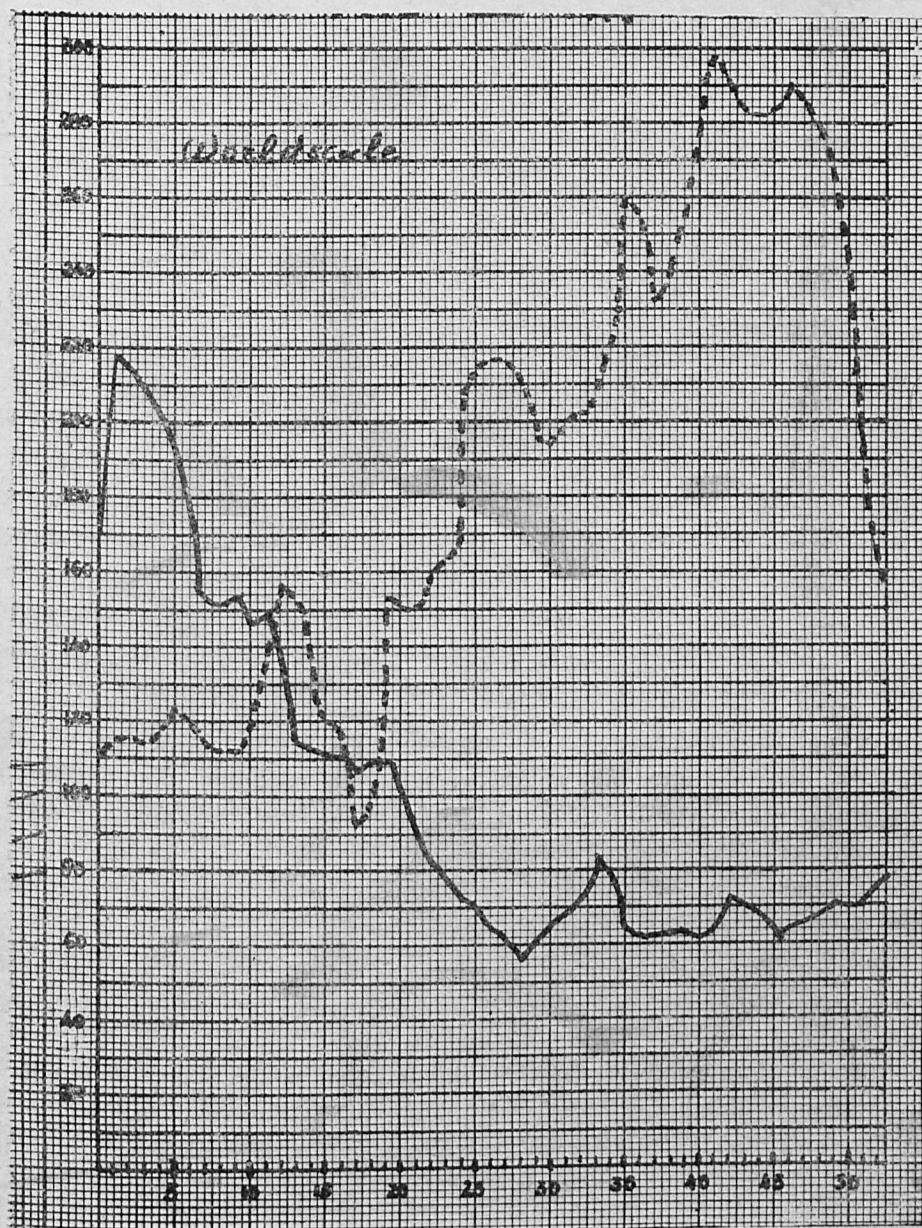
Μῆν	Χρονοναύλωσις			Ἀπλᾶ ταξίδια		
	1969	1970	1971	1969	1970	1971
Ἰαν.	86,4	105,2	123,9	88,1	99,1	107,4
Φεβρ.	90,0	108,0	122,1	88,0	111,9	96,0
Μάρτ.	84,5	114,1	123,3	88,1	120,1	87,5
Ἀπρίλ.	88,8	120,1	122,9	81,2	121,3	86,8
Μάϊος	87,7	131,9	117,0	79,8	124,1	82,8
Ἰούν.	86,9	133,1	114,4	84,1	121,8	74,5
Ἰούλ.	89,7	130,0	96,4	82,2	120,4	71,6
Αὔγ.	89,3	148,8	96,9	81,4	126,7	73,5
Σεπτ.	87,1	149,7	89,7	84,4	128,4	74,8
Ὀκτ.	92,4	147,2	—	89,2	128,9	—
Νοέμ.	92,9	145,2	—	87,9	110,6	—
Δεκ.	94,3	137,3	—	91,4	110,5	—
Μέσ. ὄρος	89,5	130,9	—	85,2	119,4	—

Πίναξ ἀριθ. 43
Ναυλαγορὰ δεξαμενοπλοίων 1971
(Worldscale = 100)

	1969	1970	1971
Ἰανουάριος	—	128,9	206,7
Φεβρουάριος	—	133,6	154,6
Μάρτιος	—	145,5	139,8
Ἀπρίλιος	—	137,0	110,4
Μάϊος	—	132,9	103,9
Ἰούντιος	—	173,4	79,8
Ἰούλιος	—	123,1	69,4
Αὔγουστος	—	225,8	81,0
Σεπτέμβριος	99,3	259,5	70,8
Ὀκτώβριος	115,5	286,3	70,1
Νοέμβριος	138,9	281,5	70,1
Δεκέμβριος	150,2	225,6	90,6
Μέσος ὄρος	—	196,1	—

Πίναξ ἀριθ. 44

Διακυμάνσεις ναύλων δεξαμενοπλοίων 1970 και 1971



— 1971
 - - - 1970

Ἑλλάδας 1.600.000, τὴν 31.12.71 Λ. Α. 1.800.000, τὴν 30.6.72 Λ. Α. 1.900.000 καὶ τὴν 31.12.72 Λ. Α. 2.000.000, ἐναυπηγεῖτο τὴν 30.6.73 εἰς τὴν τιμὴν τῶν 2.250.000 Λ. Α.

Δεξαμενόπλοια 410.000 παρηγγέλθησαν εἰς ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸν Ἰού-

Πίναξ ἀριθ. 45

Μῆν	Μίσθωμα	Ἄξια πλοίου
1/1	\$ 4.75	\$ 1.475.000
1/2	» 4.75	» 1.400.000
1/3	» 4.50	» 1.150.000
1/4	» 4.20	» 1.150.000
1/5	» 4.00	» 1.050.000
1/6	» 3.80	» 1.000.000
1/7	» 3.80	» 900.000
1/8	» 3.50	» 850.000
1/9	» 3.50	» 850.000
1/10	» 3.50	» 825.000
1/11	» 3.50	» 825.000
1/12	» 3.75	» 825.000

λιον 1973 μὲ τιμὰς 60-62-64 ἑκ. δολλ. ἕκαστον (147-152-156,5 δολλ. κατὰ τόννον). Τῆς αὐτῆς χωρητικότητος δεξαμενόπλοια παρηγγέλθησαν κατὰ μῆνα Ὀκτώβριον εἰς ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀντὶ 75,5 καὶ 78,1 ἑκ. δολλ. ἕκαστον (184-190 δολλ. κατὰ τόν.).

Ἐπιχειρηματικὰ κέρδη

Διὰ τὸ 1973 προστίθεται καὶ τὸ στοιχεῖον τοῦτο, διότι πράγματι τὰ κέρδη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν (πλοιοκτητῶν) ἦσαν λίαν ὑψηλά. Ἴδου ὀρισμένα ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα :

Τὰ «σουπερτάνκερς» τῶν 200-300.000 τόν. ἔχουν κόστος ἐκμεταλλεύσεως 40-50 μονάδας Worldscale, ἔφθασαν δὲ νὰ ναυλῶνται εἰς τὰς 300-450 W (μέχρι καὶ 490 W). Ταξίδιον 60 ἡμερῶν ἀπὸ Περσικοῦ Κόλπου - Κόντινεντ Δ. Εὐρώπης ἀπέφεραν ἀκαθάριστα ἔσοδα 10 ἑκ. δολλ. (καὶ περὶ τὰ 60 ἑκ. δολλ. ἑτησίως) μὲ ναῦλον 300-360 W.

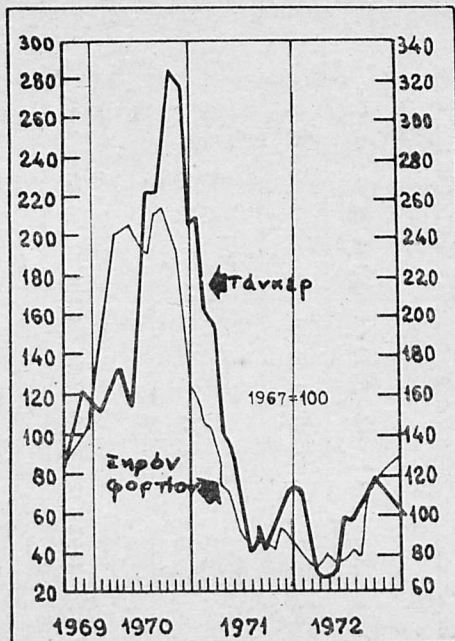
Φορτηγὸν πλοῖον ἐναυλώθη διὰ ταξίδιον ἀπὸ Δυτ. Εὐρώπης εἰς Ν. Ἀμερικὴν πρὸς μεταφορὰν 7.500 τόν. γενικοῦ φορτίου, μὲ ἡμερήσιον μίσθωμα 3.500 δολλ. καὶ μὲ ἡμερήσια ἔξοδα 1.100 δολλ. (καθαρὸν κέρδος ἡμερησίως 2.400 δολλ. καὶ ἑτησίως, ἐὰν συνεχισθῇ διὰ 300 ἡμέρας ἢ μίσθωσις, 7.200.000 δολλ.).

Πίναξ ἀριθ. 46

Ἐνδεικτικοὶ ναύλοι πλοίων ξηρῶν φορτίων κατὰ ταξίδιον καὶ χρονοναυλώσεις διὰ τὸ 1972, κατὰ μῆνα (εἰς δολ.)

1972 κατὰ ταξίδιον	Ἰαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	Ἀπρῖλ.	Μάϊος	Ἰούν.	Ἰούλ.	Αὐγ.	Σεπτ.	Ὀκτώβρ.	Νοέμ.	Δεκ.
<u>Δημητριακὰ</u>												
Κόλπος / Κόντινεντ	3.55	2.67 1/2	2.60	3.16 1/2	3.35	3.10	3.48 1/3	4	5.50	5.62 1/2	5.23	6.15
Λὰ Πλάτα / Ἰαπωνία	7.75	7	7.50	6.90	—	—	8	7.50	9.50	9.50	—	16.50
<u>Γαίνθρακες</u>												
Η. Π. Α. / Κόντινεντ	2.40	2.50	2.20	2.10	2.20	—	4	2.33	4.25	4.25	3.10	—
<u>Μετ/μια</u>												
Τουμπάρω / Κόντινεντ	2.10	2.65	2.10	1.97	2.25	1.77 1/2	1.92 1/2	2.50	2.45	4.50	4.60	4.85
<u>Χρονοναυλώσεις</u>												
12μηνος	—	3.50	2.55	1.60	3.42 1/2	11.25	—	2.40	3.20	3.60	—	26.00

Πηγή: Shipping Statistics and Economics.



Πίναξ ἀριθ. 48

Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων εἰς μονάδας Worldscale

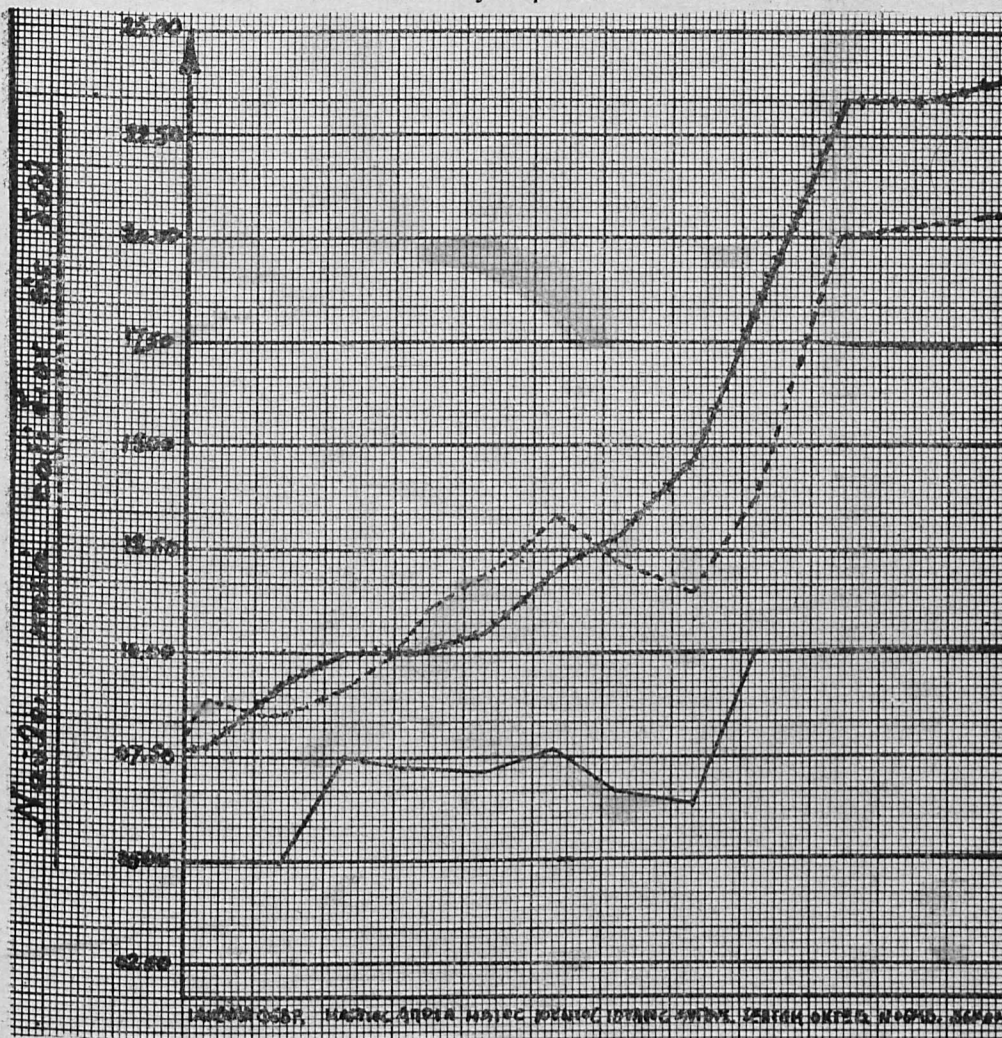
Ἔβδομάς	Περσικὸς Κόλπος-Δύσις	Ἔβδομάς	Περσικὸς Κόλπος-Δύσις
1	W 81	28	W 65
2	W 65	29	W 70
3	W 60	30	W 50
4	W 57 $\frac{1}{2}$	31	W 55 +
5	W 52 $\frac{1}{2}$	32	W 72 $\frac{1}{2}$
6	W 45	33	W 65
7	W 45	34	W 65
8	W 37 $\frac{1}{2}$	35	W 65
9	W 32 $\frac{1}{3}$	36	W 65 +
10	W 27 $\frac{1}{2}$	37	W 65 +
11	W 27 $\frac{1}{2}$	38	W 67 $\frac{1}{2}$
12	W 25	39	W 80
13	W 25	40	W 95 +
14	W 25	41	W 95 -
15	W 25/27 $\frac{1}{2}$	42	W 80
16	W 20	43	W 70 +
17	W 25	44	W 80
18	W 22 $\frac{1}{3}$	45	W 80
19	W 25	46	W 70
20	W 37 $\frac{1}{3}$	47	W 80
21	W 40	48	W 85 +
22	W 50	49	W 90
23	W 60	50	W 110
24	W 55	51	W 95
25	W 72 $\frac{1}{3}$	52	W 85
26	W 72 $\frac{1}{2}$	53	W 110
27	W 66	54	W 105
	(SPOT)		
	W 52 $\frac{1}{2}$		
	(1.23/7)		

Πίναξ ἀριθ. 49

Μήν	Χρονοαύλωσις κατὰ τόννον	Ναυπήγησις 1956	Ναυπήγησις 1960
1/1	δολ. 3,50	δολ. 850.000	δολ. 1.400.000
1/2	» 3,40	» 825.000	» 1.300.000
1/3	» 3,30	» 800.000	» 1.250.000
1/4	» 3,30	» 800.000	» 1.200.000
1/5	» 3,20	» 750.000	» 1.150.000
1/6	» 3,20	» 725.000	» 1.100.000
1/7	» 3,30	» 725.000	» 1.100.000
1/8	» 3,30	» 725.000	» 1.100.000
1/9	» 3,40	» 725.000	» 1.250.000
1/10	» 3,65	» 850.000	» 1.400.000
1/11	» 4,60	» 900.000	» 1.450.000
1/12	» 5,00	» 900.000	» 1.450.000

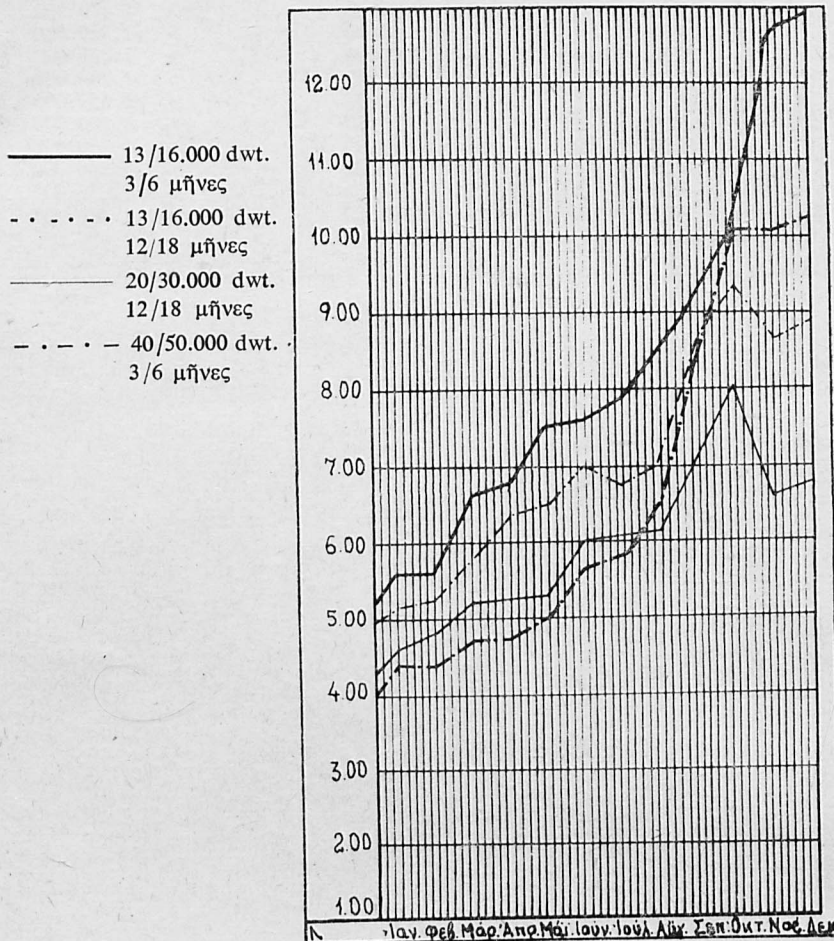
Πίναξ ἀριθ. 50

1973



- |-|-|- Γαϊάνθρακες Χάμπτον Ρόουντς/Ίαπωνία
- - - - Σιτηρά Κόλπου/Κόντινεντ (σκάφη 25.000 - 35.000 τόν.)
- — — Σιδηρομετάλλευμα Βραζιλία/Κόντινεντ (Μπάλκ-Κάρριερς)

Πίναξ ἀριθ. 51
 Ναύλοι χρονοναυλώσεων εις δολλ.
 1973

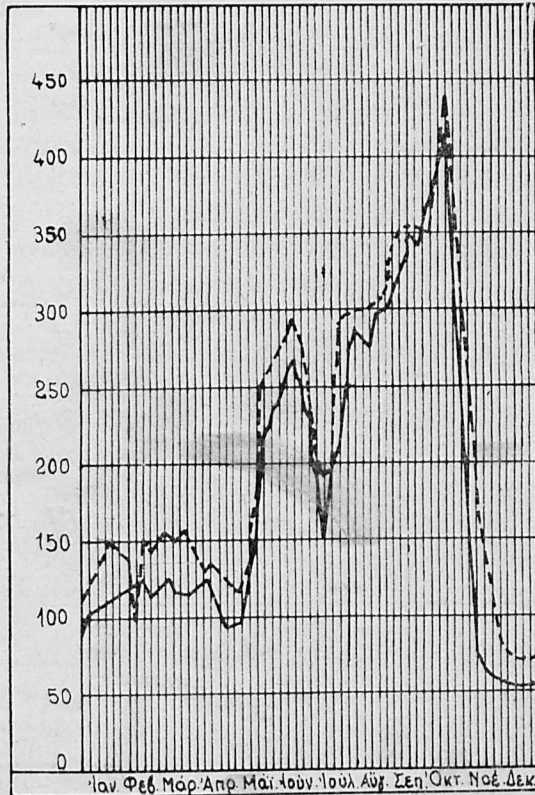


Πίναξ ἀριθ. 52
 Ναύλοι δεξαμενοπλοίων (Worldscale)

	Π. Κόλπος Μ. Βρετ.	Π. Κόλπος "Απω "Ανατ.	Καραϊβική Η.Π.Α.	Μεσόγειος Μ. Βρετ.
1972				
Αύγ.	59.8	72.4	78.5	67.2
Σεπτ.	68.7	77.0	99.7	87.4
Όκτ.	77.2	78.5	91.5	90.9
Νοεμ.	85.3	91.9	129.3	99.8
Δεκεμ.	92.4	101.3	152.8	98.7
1973				
Ιαν.	116.7	137.6	140.1	128.4
Φεβρ.	119.9	136.1	148.2	127.7
Μαρτ.	120.2	149.0	150.4	148.1
Απρίλ.	108.6	133.9	148.9	129.0
Μάιος	158.8	169.3	178.8	149.5
Ιούν.	239.0	289.0	275.0	232.9
Ιούλ.	183.6	227.9	311.7	217.0
Αύγ.	282.6	309.3	282.4	250.5

Πίναξ ἀριθ. 53

Ναῦλοι Δεξαμενοπλοίων (Περσικὸς Κόλπος - Κόντινεντ)
1973



Πίναξ ἀριθ. 54

Ἐνδεικτικοὶ ναῦλοι μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ 1973
ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1972

ΒΑΡΕΑ ΣΙΤΗΡΑ	2ον τρίμηνον 1973		2ον τρίμηνον 1972	
	Μάξιμουμ	Μίνιμουμ	Μάξιμουμ	Μίνιμουμ
	Εἰς δολλάρια		Εἰς δολλάρια	
Ἄμερικ. Κόλπος - Ἰαπωνία	21,50	13,25	5,50	3,90
ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ				
Χάμπτον Ρόουντς - Ἰαπωνία	12,15	9,85	3,55	3,50
ΖΑΚΧΑΡΙΣ				
Φιλιππῖναι - Η.Π.Α.	17,00	16,75	8,50	8,25
ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ				
Βραζιλία - Ὀλλανδία	7,30	6,65	2,25	1,87 1/2

Πίναξ ἀριθ. 55

			Ναυπήγ. 1956	Ναυπήγ. 1960	
Τὴν 1.1.72	12μηνον	time charter	\$ 3.50	\$ 850.000	\$ 1.400.000
» 30.6.72	»	»	» 3.30	» 725.000	» 1.100.000
* Ἀρχὰς 1/73	»	»	» 5.50	» 950.000	» 1.500.000
* Ὑποτίμησις δολλαρίου 10 %					
Τέλος 2/73	12μηνον	time charter	\$ 6.00	\$ 1.100.000	\$ 1.700.000
» 3/73	»	»	» 6.10	» 1.200.000	» 1.800.000
» 4/73	»	»	» 6.10	» 1.200.000	» 1.800.000
» 5/73	»	»	» 6.10	» 1.350.000	» 2.100.000
» 6/73	»	»	» 6.40	» 1.400.000	» 2.150.000
» 7/73	»	»	» 6.70	» 1.500.000	» 2.300.000
» 8/73	»	»	» 6.90	» 1.500.000	» 2.300.000
» 9/73	»	»	» 7.50	» 1.600.000	» 2.450.000
» 10/73	»	»	» 7.00	» 1.800.000	» 2.600.000
» 11/73	»	»	» 8.00	» 1.800.000	» 2.600.000
» 12/73	»	»	» 8.00	» 1.750.000	» 2.500.000

Πίναξ ἀριθ. 56

Μὲ χρονοναύλωσιν 12 μηνῶν

Μῆνας	1973	δολ.	ἄξια	ἑκατομύρια	δολλάρια
* Ἰανουάριος	»	4,20	5,40	»	»
Φεβρουάριος	»	4,20	5,90	»	»
Μάρτιος	»	4,50	6,40	»	»
* Ἀπρίλιος	»	4,50	6,50	»	»
Μάιος	»	4,75	7,00	»	»
* Ἰούνιος	»	5,40	7,50	»	»
* Ἰούλιος	»	5,80	8,10	»	»
Αὐγουστος	»	6,50	8,50	»	»
Σεπτέμβριος	»	7,00	8,65	»	»
* Ὀκτώβριος	»	6,75	8,65	»	»
Νοέμβριος	»	6,00	9,50	»	»
Δεκέμβριος	»	6,20	9,50	»	»

Γ. Συμπεράσματα - Προοπτικά

Ι. Συμπεράσματα

Διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς θεωρητικῆς καὶ ἐμπειρικῆς διερευνήσεως τῶν στοιχείων τῶν ἀφορώντων εἰς τὴν περίοδον 1971-1973, προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα λίαν ἐνδιαφέροντα διὰ τὴν Ναυτιλιακὴν Οἰκονομίαν καὶ Οἰκονομικὴν συμπεράσματα :

α) Τόσον ἡ ἄνθησις τοῦ 1970, ὅσον καὶ ἡ ὑφesiς τῶν ἐτῶν 1971 καὶ 1972, ὡς καὶ ἡ νέα ἄνθησις τοῦ 1973, ὀφείλονται εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος, ἥτις ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν ἐξελίξεων τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου. Ἡ ἐξαρσις αὐτοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1970 καὶ 1973 εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν ναυτιλιακὴν ἄνθησιν καὶ ἡ κάμψις αὐτοῦ κατὰ τὰ ἔτη 1971 καὶ 1972 τὴν ναυτιλιακὴν ὑφesiν.

β) Ἡ ζήτησις χωρητικότητος ὑπῆρξεν ἀνελαστικὴ κατὰ τὰς περιόδους ἀνθήσεως τοῦ 1970 καὶ τοῦ 1973 καὶ οὐδόλως ἐπιηραζέτο ἐκ τῆς συνεχoῦς αὐξήσεως τῶν ναύλων.

γ) Ὁ ρόλος τῆς προσφορᾶς ὑπῆρξε λίαν περιορισμένος. Ὁ παράγων τῆς προσφορᾶς ἐνεφανίσθη πιεστικός κατὰ τὴν ὑφesiν 1971-1972, ἐνῶ ἡ προσφορὰ ἀπεδείχθη, κατὰ τὴν ἄνθησιν τοῦ 1973, ἀνεπαρκὴς νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ζήτησεως, μολογόντι προσετίθετο κατ' ἔτος νέα χωρητικότης ἐξ 20-22 ἐκ. κ.ο.χ.

δ) Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν ἐσημειώθησαν δύο ἀνθήσεις εἰς τόσον σύντομον χρονικὸν διάστημα καὶ μία τόσον μικρᾶς διαρκείας ὑφesiς.

ε) Κατεφάνη ὁ ὅλως ἰδιαζόντως σημαίνων ρόλος τῆς Ἰαπωνίας εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον καὶ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς. Τόσον ἡ κρίσις τοῦ Ὀκτωβρίου 70 καὶ ἡ ἐπακολουθοῦσα ὑφesiς, ὅσον καὶ ἡ ἀνάνηψις τοῦ Ὀκτωβρίου '72, ὀφείλοντο εἰς τὸν ἰαπωνικὸν παράγοντα. Πράγματι, ἡ ὅλη δομὴ τῆς οἰκονομίας τῆς Ἰαπωνίας, ἥτις εἰσάγει εἰς μεγάλας ποσότητας πετρέλαιον, γαιάνθρακας, σιδηρομεταλλεύματα, δημητριακὰ, πρώτας ὕλας καὶ ἐξάγει χάλυβα καὶ βιομηχανικὰ προϊόντα, εἶναι ἐκείνη, ἥτις προσδίδει εἰς τὴν χώραν ταύτην τὸν ἰδιαιτέρον χαρακτῆρα τοῦ ρόλου αὐτῆς ἐντὸς τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

στ) Οἱ εὐμενεῖς ἀντίκτυποι ἐπὶ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου, τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἐκ τῆς ἀναπτύξεως ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν θεωρουμένων ὡς ἐχθρικῶν οἰκονομικῶν κολοσσῶν, ἥτοι μεταξὺ Η.Π.Α. - Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ Η.Π.Α. - Λ. Δ. Κίνας, ὑπῆρξαν λίαν ἐκδηλοί.

ζ) Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἰδιαιτέρως ὅμως κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1973 κατέστη προφανὴς ἡ κατὰ μέγα μέρος ἐξάρτησις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἐκ τοῦ πετρελαίου. Ὁ ρόλος αὐτοῦ εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον καὶ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ὑπῆρξε πρωταρχικός, ἥδη δέ, μετὰ τὴν ἐκσπάσασαν ἐνεργειακὴν κρίσιν, καθίσταται ἔτι σημαντικώτερος, μὲ πολλὰ προβλήματα καὶ ἐρωτηματικὰ διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν καὶ τὴν διεθνή ναυτιλίαν.

η) Δύο παράγοντες κατέστησαν λίαν σημαίνοντες διὰ τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον καὶ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς : 1) Ἡ Μ. Ἀνατολὴ διὰ τὴν παραγωγὴν καὶ τὰς μεταφορὰς πετρελαίου καὶ 2) Αἱ Η. Π. Α. διὰ τὰς μεταφορὰς δημητριακῶν πρὸς

ὄλα τὰ σημεῖα τοῦ κόσμου, ἀκόμη καὶ πρὸς χώρας αἵτινες εἶχον ὡς κύριον χαρακτηριστικὸν τὴν παραγωγὴν δημητριακῶν (Σοβ. Ἔνωσις).

θ) Κατὰ τὴν διερευνηθεῖσαν περίοδον, ἀνεξαρτήτως ἐπιπέδου ναύλων, ηὐξήθη κατὰ πολὺ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, αὐξηθέντων σημαντικῶς ὄλων τῶν συνιστῶντων τοῦτο κονδυλίῳ (καύσιμα, ἐργατικά, ἀσφάλιστρα, ἐπισκευαὶ κ. ἄ.). Ἰδιαιτέρα ἔξαρσις αὐξήσεως κόστους ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1973.

ι) Αἱ δύο ἀνθήσεις καὶ ἡ μεσολαβήσασα ὕφεις ἔφερον ὄλα τὰ ἀναφερθέντα ἀνωτέρω εἰς τὸ μέρος τῆς θεωρητικῆς διερευνήσεως στοιχεῖα. Ὡς ἐξαιρέσειν θὰ ἠδυνάμεθα νὰ σημειώσωμεν τὴν μὴ διακοπὴν τῆς ἀνόδου τῶν ἐργατικῶν, λόγῳ τῆς συνεχοῦς ζητήσεως ναυτικῆς ἐργασίας, κατὰ τὴν ὕφειν 1971-72.

ια) Ὡς ἀνεφέρθη, ἡ ὕφειν 1971-1972 δὲν παρετάθη ἐπὶ πολὺ. Αἱ παλαιότεραι ἐπιχειρήσεις, ἐκμεταλλευθεῖσαι τὴν ἄνθησιν τοῦ 1970 ἀντεπεξῆλθον εἰς τὴν ὕφειν μὲ σχετικὴν ἄνεσιν. Δὲν παρετηρήθη ὅμως ἔξοδος ὀριακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς μεγάλον βαθμόν. Ἐξ ἄλλου, ἐκ μέρους τῶν δανειστριῶν Τραπεζῶν — κατὰ τὸ πλεῖστον — ἐπεδείχθη ἐλαστικότης καὶ διάθεσις ἐπικικοῦς μεταχειρίσεως τῶν ὀφειλετῶν, οἵτινες ἐδεινοπάθησαν ἐκ τῆς πτώσεως τῶν ναύλων.

ιβ) Οἱ πλοιοκτῆται — τῆς παραδόσεως καὶ τῆς συνετῆς τόλμης — χαρακτηρίζουν τὴν κατάστασιν τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, ὄχι μόνον ἐκ τοῦ ὕψους τῶν ναύλων, ἀλλὰ ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων πρὸς τὸ ἐπίπεδον τοῦ κόστους, ἀφ' ἐνὸς καὶ τῶν δυνατοτήτων ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων καὶ διενεργείας νέων εἰς πλοῖα ἐπενδύσεων, ἀφ' ἑτέρου. Ὑπὸ τὸ πρῖσμα τοῦτο ἐξεταζόμεναι αἱ δύο ἀνθήσεις ὀδηγοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι, διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας, ἦτο ὠφελιμωτέρα ἡ ἄνθησις τοῦ 1970 ἢ ἡ ἄνθησις τοῦ 1973 (μολοντί οἱ ναῦλοι κατ' αὐτὴν ἔφθασαν εἰς ἀστρονομικὰ ὕψη), διότι, κατὰ τὸ 1973 καὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ηὐξήθη σημαντικῶς καὶ ἡ τιμὴ τῶν πλοίων, ὁμοίως.

ιγ) Ἐπιχειρηματῖαι τῆς θαλάσσης (κυρίως Ἑλληνες) οἱ ὅποιοι, παρὰ τὴν ὕφειν 1971-72 συνέχισαν τὰς ἀγορὰς καὶ παραγγελίας πλοίων καὶ ἐχαρακτηρίσθησαν ὡς παράτολμοι, ἀπεδείχθησαν ἐν τούτοις ὀξυδερκεῖς, λόγῳ τῆς ἐπελθούσης εἰς βραχὺν χρόνον νέας ἀνθήσεως.

ιδ) Κατὰ τὴν περίοδον τῆς ὕφέσεως κατεδείχθη ἔτι μᾶλλον ὅτι δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἀγορὰ τῶν πλοίων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου (μὴ τακτικῶν γραμμῶν) ὡς λειτουργοῦσα ὑπὸ συνθήκας (σχεδόν) πλήρους ἀνταγωνισμοῦ καὶ ὅτι ὑφίστανται μεταξὺ τῶν προσφερομένων εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων διαφοραὶ, ὀφειλόμεναι εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν κρατῶν, τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν τὰ πλοῖα φέρουν, ἀσκουμένην διάφορον Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν, ὀδηγοῦσαι εἰς τὴν ἄποψιν ὅτι εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀγορὰν ἐπικρατεῖ ὁ μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμὸς. Πράγματι, πλοῖα ὀρισμένων σημαίων, ὡς ἡ ἀμερικανικὴ, ἡ γερμανικὴ κ.ἄ. ἐτέλουν ὑπὸ δυσμενεστέρας συνθήκας ἀνταγωνισμοῦ ἐναντι ἄλλων πλοίων (λιβερικῆς, ἐλληνικῆς, βρεταννικῆς, νορβηγικῆς σημαίας) κυρίως λόγῳ τῆς ἀσκουμένης κατὰ περίπτωσιν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

ιε) Ἐπεκτείνεται ὅλον ἐν καὶ περισσότερον ἢ διὰ χρονοναυλώσεων ἀπασχόλησις χωρητικότητος, ἥτις ἐμφανίζει εὐμενεῖς καὶ δυσμενεῖς πλευράς. Καὶ ἐπὶ

μὲν τῆς ὑφέσεως, ὅσοι εἶχον ἐκναυλώσει χρονίως μὲ ναύλους τοῦ 1970 πλοῖα των, δὲν ἠσθάνθησαν τὰς συνεπείας. Ἀντιθέτως, κατὰ τὴν ἀνθησιν τοῦ 1973, ὄσα πλοῖα εἶχον κλεισθῆ μὲ ναύλους 1971 καὶ 1972 δὲν ἐκαρπώθησαν τὴν ἄνοδον. Ἐτέρα πτυχή τῶν χρονοναυλώσεων : Οἱ ναυλοῦντες πλοῖα χρονίως, ὅταν δὲν ἔχουν ἴδια φορτία, ὑπεκναυλώνουν τὰ χρονοναυλωμένα πλοῖα καὶ πιέζουν τὴν προσφορὰν χωρητικότητος.

ιστ) Κατέστη προφανὴς καὶ διὰ τὸ χαμηλότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως των καὶ διὰ τοὺς ὑψηλότερους ναύλους τοὺς ὁποίους ἐπέτυχον, ἡ ὠφέλεια τῶν πλοιοκτητῶν ὑπερμεγέθων πλοίων. Ὑπερδεξαμενόπλοιοι λειτουργεῖ μὲ κόστος 40-50 W καὶ ἔφθασεν ὕψος ναύλου 450 W καὶ ἄνω. Τοῦτο πραγματοποιεῖ ὑπερέκρηδη καὶ μὲ ναύλους 200-150 W, ἐνῶ ἡ ζημία του δὲν εἶναι ὑπέρμετρος ὅταν ὁ ναῦλος κατέρχεται εἰς 20-30 W.

ιζ) Αἱ ἔκτακτοι συνθήκαι δὲν ἔλειψαν ἐκ τῆς ἐπισκοπούμενης περιόδου καὶ ἔσχον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐξελίξεων (πόλεμος καὶ τερματισμὸς πολέμου Βιετνάμ - ἀραβοϊσραηλινὸς πόλεμος 1973 — ἥπιος χειμῶν 1971 — ἐνεργειακὴ κρίσις τέλους 1973 — σιτοδείαι Σοβ. Ἐνώσεως, Λ. Δ. Κίνας, Ἰνδιῶν κ.ἄ.).

ιη) Αἱ νομισματικαὶ ἀναταραχαὶ δὲν ἔχουν πάντοτε τὰς αὐτὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. Ἄλλοτε τὴν βλάβου (1971), ἄλλοτε τὴν ὠφελοῦν (1973). Πάντως, αἱ ὑποτιμήσεις τοῦ δολλαρίου, δυνατὸν νὰ ἐλάφρυναν τοὺς ἔχοντας εἰς δολλάρια ὑποχρεώσεις πλοιοκτικῆς, ἐπέφερον ὅμως σημαντικὴν αὔξησιν εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

ιθ) Αἱ πληθωριστικαὶ τάσεις, ὁμοίως, ἐκδηλούμεναι εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, ἔχουν ἀφ' ἐνὸς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις (συνεχῆς διόγκωσις τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, δυσχέρεια δι' ἐνεργείας ἐπενδύσεων εἰς πλοῖα) καὶ ἀφ' ἑτέρου εὐμενεῖς, διότι λόγῳ τῶν ἀποθεματοποιήσεων ἀγαθῶν, ἐμφανίζει ζωηρὰν κίνησιν τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

κ) Εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος προσετέθησαν, μὲ ἐμφανεῖς τὰς εὐνοϊκὰς διὰ τὴν Ναυτιλίαν συνεπείας, δύο χῶραι-κολοσσοὶ εἰς πληθυσμόν, ἡ Κίνα (τῶν 800 καὶ ἄνω ἑκατομ. κατοίκων) καὶ αἱ Ἰνδία (τῶν 450 περίπου ἑκατομ. κατοίκων). Ἡ τυχὸν ἐν τῷ μέλλοντι παραμονὴ των εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δημιουργεῖ αἰσιοδόξους προοπτικὰς.

κα) Αἱ ἀπεργίαι (αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν Ναυτιλίαν) κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περιόδον εἶχον διαφόρους συνεπείας : Ἡ μὲν ἀπεργία τῶν λιμενεργατῶν τῶν Η.Π.Α. κατὰ τὸ 1ον ἐξάμηνον τοῦ 1972 ἐπέτεινε τὴν ὕφεισιν, λόγῳ ὑπερμέτρου συγκεντρώσεως χωρητικότητος εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐνῶ ἡ ἀπεργία τῶν Ἰαπῶνων ναυτικῶν τοῦ 2ου ἐξαμήνου τοῦ 1972, ὤθησε πρὸς τὴν ἐκδήλωσιν ζητήσεως χωρητικότητος καὶ ἀνάηψιν τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας.

κβ) Ὅσακις ἐκδηλοῦται ναυτιλιακὴ ἀνθησις, εἰς τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένας ἐπέρχεται συμφόρησις πλοίων, δυσχέρεια ἐξυπηρητήσεώς των, καθυστερήσεις εἰς φορτοεκφορτώσεις κ.ἄ. τὰ ὁποῖα ἐπιβραδύνουν τὴν ἀπασχόλησιν καὶ καθυστεροῦν τὴν ἀπελευθέρωσιν τῶν πλοίων, διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἄλλων μεταφορῶν.

II. Προοπτικά

Αί προβλέψεις και προοπτικά εις τὴν Ναυτιλιακὴν Οἰκονομίαν, ὁμοιάζουν ἐνίοτε πρὸς ἐκεῖνα τὰ μεγαλόπνοα καὶ μετὰ μακρὸν χρόνον καὶ πολὺν κόπον καὶ χρῆμα ἐκπονηθέντα μακροπρόθεσμα οἰκονομικὰ προγράμματα (κρατικὰ ἢ ἐπιχειρηματικὰ) τὰ ὁποῖα ἀνατρέπει ἢ παρέμβασις ἐνὸς ἀσταθμήτου παράγοντος καὶ τὰ ἀχρηστεύει.

Πολλαὶ μελέται ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον καὶ τὸν παγκόσμιον ἐμπορικὸν στόλον ἔχουν ἐκπονηθῆ. Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 57 παρατίθενται τοιαῦται προβλέψεις τῆς Litton καὶ τῆς ἰαπωνικῆς ὀργανώσεως. Οποζυκα διὰ περίοδον μέχρι τοῦ 1980.

Δὲν σχολιάζομεν τὴν ἀξίαν τὴν ὁποίαν ἡμπορεῖ νὰ ἔχουν οἱ τοιοῦτοι ὑπολογισμοὶ διὰ σήμερον.

Ἐπειδὴ ἀκριβῶς σήμερον εὐρισκόμεθα ἐνώπιον ἰδιομόρφου, δξείας καὶ δυσαρέστου καταστάσεως διεθνῶς, διὰ τὸν λόγον τοῦτον, μετὰ γενικὴν τινα εἰσήγησιν ὡς πρὸς τὴν κατάστασιν ταύτην, ἀναφέρομεν μόνον τὰ εὐμενῆ, ἀφ' ἐνὸς καὶ τὰ δυσμενῆ, ἀφ' ἐτέρου στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα ἔχομεν ὑπ' ὄψιν καὶ τὰ ὁποῖα μελλοντικῶς θὰ καθορίσουν τὴν τύχην, τὴν πορείαν, καὶ τὰς ἐξελίξεις τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας.

α' Γενικὰ

Ἀσάφεια καὶ ἀβεβαιότης ἦσαν τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ ὡς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐξελίξεις, ἀρχομένου τοῦ 1974, κυρίως λόγῳ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου. Οἱ πλοιοκτῆται μεριμνοῦν, πρῶτον νὰ ἐξασφαλίσουν τὰ καύσιμα διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των (πολλὰ τῶν ὁποίων ἔχουν ἤδη ἀκίνητοποιηθῆ λόγῳ ἐλλείψεως καυσίμων), ἀκολουθῶς προβαίνουν εἰς ὑπολογισμὸν τοῦ κόστους καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐκναυλοῦν τὰ πλοῖα των. Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν, ἡ ζήτησις χωρητικότητος παραμένει ὑψηλὴ καὶ οἱ καταβαλλόμενοι ὑψηλοὶ ναῦλοι ἐπιπίπτουν ἐπὶ τοῦ κόστους καὶ τῆς τιμῆς τῶν μεταφερομένων ἀγαθῶν, τῶν ὁποίων αἱ τιμαὶ ἀνέρχονται συνεχῶς καὶ βαρύνουν τελικῶς τοὺς καταναλωτὰς, οἱ ὁποῖοι ὑπὸ δυσμενῆς ψυχολογικὸν πλέγμα τελοῦντες, ἐντείνουσι τὴν ζήτησιν ἀγαθῶν καὶ δημιουργοῦν ἀποθεματοποιήσεις.

Ἡ ἐνεργειακὴ κρίσις τείνει νὰ ἐξαρθρώσῃ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, ὁ δὲ ἔρπων πληθωρισμὸς εἰς παγκόσμιον κλίμακα ἐπιτείνει τὴν ζοφερὰν εἰκόνα τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας.

Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας πᾶσα πρόβλεψις εἶναι παρακεκινδυνευμένη.

Ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, πάντως, καὶ τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον ἐκ τοῦ ὁποίου ἐξαρτῶνται αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ, διαπιστοῦνται τὰ ἐξῆς δυσμενῆ καὶ εὐμενῆ στοιχεῖα.

β' Δυσμενῆ στοιχεῖα

1) Ἡ κρίσις ἐνεργείας δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ κάμψιν εἰς τὰς οἰκονομίας ὅλων τῶν χωρῶν. Προβλέπεται κάμψις εἰς τὸν ρυθμὸν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως γενικῶς

(4,5% διὰ τὸ σύνολον, 3,5% διὰ τὰς Η. Π. Α., 8% διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, 4,5% διὰ τὴν Δ. Γερμανίαν) καὶ διαφαίνεται παγκόσμιος οἰκονομικὴ ὑφεσις.

2) Ἡ ἔκθεσις τῆς Γενικῆς Συμφωνίας Δασμῶν καὶ Ἐμπορίου (G. A. T. T.) προβλέπει ὅτι ἡ παγκόσμιος οἰκονομία θὰ κλυδωνισθῆ ἐκ τῆς συνεχίσεως τῶν πληθωριστικῶν τάσεων καὶ τῆς ἀδυναμίας συντονισμένης ἀντιμετωπίσεως αὐτῶν. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἔκθεσιν, ἡ ὑψωσις τῶν τιμῶν τῶν ἀγαθῶν, εἶναι συνδεδεμένη με κινδύνους.

3) Εἶναι ἀπροσδιόριστα τὰ ὄρια ἀντοχῆς τῆς ἰαπωνικῆς οἰκονομίας, ἡ ὁποία δοκιμάζεται σκληρῶς ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν πετρελαίου, τὰς ὑπερτιμήσεις τῶν πρώτων ὕλων καὶ τὰς μεγάλας ἀνάγκας εἰσαγωγῶν.

4) Ἐχει ριφθῆ εἰς ὄλας τὰς χώρας τὸ σύνθημα τῆς λιτότητος εἰς τὴν ζωὴν καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς καταναλώσεως ὀρισμένων ἀγαθῶν. Ἐὰν τοῦτο ἐπικρατήσῃ πλήρως, θὰ ἐπέλθῃ περιστολὴ εἰς τὴν ζήτησιν ἀγαθῶν, ἐπομένως καὶ εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτῶν.

5) Εἰς τὴν ὑπάρχουσαν χωρητικότητα θὰ προστίθενται αἱ ὀγκώδεις παραδόσεις ἐξ ὑψηλῶν παραγγελιῶν, δοθεισῶν ὑπὸ τὴν ἐπήρεια τῆς αἰσιοδοξίας τῆς προκληθείσης ἐκ τῆς ἐντόνου ζητήσεως χωρητικότητος καὶ τῆς ὑπερμέτρου αὐξήσεως τῶν ναύλων. Ἐὰν καμφοῖ ἡ ζήτησις χωρητικότητος, ἡ προστιθεμένη τοιαύτη θὰ πιέσῃ τὴν προσφορὰν καὶ θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν χαλάρωσιν τῶν ναύλων.

γ' Εὐμενῆ στοιχεῖα

1) Ἐκτιμᾶται ὅτι θὰ συνεχισθοῦν αἱ ἀνάγκαι ἐφοδιασμοῦ εἰς σῆτον τῶν Ἰνδιῶν, τοῦ Μπαγκλαντὲς καὶ τινων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

2) Ὅμοίως, ὅτι θὰ ἐξακολουθήσῃ ἡ παρουσία εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον καὶ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς τῆς Κίνας τῶν 800 ἑκατομ. κατοίκων, με τὰς αὐξανόμενας ἀνάγκας καὶ ζήτησιν.

3) Ἀνεξαρτήτως τοῦ περιορισμοῦ εἰς τὴν παραγωγὴν ἢ εἰς τὴν διάθεσιν πετρελαίου, ὑπὸ τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, ὡς καὶ τῶν προσπαθειῶν δι' ἐξεύρεσιν ὑποκαταστάτων τοῦ πετρελαίου ἀγαθῶν, ἡ ζήτησις καὶ αἱ μεταφοραὶ αὐτοῦ προβλέπονται καὶ διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον ὑψηλαί.

4) Προβλέπεται συνέχισις τῆς ἀνθήσεως τῆς ἰαπωνικῆς βιομηχανίας χάλυβος καὶ συνέχισις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος (πέραν τῆς ἤδη ἐξασφαλισθείσης δι' ἐκτεταμένων χρονοναυλώσεων) διὰ μεταφορὰς ζωτικῶν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἀγαθῶν, ὡς λ.χ. τὰ σιδηρομεταλλεύματα.

5) Ἡ ἄνοδος τῆς ζητήσεως ἀγαθῶν (ἰδίᾳ εἰς τὰ εἶδη διατροφῆς), δυνατὸν νὰ ἐπιφέρῃ αὐξήσιν τῆς τιμῆς των καὶ ἔντασιν εἰς τὰς πληθωριστικὰς πιέσεις, ἐὰν ὅμως συνεχισθῆ θὰ ἔχῃ εὐμενῆ ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν.

6) Κατὰ τὸ 1973 συνήφθησαν λίαν ἐκτεταμένα χρονοναυλώσεις διὰ 2-5 ἔτη, αἵτινες ἐστηρίχθησαν εἰς αἰσιοδόξους προβλέψεις διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν προσεχῶν τούτων ἐτῶν.

Πίναξ ἀριθ. 57

Μακροπρόθεσμοι προβλέψεις διὰ τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον (εἰς ἑκατομ. μέτρ. τόν. καὶ εἰς ποσοστὰ % ἐπὶ τῆς διαφορᾶς τῶν μελλοντικῶν προβλέψεων).

Διεθνὲς θαλ. ἐμπόριον Παράγωγα πετρελαίου 1966 :	LITTON		ONOUZUKA	
	950		κατόματα 950	% διαφορὰ
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1966 - 1975	7,9 %		8,7 %	
*Ἐκτίμησις 1975	1.880	- 3,3 %	2.007	+ 3,2
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1976 - 1980	8,2 %		7,5 %	
*Ἐκτίμησις διὰ 1980	2.790	- 1,2 %	2.885	+ 2,2
*Ἐτήσιος ρυθμὸς ἀξήσεως 1966 - 1980	8 %		8,25 %	
Ξηρὰ Φορτία 1966 :	800		837	
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1966 - 75	4,4 %		6,1 %	
*Ἐκτίμησις 1975	1.180	- 10,7 %	1.428	+ 8,1 %
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1976 - 1980	3 %		5,8 %	
*Ἐκτίμησις 1980	1.370	- 19 %	1.893	
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1966 - 80	3,9 %		6 %	
Συνολικὸν θαλάσσιον ἐμπόριον 1966 :	1.750		1.787	
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1966 - 75	6,4 %		7,5 %	
*Ἐκτίμησις 1975	3.060	- 8,3 %	3.435	+ 5,2 %
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1976 - 1980	6,3 %		6,8 %	
*Ἐκτίμησις 1980	4.160	- 8 %	4.778	+ 5,7 %
Ρυθμὸς ἐτησίας ἀξήσεως 1966 - 1980	6.37 %		7.3 %	
Στόλος δεξαμενοπλοίων 1966 :	93,5 ἐκ. τόν. D.W.		87,3	
Ρυθ. ἐτ. ἀξ. 1966 - 75	8,5 %		8,6 %	
*Ἐκτίμησις 1.7.75	195	+ 6,4 %	183,5	+ 0,1
*Ἐτήσ. ρυθ. 1976 - 1980	7,5 %		7,7 %	
*Ἐκτίμησις 1.7.80	280	+ 10,1 %	265,8	+ 4,5
*Ἐτήσιος ρυθμὸς 1966 - 80	8,2 %		8,3 %	
Πλοία φορηγὰ 1966	119,8		122	
*Ἐτησία ἀξήσεως 1966 - 75 1.7.75	2,9 %		5,8 %	
*Ἐτησ. ἀξ. 1976 - 80 1.7.80	155	- 19,2 %	202,8	+ 5,7 %
*Ἐτησ. ἀξ. 1966 - 80	2,7 %		5,6 %	
*Ἐτησ. ἀξ. 1966 - 80	177	- 25,5 %	226,4	
	2,8 %		5,7 %	
Σύν. παγκ. στόλου 1966	213,3		209,3	
*Ἐτήσ. ρυθ. 1966 - 75 1.7.75	5,7 %		7 %	
*Ἐτήσ. ρυθ. 1976 - 80 1.7.80	350	- 5,6 %	386,3	+ 4,2 %
*Ἐτήσ. ρυθ. 1966 - 80	5,5 %		6,6 %	
	457	- 7,1 %	532,2	
	5,6 %		6,9 %	

Βιβλιογραφία

Α. Βιβλία

- 1) Cufley, C. F. H. : Ocean Freights and Chartering. London, 1972.
- 2) Lawrence, S. A. : International Sea Transport : The Years Ahead. Lexington Mass. 1972.
- 3) Lipsey R. : Εισαγωγή εις την Θεωρητικήν Οικονομικήν. 'Αθήναι, 1972. τόμ. Α', τόμ. Β'.
- 4) Metaxas, B. : The Economics of Tramp Shipping. London, 1971.
- 5) O' Loughlin Carl. : The Economics of Sea Transport. London, 1967.
- 6) Παντελίδη, Ε.δ. : Θεωρητική και έμπειρική ανάλυσις τής επιδράσεως τών ναύλων επί τής προσφορᾶς μεταφορικῶν υπηρεσιῶν ὑπὸ τών ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων Πειραιεύς, 1973.
- 7) Sanmann, H. : Seeverkehrsmärkte. Grundlegung einer Ökonomik des Seeverkehrs. Göttingen, 1965.
- 8) Sturme y, S. G. : Merchant Shipping. London, 1964.
- 9) Svendsen, A. : Seeverkehr und Seewirtschaft. Bremen, 1958.
- 10) Vigarié, A. : La circulation maritime. Paris, 1968.
- 11) Χολέβα, Ί. : Ναυτιλιακή Οικονομική και Ναυτιλιακή Πολιτική. Πειραιεύς, 1972.
- 12) Zannetos, Z. : The Theory of Oil Tankship Rates. The M. I. T. Press. 1966.

Β. Περιοδικαί Έκδόσεις

- 1) «'Αργώ», Πειραιεύς.
- 2) «Fairplay», London.
- 3) «Financial Times», London.
- 4) Institut für Seeverkehrswirtschaft Bremen : «Statistik der Schiffahrt».
- 5) «Journal de la Marine Marchande», Paris.
- 6) «Journal of Chamber of Shipping U. K.», London.
- 7) «Lloyd's List Annual Review», London.
- 8) «Lloyd's Register of Shipping. Annual Report» 1970, 1971, 1972, 1973, London.
- 9) «Maritime Studies and Management», Bristol.
- 10) Nations Unies : «Etude sur les Transports Maritimes», 1970.
- 11) Nations Unies : «Bulletin annuel des statistiques des Transports pour l' Europe». 1970, 1971
- 12) «Ναυτικά Χρονικά», Πειραιεύς.

- 13) «Ναυτιλιακή - Ναυτεργατική», Πειραιεύς.
- 14) «Norwegian Shipping News». Oslo.
- 15) ΟΕΕC(OECD) - «Committee Maritime Transport. Annual Report». 1970, 1971, 1972.
- 16) «Οικονομική Πορεία», 'Αθήναι.
- 17) «Οικονομικός Ταχυδρόμος», 'Αθήναι.
- 18) «Shipping Statistics and Economics», London.
- 19) Στατιστικά Οίκων :
 - Conrad Bos Ltd. A/S, Oslo.
 - Fearnley and Engers Chartering Co. Ltd., Oslo.
 - Lambert Bros, Oslo.
 - Platou A/S, Oslo.
- 20) U. K. Chamber of Shipping : Στατιστικά.