

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΞΖ ΚΑΙ Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ
Πρυτάνεως τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς

Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Πολλαπλοῦν, ἀλλὰ καὶ πολλαπλῶς εὐχάριστον, χρέος μὲ φέρει συμμετέχοντα εἰς τὸν πανηγυρικὸν τόμον, τὸν ἐκδιδόμενον παρὰ τῆς Α.Β.Σ.Π. καὶ ἀφιερούμενον εἰς τὸν ὁμότιμον Καθηγητὴν τῆς Σχολῆς κ. Ἀνδρέαν Κυρκιλίτσην. Θὰ τονίσω μίαν, ἰδιαίτερος, πλευρὰν τοῦ χρέους αὐτοῦ, ὡς τὸ ἀντιλαμβάνομαι: Μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ κ. Κυρκιλίτση ἐκ τῆς Σχολῆς, λόγῳ καταλήψεώς του ἐκ τοῦ ὀρίου ἡλικίας, ἐδίδαξα ἐπὶ διετίαν κατ' ἀνάθεσιν μέχρι τοῦ διορισμοῦ νέου Καθηγητοῦ εἰς τὴν ἔδραν, τὰ μαθήματα τῆς Ἐφημεροσμηνῆς Οἰκονομικῆς, τὰ ὁποῖα ἐδίδαξεν ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν εἰς τὴν Σχολὴν ὁ τιμώμενος Καθηγητής. Τὸ γεγονός ὅτι παρέλαβον παρ' αὐτοῦ τὴν σκυτάλην εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔδραν καὶ τὴν ἐκράτησα, ἔστω καὶ ἐπ' ὀλίγον, αἰσθάνομαι νὰ μὲ συνδέη στενῶς μὲ τὸν κ. Κυρκιλίτσην.

Λέγεται ὅτι ὁ κ. Κυρκιλίτσης ὑπῆρξε καλὸς διδάσκαλος. Τοῦτο, ἀσφαλῶς, γνωρίζουν καλότερον οἱ διατελέσαντες μαθηταὶ του. Ὅλοι ὁμως γνωρίζουν ὅτι ὁ κ. Κυρκιλίτσης εἶναι εἰς γλαφυρὸς καὶ χειμαρρῶδης ῥήτωρ, ὁ ὁποῖος εἶναι εἰς θέσιν νὰ συναρπάξῃ τὸ οἰονδήποτε ἀκρατήριόν του, τὸ ὁποῖον κυριολεκτικῶς αἰχμαλωτίζει.

Ἐπέλεξα τὸ θέμα τοῦτο διὰ τὸν «τιμητικὸν τόμον Ἀ. Κυρκιλίτση», ἀφ' ἐνὸς διότι εἶναι ἐπίκαιρον καὶ ἀφ' ἑτέρου διότι ὑπῆρξεν ἰδιαζόντως σημαντικὸς ὁ ρόλος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέξ διὰ τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, τὴν θεωρίαν τοῦ ὁποῖου ἐδίδασκεν εἰς τὴν Σχολὴν ὁ τιμώμενος Καθηγητής.

Δὲν δύναμαι νὰ προβλέψω ποῖα θὰ εἶναι αἱ συγκεκριμένα ἐξελίξεις εἰς τὸ θέμα τῆς Διώρυγος, διότι ἡ κατάστασις εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν εἶναι — δυστυχῶς — εἰσέτι ρευστή. Ἀλλὰ, λήγοντος τοῦ Φεβρουαρίου 1974, ὅτε γράφεται ἡ ἐν ὄψει ἐργασία, τὸ θέμα τῆς Διώρυγος ἦλθεν εἰς τὸ προσκίνηριον τοῦ παγκοσμίου ἐνδιαφέροντος, [διότι, κατ' ἐπισήμονας ἐξ Αἰγύπτου διαβεβαιώσεις καὶ πληροφορίας, συντόμως θὰ ἀρχίσῃ ἡ διάνοξις τῆς ἀποφραχθείσης κατὰ τὸν Ἰούνιον τοῦ 1967 Διώρυγος, τὴν διανοξίν δὲ ταύτην, κατὰ τὰ φαινόμενα, ἐπιθυμοῦν αἱ δύο ἡγέτιδες τοῦ συγχρόνου κόσμου δυνάμεις, αἱ Η.Π.Α. καὶ ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ θεματός μου «Ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέξ καὶ ἡ Παγκόσμιος Ἐμπο-

ρική Ναυτιλία» θὰ γίνῃ ὡς ἐξῆς : Εἰς τὴν Εἰσαγωγὴν (κεφ. 1) προβαίνω εἰς τινὰ σύντομον ἱστορικὴν ἀνασκόπησιν τῶν γεγονότων, ἀπὸ τῆς διανοίξεως τῆς Διώρυγος μέχρι σήμερον. Εἰς τὸ κεφ. 2 ἐξετάζεται ὁ ρόλος καὶ ἡ σημασία τῆς Διώρυγος διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς χρησιμοποίησεώς της (1869) μέχρι τῆς κρίσεως τοῦ 1956. Εἰς τὸ κεφ. 3 ἀναφέρονται τὰ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς κρίσεως ταύτης, τὰ τῆς προσωρινῆς ἀποφράξεως τῆς Διώρυγος καὶ αἱ ἐξ αὐτῆς ἐπιπτώσεις διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὸ κεφ. 4 γίνεται λόγος περὶ τοῦ «κλεισίματος» τῆς Διώρυγος μετὰ τὸν «πόλεμον τῶν ἐξ ἡμερῶν» τοῦ Ἰουνίου 1967 καὶ περὶ τῶν συνεπειῶν αὐτοῦ. Τέλος, εἰς τὸ κεφ. 5, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀναφέρονται τὰ γεγονότα τοῦ Ὀκτωβρίου 1973 καὶ ἐξετάζεται ἡ παροῦσα κατάστασις καὶ τὰ ὑπάρχοντα σχέδια ὡς πρὸς τὴν διάνοξιν τῆς Διώρυγος, ἀφ' ἑτέρου δὲ διατυπῶνται ὠρισμένοι προβλέψεις, ὡς πρὸς τὸν ρόλον καὶ τὴν σημασίαν αὐτῆς διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸ μέλλον.

Ἐν Πειραιεῖ, λήγοντος Φεβρουαρίου 1974

1. Εἰσαγωγή - Σύντομος ἱστορικὴ ἀνασκόπησις

1.1. Τὸ ἱστορικὸν τῆς διανοίξεως καὶ αἱ μετέπειτα ἐξελίξεις

Ἡ σκέψις διὰ τὴν ἔνωσιν τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης διὰ διανοίξεως διώρυγος εἶναι πολὺ παλαιά. Τὴν ἀπαντῶμεν ὑπὸ διαφόρους μορφὰς ἔργων καὶ διωρύγων, εἰς τοὺς βασιλεῖς τῆς Ἀρχαίας Αἰγύπτου καὶ εἰς τοὺς Πτολεμαίους. Ἡ κατασκευὴ διώρυγος εὕρισκετο καὶ εἰς τὰς προθέσεις καὶ τὰ σχέδια τοῦ Μεγ. Ναπολέοντος, ὅστις ὁμως κατὰ τὴν κατάκτησιν τῆς Αἰγύπτου (1798-1801) δὲν ἐπραγματοποίησε ταῦτα.

Κατὰ τὸ ἔτος 1829, ὁ ὑπηρετῶν εἰς Καλκούταν ὑποπλοίαρχος τοῦ βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Βάγκορν, ἐνεφανίσθη ὑπέρμαχος τῆς ἰδέας συνδέσεως τῶν Ἰνδιῶν μετὰ τῆς Εὐρώπης, διὰ κατασκευῆς διώρυγος ἐνούσης τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὴν Μεσόγειον, πλήν, ματαίως προσεπάθησεν ἐπὶ μακρὸν νὰ πείσῃ τὴν βρετανικὴν Κυβέρνησιν νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον τοῦτο. Κατῶρθωσεν ὁμως ὁ Βάγκορν νὰ δημιουργήσῃ ὁπαδοὺς τῆς ἰδέας ταύτης, μεταξὺ τῶν ὁποίων, ἀρχικῶς ὁ Ἐμφαντίν, ὅστις μετέβη εἰς Αἴγυπτον διὰ τὴν μελέτην κατασκευῆς κοινωφελῶν τινῶν ἔργων καὶ μετέπειτα ὁ Γάλλος μηχανικὸς Φερδινάνδος ντὲ Λεσσέπς, ὅστις εἶχε διατελέσει Πρόξενος τῆς Γαλλίας εἰς τὸ Κάϊρον. Οὗτος συνεδέετο διὰ φιλικῶν δεσμῶν μετὰ τοῦ βασιλέως τῆς Αἰγύπτου Μωχάμετ Σαῖντ, παρὰ τοῦ ὁποίου, διὰ μὲν τοῦ ἀπὸ 30.11.1854 φερμανίου ἔλαβε τὸ δικαίωμα ἰδρύσεως ἐταιρίας πρὸς κατασκευὴν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῆς Διώρυγος, διὰ δὲ τοῦ ἀπὸ 5.1.1856 ἐτέρου - συμπληρωματικοῦ - φερμανίου, ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ καθορίσῃ τέλη διελεύσεως τῶν πλοίων πλέον τῶν 10 φρ. κατὰ τόννον χωρητικότητος. Ἀλλά, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου, ἀπητεῖτο προσθέτως καὶ ἡ συγκατάθεσις τῆς Τουρκίας, ὡς ἐπικυριάρχου δυνάμεως, ἢ ὁποία ὁμως, πιεζομένη ὑπὸ τῆς Βρεταννίας, δὲν παρεῖχε ταύτην. Ἡ ἀντίδρασις τῆς Μ. Βρεταννίας κατὰ τὴν φάσιν ταύτην ἦτο ὀξυτάτη, ἴσως ἐκ τοῦ - ὄχι ἀστηρίκτου, ὡς ἀπέδειξαν τὰ κατὰ τὰς ἡμέρας μας γεγονότα -

φόβου, ὅτι θὰ ὑφίστατο κίνδυνος νὰ τεθῆ ἡ Αἴγυπτος ὑπὸ τὴν ἐπιρροὴν ἐχθρικῶν πρὸς ταύτην δυνάμεων.

Παρὰ ταῦτα, τὸ ἔργον τῆς κατασκευῆς ἤρχισε τὴν 25ην Ἀπριλίου 1859. Πρὸ τοῦ τετελεσμένου αὐτοῦ γεγονότος εὐρεθεῖσα ἡ Τουρκία, παρέσχε τὴν συγκατάθεσιν τῆς διὰ τὸ ἔργον τὴν 19.3.1866, ἀφ' οὗ συνήφθη τὴν 22.2.1866 — καὶ ἐνῶ τὸ ἔργον συνεχίζετο — νέα σύμβασις παραχωρήσεως, διὰ τῆς ὁποίας ὠρίζετο ὅτι ἡ διώρυξ θὰ ἀπετέλει αἰγυπτιακὸν ἔδαφος, ὅτι ἡ ἀστυνόμευσις τῆς δι' αὐτῆς ναυσιπλοΐας θὰ ἤσκειτο ὑπὸ τῆς Αἰγύπτου καὶ ὅτι ἐκ τῆς διώρυγος θὰ ἠδύναντο νὰ διέρχωνται πλοῖα, πολεμικὰ ἢ ἐμπορικὰ, ὅλων τῶν κρατῶν, ἄνευ τινὸς διακρίσεως.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἔργου διήρκεσεν ἐπὶ 10 ἔτη. Κατ' αὐτὴν καὶ μέχρι τοῦ 1863 — ὅτε ἀπηγόρευσε τοῦτο ὁ Χεδίβης Ἰσμαήλ — ἐχρησιμοποιοῦντο φελλάχοι ἐργαζόμενοι καταναγκαστικῶς. Κατὰ τινὰ ὑπολογισμὸν, οἱ ἡμίσεις ἐκ τῶν χρησιμοποιοηθέντων 20.000, ἦτοι 10.000 περίπου ἀπέθανον λόγῳ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

Τὰ ἐπίσημα ἐγκαίνια καὶ ἡ πρώτη διέλευσις πλοίων ἐκ τῆς διώρυγος (ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον) ἐγένοντο τὴν 17.11.1869.

Οὕτως ἐπῆλθεν ἡ τόσον σημαντικὴ ἔνωσις τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ κατ' οὐσίαν τῆς Εὐρώπης μετὰ τῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Ἀπο᾽ Ἀνατολῆς.

Ἄλλ' ἐνῶ, ὡς ἀνεφέρθη, ἔντονος ὑπῆρξεν ἡ ἀντίδρασις τῆς Μ. Βρεταννίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς διώρυγος, ὅταν ἤρχισεν ἡ χρησιμοποίησις τῆς, αὕτη μετέβαλε στάσιν καὶ ἐπεδίωξε νὰ θέσῃ τὴν διώρυγα ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν τῆς. Τοῦτο ἐπέτυχεν ὅταν, ἐπωφελουμένη οἰκονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ Χεδίβου Ἰσμαήλ ἠγόρασεν — ὡς εἰς παρ. 1.2 θὰ γίνῃ λόγος — τὴν πλειονοψηφίαν τῶν μετοχῶν τῆς ἀνωτέρω ἀναφερθείσης ἐταιρίας τῆς Διώρυγος καὶ περαιτέρω ὅταν, τὴν 11.7.1882 κατέστησε τὴν περιοχὴν τῆς διώρυγος στρατιωτικὴν βάσιν, παρὰ τὰς διαμαρτυρίας τῆς ρηθείσης ἐταιρίας. Ἐκτοσε καὶ ἐπὶ μακρὸν ἡ περιοχὴ τῆς διώρυγος ἠλέγγετο στρατιωτικῶς ὑπὸ βρεταννικῶν δυνάμεων.

Πρὸς πληρεστέραν τῆς κατοχύρωσιν ἡ Μ. Βρεταννία προσεπάθησε νὰ ρυθμίσῃ τὰ τοῦ καθεστώτος τῆς διώρυγος διὰ Διεθνoῦς Συμφωνίας. Ἐν πρώτοις, ἐπεδίωξε νὰ ἀποσπάσῃ ἀπόφασιν τῶν μεγάλων Δυνάμεων, σχετικῶς μετὰ τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοΐαν εἰς τὴν διώρυγα, αἵτινες κατὰ τὸ 1884 ἀπεφάσισαν νὰ ὀργανωθῆ, μετὰ τὴν σύμπραξιν καὶ τῆς Τουρκίας «ναυτικὴ ὑπηρεσία ἀστυνομύσεως» διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἐλευθέρας ναυσιπλοΐας. Ἦδη ὁμως ἐξεδηλοῦτο ἐμφανῆς ὁ μεταξὺ Βρεταννίας καὶ Γαλλίας ἀνταγωνισμὸς διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς διώρυγος. Συνεπεῖα αὐτοῦ, ἡ συγκληθεῖσα τὴν 30.3.1885 εἰς Παρισίους Συνδιάσκεψις διὰ τὴν προστασίαν τῆς διώρυγος, εἰς τὴν ὁποίαν πλὴν τῶν Μεγ. Δυνάμεων, μετέσχον καὶ ἡ Τουρκία, ἡ Ἰσπανία, αἱ Κάτω Χῶραι καὶ ἡ Αἴγυπτος, παρέμεινεν ἄνευ ἀποτελέσματος. Διὰ καταλλήλων ὁμως βρεταννικῶν διπλωματικῶν χειρισμῶν, ἐπῆλθε προσέγγισις τῶν γαλλοβρεταννικῶν ἀπόψεων καὶ τὴν 29ην Ὀκτωβρίου 1888 συνήφθη εἰς Παρισίους Διεθνῆς Συνθήκη «περὶ τοῦ καθεστώτος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ» ἐκ 17 ἄρθρων. Αὕτη ὑπεγράφη ὑπὸ τῆς

Γερμανίας, τῆς Αὐστρουγγαρίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Μ. Βρεταννίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ρωσίας, τῆς Ἰσπανίας, τῶν Κάτω Χωρῶν καὶ τῆς Τουρκίας καὶ δι' αὐτῆς καθιερώθη ἡ ἐλευθερία τῆς διὰ τῆς διώρυγος ναυσιπλοΐας, τόσον κατὰ τὰς περιόδους εἰρήνης, ὅσον καὶ πολέμου. Διὰ τὴν Μ. Βρεταννίαν ἡ Σύμβασις αὕτη εἶχε θεωρητικὸν χαρακτήρα, διότι, εἰς τὴν πραγματικότητα, ἀφ' ἐνὸς λόγῳ τῆς πλειοψηφίας τὴν ὁποίαν ἐξησφάλισεν εἰς τὴν ἑταιρίαν τῆς διώρυγος καὶ ἀφ' ἑτέρου — καὶ κυρίως — λόγῳ τοῦ ὅτι ἐδέσποζεν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ κατεῖχε τὰ καίρια σημεῖα εἰς τὴν Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον, εἶχεν ὅπωςδῆποτε ὑπὸ τὸν ἑλεγχόν της τὴν διώρυγα.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου, ἡ μὲν Αἴγυπτος ἔλαβεν ὀρισμένα μέτρα (1914) διὰ τὴν μὴ χρησιμοποίησιν τῆς διώρυγος ὡς καταφυγίου παρὰ τῶν ἐμπολέμων πλοίων, ἡ δὲ Μ. Βρεταννία διετήρησε τὸν στρατιωτικὸν ἑλεγχον ἐπὶ τῆς διώρυγος, ἰδίᾳ μετὰ τὴν ἀπόκρουσιν ἐπιθέσεως μιᾶς Γερμανοτουρκικῆς στρατιᾶς, ἣτις ὠρμήθη ἐκ Παλαιστίνης καὶ ἐπραγματοποίησεν ἐξ Ἀνατολῶν εἰσβολήν, δι' ἧς ἠπειλήθη ἡ διώρυξ.

Κατὰ τὸ μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων διάστημα ἐνισχύθη ἐτι μᾶλλον ἡ ἐπὶ τῆς διώρυγος βρεταννικὴ κυριαρχία. Καὶ ναὶ μὲν κατὰ τὸ 1935 ἡ διώρυξ ἐχρησιμοποιήθη διὰ τὴν μεταφορὰν ἰταλικῶν στρατευμάτων ἐπιτεθέντων καὶ καταλαβόντων τὴν Αἰθιοπίαν, ἀλλὰ κατὰ τὸ 1936 ὑπεγράφη ἀγγλοαιγυπτιακὴ Συνθήκη Συμμαχίας, διὰ τῆς ὁποίας ἀνετέθη εἰς τὴν Μ. Βρεταννίαν ἡ ἄμυνα τῆς περιοχῆς τῆς διώρυγος.

Ἡ βρεταννικὴ κυριαρχία ἐπὶ τῆς διώρυγος διετηρήθη καὶ κατὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον, παρὰ τὸν ἐκδηλωθέντα κατὰ τὸν Ἰούλιον τοῦ 1942 κίνδυνον ἐκ τῆς ραγδαίας προελάσεως τῆς Στρατιᾶς τοῦ Ρόμμελ, ἣτις ἀνεκόπη εἰς Ἑλ - Ἀλαμείν, ὀλίγον ἔξω τῆς Ἀλεξανδρείας. Αἱ ἐπακολουθήσασαι νίκαι τῶν βρεταννικῶν στρατευμάτων ὑπὸ τὸν Στρατάρχη Μοντγκόμερυ καὶ ἡ κατὰ τὸ 1943 γενομένη συνθηκολόγησις τῆς Ἰταλίας, ἔστερέωσαν τὸν βρεταννικὸν ἑλεγχον ἐπὶ τῆς διώρυγος καὶ ἔδωκαν τὴν εὐκαιρίαν νὰ καταδειχθῇ διὰ μίαν εἰσέτι φορὰν, ὁ σοβαρὸς ρόλος καὶ ἡ σημασία αὐτῆς.

Ἡ κατάστασις μετεβλήθη μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον, ὅτε εἰς τὴν Αἴγυπτον — ὡς καὶ εἰς πολλὰς ἄλλας περιοχὰς καὶ χώρας — ἐξεδηλώθη ἔντονον ἀντιαποικιοκρατικὸν καὶ ἐθνικιστικὸν πνεῦμα, συνεπεία τῶν ὁποίων ἐζητήθη ὑπὸ τῶν Αἰγυπτίων ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν βρεταννικῶν στρατιωτικῶν δυνάμεων ἐκ τῆς περιοχῆς τῆς διώρυγος. Ἐνώπιον τῆς δεξυτέρας ταύτης οἱ Βρεταννοὶ ἐδέχθησαν νὰ περιορισθοῦν εἰς τὴν ζώνην μεταξὺ Πόρτ - Σάϊντ καὶ Ἰσμαηλίας, ἀλλ' οἱ Αἰγύπτιοι ἦσαν ἀνένδοτοι, ἐπιμένοντες εἰς πλήρη ἀνεξαρτησίαν καὶ πλήρη ἀπομάκρυνσιν τῶν Βρεταννῶν, φθάσαντες εἰς αἰματηρὰς ἐκδηλώσεις κατὰ τῶν Βρεταννῶν εἰς Κάϊρον (26.1.1952).

Μετὰ τὴν ἀνακήρυξιν τῆς Δημοκρατίας, κατόπιν τῆς ἐπαναστάσεως τοῦ Ναγκίμπ καὶ τῆς ἐκδιώξεως τοῦ Φαρούκ, ἀπὸ αἰγυπτιακῆς πλευρᾶς συνεχίσθη ἡ πίεσις διὰ τὴν ἀποχώρησιν τῶν βρεταννικῶν δυνάμεων, ἐνῶ ἀπὸ βρεταννικῆς πλευρᾶς, μὲ τὴν ὑποστήριξιν καὶ τῶν Η.Π.Α., ἐπεδιώκετο ἡ ἐξεύρεσις συμβιβαστικῆς λύσεως, διὰ νὰ μὴ χαθῇ παντελῶς ὁ ἑλεγχος ἐπὶ τῆς διώρυγος.

Τὴν 26 Ἰουλίου 1956 ὁ Πρόεδρος Νάσσερ ὠλοκλήρωσε τὸ τέλος τῆς βρεταννικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς διώρυγος διὰ τῆς κρατικοποιήσεως αὐτῆς καὶ τῆς ἐκμεταλλεομένης ταύτην ἑταιρίας, συστήσας ὡς ἀρμοδίαν αἰγυπτιακὴν ἀρχὴν τὴν Suez Canal Authority.

Ὡς ἀντίδρασις εἰς τὴν αἰγυπτιακὴν ταύτην ἐνέργειαν ἐνεφανίσθη τὴν 12.9.1956 ἡ σύστασις ἐν Λονδίῳ διακρατικοῦ ὄργανισμοῦ, τῆς SCUA (Suez - Canal Users Association), μὲ συμμετοχὴν, τῶν Η.Π.Α. κατὰ 20%, τῆς Μ. Βρεταννίας κατὰ 20%, τῆς Γαλλίας κατὰ 15% καὶ λοιπῶν κρατῶν κατὰ 45%.

Ἡ κατὰ τῶν αἰγυπτιακῶν μέτρων ἀντίδρασις εἶχε συνέχειαν, ἥτις ἐξεδηλώθη τὴν 5.11.1956, δι' ἀναληφθέντος παρὰ τῶν Βρεταννῶν καὶ τῶν Γάλλων (ἐπικουρουμένων ὑπὸ τῶν Ἰσραηλινῶν) στρατιωτικοῦ ἐγχειρήματος κατὰ τῆς Αἰγύπτου, τὸ ὅποσον δὲν εἶχε τὰ ὑπὸ τῶν ἐπιτεθέντων ἀναμενόμενα ραγδαῖα ἀποτελέσματα, ὁ δὲ πόλεμος ἐκεῖνος τῶν «10 ἡμερῶν» ἐσταμάτησε διὰ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Ο.Η.Ε. Ἐκ τῶν πολεμικῶν τούτων ἐνεργειῶν καὶ λόγῳ βυθίσεως ἐντὸς τῆς διώρυγος 40 περίπου πλοίων, αὕτη κατέστη ἀδιάβατος καὶ ἀπητήθη χρόνος μέχρι τέλους Μαρτίου τοῦ 1957 διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῇ καὶ ἀποδοθῇ ἐκ νέου εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν. Μετὰ ταῦτα ὁ Πρόεδρος Νάσσερ ἐσχεδίασε νὰ διαπλατύνῃ καὶ ἐκβαθύνῃ τὴν διώρυγα, ἀλλ' ἐπῆλθε νέα κρίσις ἥτις ἐματαίωσε τὰ σχέδια τοῦτα.

Καί, ἐνῶ ἦτο μικρᾶς διαρκείας ἡ ἀχρήστευσις τῆς διώρυγος κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1956, ἡ σημειωθεῖσα νέα κρίσις, κατὰ τὸν πόλεμον τῶν «6 ἡμερῶν» τοῦ Ἰουνίου τοῦ 1967, κατεδίκασε τὴν διώρυγα εἰς «κλείσιμον» ἐπὶ μακρόν, συνεχιζόμενον εἰσέτι.

Ἦδη, ὅμως, μετὰ τὴν νέαν πρόσφατον Ἰσραηλινοαἰγυπτιακὴν σύγκρουσιν τοῦ Ὀκτωβρίου 1973 καὶ τὴν μετ' αὐτὴν, διὰ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐξωτερικῶν τῶν Η.Π.Α. κ. Κίσσιγκερ, συμφωνίαν τῶν δύο ἐμπολέμων μερῶν, ἥτις, ὡς ἐλπίζεται, θὰ ὀδηγήσῃ εἰς Συνθήκην Εἰρήνης, ἀρχίζει νὰ διαφαίνεται εἰς τὸν ὀρίζοντα ἡ ἐκ νέου διάνοιξις τῆς διώρυγος καὶ ἡ ἐκ νέου ἀπόδοσις τῆς εἰς τὴν διεθνή ναυσιπλοΐαν.

1.2 Τὸ ἱστορικὸν τῆς ἑταιρίας τῆς διώρυγος

Ὁ Γάλλος μηχανικὸς Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps, ὅστις ἔλαβε παρὰ τοῦ Σαῖντ - Πασσᾶ κατὰ τὸ 1854 τὴν ἄδειαν ἰδρύσεως ἑταιρίας πρὸς διάνοξιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἱδρυσεν κατὰ τὸ 1854 τὴν Compagnie Universelle du Canal Maritime du Suez, μὲ κεφάλαιον 200 ἑκατομ. γαλ. φράγκων, κατανεμημένον εἰς 400.000 μετοχάς, ὀνομαστικῆς ἀξίας 500 φρ. ἐκάστης. Αἱ μετοχαὶ αὗται ἠγοράσθησαν κατὰ 50% ὑπὸ Γάλλων — καὶ μάλιστα ὑπὸ προσώπων μετρίας οἰκονομικῆς καταστάσεως — κατὰ 25% ὑπὸ Τούρκων καὶ τὸ ὑπόλοιπον 25% περιῆλθεν εἰς τὸν Σαῖντ - Πασσᾶν.

Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν διάνοξιν — ὡς ἀνεφέρθη — διήρκεσαν ἐπὶ 10 ἔτη καὶ ἡ σχετικὴ δαπάνη ἀνήλθεν εἰς 25.725.000 Λ.Α.

Κατὰ τὴν ἀρχικὴν συμφωνίαν, ἡ Αἴγυπτος θὰ ἐλάμβανε ποσοστὸν 15%

ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῆς ἐταιρίας διὰ 99 ἔτη (ἦτοι, ἀπὸ 17.11.1869 μέχρι 17.11.1968), ἀκολούθως δὲ ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς διώρυγος θὰ περιήρχετο εἰς τὸ αἰγυπτιακὸν κράτος.

Ἡ Μ. Βρετανία, ἡ ὁποία ἀρχικῶς, ὡς προαναφέρθη, εἶχεν ἀντιταχθῆ εἰς τὴν διάνοξιν, ὑπῆρξεν ἐξ ἀρχῆς ἐκείνη, ἥτις κατὰ τὸ πλεῖστον ἐχρησιμοποίησε τὴν διώρυγα διὰ τῶν πλοίων τῆς, ἀφ' οὗ ταῦτα ἐκάλυπτον κατὰ τὸ 1870, ποσοστὸν περίπου 75% τῆς συνολικῆς κινήσεως τῆς διώρυγος.

Τὸ γεγονός τοῦτο καὶ ἡ πρόβλεψις τῆς σπουδαιότητος τῆς διώρυγος διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν τοῦ μέλλοντος, ὠδήγησαν τὸν Ἄγγλον πρωθυπουργὸν Ντισραέλι κατὰ τὸ 1875, εἰς τὴν ἀγορὰν παρὰ τοῦ Χεδίβου Ἰσμαήλ, περιελθόντος εἰς δεινὴν οἰκονομικὴν θέσιν, 176.602 μετοχῶν τῆς ἐταιρίας, ἀντὶ 4 ἑκατομ. Λ.Α. Οὕτω, ἡ Μ. Βρετανία κατέστη κάτοχος τοῦ μεγαλύτερου ποσοστοῦ μετοχῶν τῆς ἐταιρίας, διὰ τὴν φθάση κατὰ τὸ 1947 τὴν εἰς χεῖρας τῆς 295.026 μετοχῶν ἐπὶ συνόλου 652.934, ἐξασφάλισασι τοιοῦτοτρόπως τὸν οὐσιαστικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῆς ἐταιρίας καὶ τῆς διώρυγος.

Εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν διοδίων ἐσημειώθη περιπλοκή. Διὰ τῆς ἀρχικῆς συμφωνίας ταῦτα εἶχον καθορισθῆ εἰς 10 φρ. κατὰ τόν. χωρητικότητος πλοίου καὶ κατ' ἐπιβάτην. Τὸ 1872 ἡ ἐταιρία προέβη εἰς αὐξησίν των, μὲ συνέπειαν νὰ συγκληθῆ τὴν 6.10.1873 εἰς Κωνσταντινούπολιν Διεθνῆς Ἐπιτροπῆ, ἡ ὁποία καθώρισε ταῦτα εἰς 14 φρ. κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος, μὲ κλιμάκωσιν μέχρι 10 φρ. Ἠκολούθησαν μειώσεις τῶν διοδίων ὡς ἑξῆς : Τὸν Ἰανουάριον 1884 καθώρισθησαν ταῦτα εἰς 10 φρ. κατὰ κ.κ.χ., τὸ 1885 εἰς 9,50 φρ., τὸ 1906 εἰς 7,50 φρ. καὶ ἀπὸ 1.4.1928 εἰς 7 φρ. διὰ τὰ ἔμπορτα πλοῖα καὶ 4,50 φρ. διὰ τὰ ὑπὸ ἔρμα διερχόμενα τὴν διώρυγα, διὰ Suez - Canal Net Ton τῶν 100 Cubic Feet, κατηργήθησαν δὲ τὰ διόδια διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Ἀπὸ 15.9.1951 τὰ διόδια καθώρισθησαν εἰς 34 - 36,5 πιάστρας κατὰ τόν. διὰ τὰ ἔμπορτα καὶ κατὰ 15,5 - 17 πιάστρας διὰ τὰ ὑπὸ ἔρμα πλοῖα. Ἀπὸ 1.1.1966 ταῦτα ηὐξήθησαν εἰς 43,30 καὶ 19,74 πιάστρας ἀντιστοίχως.

Τὰ ποσὰ τὰ ὁποῖα εἰσπράττοντο ἦσαν σημαντικά, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἀκολούθων ἐνδεικτικῶν στοιχείων.

Ἔτος	Ἀριθμοὶ διελθόντων πλοίων	Κόροι καθ. χωρ/τητος	Εἰσπράξεις εἰς γαλ. φράγκα
1870	448	436.609	5.159.327
1900	3.441	9.738.157	90.623.608
1938	6.127	34.249.745	1.784.278.091
1952	12.168	86.137.037	26.849.015.735

(Καὶ μετὰ τὴν κρατικοποίησιν τῆς διώρυγος αἱ εἰσπράξεις ἦσαν ὑψηλαί. Κατὰ τὸ 1962 ὑπελογίσθησαν αἱ εἰσπράξεις τῆς διώρυγος εἰς 53.900.000 λίρας Αἰγύπτου καὶ τὸ 1963 εἰς 71.300.000 λίρας Αἰγύπτου, ἦτοι ἐσημειώθη αὐξησης κατὰ 17.400.000 ἢ κατὰ 25%. Κατὰ τὸ ἔτος 1966, τὸ τελευταῖον πρὸ τοῦ κλεισίματος, αἱ εἰσπράξεις ἀνῆλθον εἰς 95.187.216 Λ. Αἰγ.).

Είναι προφανής, ὅθεν, ἡ ἐπελθοῦσα διὰ τῆς κρατικοποιήσεως τῆς ἐταιρίας (καὶ τῆς διώρυγος) βλάβη εἰς τὴν ἐταιρίαν. Ἐπειδὴ ὁμως αὕτη εἶχε καταστῆ ἰσχυρὸς οἰκονομικὸς ὀργανισμὸς, δὲν ἐξηφανίσθη μετὰ τὴν κρατικοποίησιν. Ἐκ τῶν πρώην μετόχων αὐτῆς προέκυψεν ὡς Holding Company (ἐταιρία χαρτοφυλακίου) ἡ Compagnie Financière de Suez, με ἔδραν τοὺς Παρισίους, εἰς τὴν ὁποίαν ἡ αἰγυπτιακὴ Κυβέρνησις κατέβαλε κατὰ τὸ 1962, ὡς ἀποζημίωσιν, ποσὸν 4 δις. Λ. Αἴγ. Ἡ ἀνωτέρω ἐταιρία κατὰ τὸ 1964 ἐξησφάλισε συμμετοχὴν κατὰ 10% εἰς τὴν Banque de l' Union Parisienne καὶ τὸ αὐτὸ ἔτος ἴδρυσεν μίαν θυγατρικὴν ἐπιχείρησιν, με ἔδραν τὴν Γενεύην, τὴν Société de Financement International de la Compagnie de Suez. Ὅμοίως μετέσχεν εἰς 130 περίπου ἐταιρίας γαλλικὰς καὶ ξένας, ἐν αἷς καὶ εἰς τὰς Union pour le financement à long et moyen terme, Compagnie Financière et Industrielle, Algeco, Société d' épargne mobilière κ. ἄ.

2. Ἡ Διώρυξ τοῦ Σουεζ καὶ ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μέχρι τῆς κρίσεως τοῦ 1956

2.1 Χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα καὶ σημασία τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ

A. Στοιχεῖα τῆς διώρυγος καὶ τρόπος διάπλου της παρὰ τῶν πλοίων

Κατὰ τὴν περάτωσιν τῆς κατασκευῆς της, ἡ διώρυξ εἶχε μῆκος, κατ' ἄλλους 162,5, κατ' ἄλλους δὲ μέχρις 168 χλμ., πλάτος 22 μ. καὶ βάθος 8 μ. Ἐκτοτε ὑπέστη ὀκτὼ ἐκβαθύνσεις καὶ διαπλατύνσεις (ἡ ἐνάτη καὶ σημαντικωτέρα θὰ ἐγίνετο κατὰ τὸ ματαιωθὲν Σχέδιον Νάσσερ τοῦ 1966), διήλθεν ἐκ τοῦ βάθους τῶν 10,36 μ., τῶν 10,52 μ. (1954) καὶ τῶν 11,58 μ. (1966), ἢ 38 πόδ., ἐνῶ τὸ πλάτος της διήλθεν ἐκ τῶν 45 μ., 60μ., διὰ τὴν φθάσῃ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν εἰς 160 - 200 μ. (χρησιμοποιήσιμον 110μ.)

Τὰνωτέρω εἰς τὴν πρᾶξιν ἐσήμαινον ὅτι, ἐκ τῆς διώρυγος ὑπὸ τὴν νεωτέραν της μορφήν ἠδύνατο νὰ διέρχωνται πλοῖα ἕως 50.000 τόν. ἔμπορτα καὶ μεγαλυτέραν μεγεθῶν μερικῶς ἔμπορτα ἢ ὑπὸ ἔρμα.

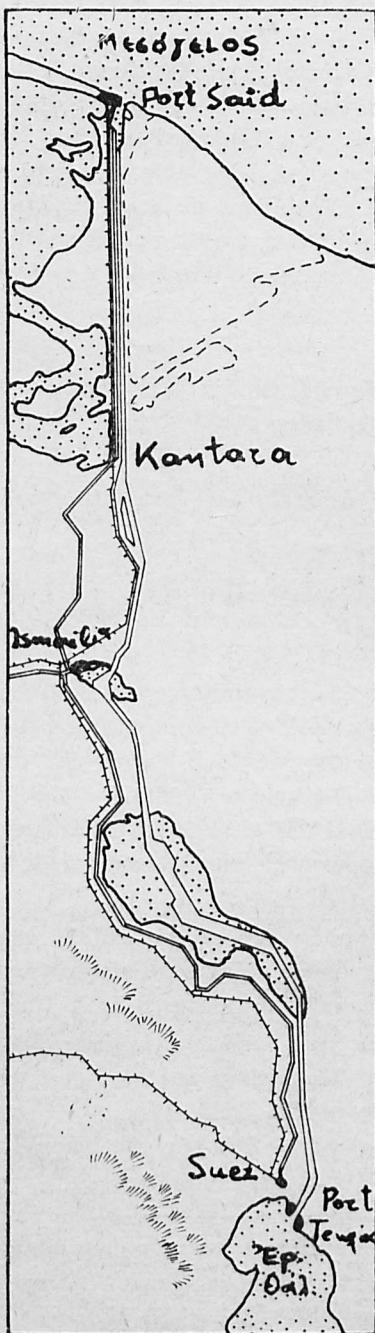
Οἱ συνδεθέντες διὰ τῆς διώρυγος λιμένες ἦσαν τὸ Πόρτ - Σάϊντ (Bur Said - Port Said) ἐπὶ τῆς Μεσογείου καὶ τὸ Σουεζ (El Suweis - Suez) ἐπὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης (ἴδε σχῆμα ἀριθ. 1).

Κατὰ τὸ 1869, ὁ μέσος ὄρος διάπλου τῆς διώρυγος ἦτο 3 ἡμέραι, ἐνῶ οὗτος διὰ τὸ ἔτος 1952 ἦτο 11 ὥραι καὶ 11'.

Ἡ διέλευσις τῶν πλοίων ἐγένετο διὰ δύο νηοπομπῶν (Convoies) ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον, ἡμερησίως καὶ διὰ μιᾶς νηοπομπῆς ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν.

Ἐπελογίζετο ὅτι ἐκ τῆς διώρυγος διήρχοντο ἡμερησίως περὶ τὰ 50 πλοῖα, με ἀνωτάτην δυναμικότητα διελεύσεως 70 πλοίων.

Πίναξ ἀριθ. 1
Χάρτης τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ



Β. Ήμασια τής διανοίξεως τής διώρυγος

Ἡ διάνοιξις τής διώρυγος τοῦ Σουέζ ἀπετέλεσεν ἓν ἐκ τῶν σημαντικωτέρων γεγονότων τής παγκοσμίου ἱστορίας καὶ ἐδημιούργησε νέας συνθήκας, τόσον ἀπὸ πολιτικοστρατιωτικῆς, ὅσον καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

Ἡ ἐπελθοῦσα σύνδεσις μεταξὺ Μεσογείου καὶ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ κατ' οὐσίαν μεταξὺ Εὐρώπης - Ν. Ἀσίας - Ἰνδιῶν - Ἄπω Ἀνατολῆς, ἔφερεν εἰς τὸ προσκῆνιον τοῦ παγκοσμίου ἐνδιαφέροντος τὴν περιοχὴν τής Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν.

Ὁ πλοῦς μεταξὺ Ἰνδιῶν - Δ. Εὐρώπης ἐσυντομεύθη κατὰ 4.500 μίλια, μὲ ἀντίστοιχον μείωσιν τῶν ἡμερῶν ταξιδίου καὶ τοῦ κόστους θαλασσίας μεταφορᾶς.

Ἡ δύναμις ἣ ὁποία θὰ ἤλεγχε τὴν διώρυγα, θὰ εἶχε πολιτικὴν καὶ στρατιωτικὴν ἐπιρροὴν ἐφ' ὀλοκλήρου τής εὐρυτάτης περιοχῆς, Β.Α. Ἀφρικῆς, Χερσονήσου Σινᾶ, Περσικοῦ Κόλπου καὶ Ἰνδιῶν. Οὕτως ἐξηγεῖται ἡ προσπάθεια τής Μ. Βρεταννίας, ἀρχικῶς νὰ κυριαρχήσῃ ἐπὶ τής διώρυγος καὶ κατ' ἐπέκτασιν ἐπὶ τής Αἰγύπτου καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ ἀντιστῆ διὰ παντὸς μέσου εἰς τὸν ἐκδηλωθέντα ἀνταγωνισμόν διὰ τὸν ἔλεγχον τής διώρυγος, καταφυγοῦσα μετὰ τής Γαλλίας καὶ εἰς πολεμικὸν ἐγχείρημα κατὰ τής Αἰγύπτου, ὅταν διεπίστωσεν ὅτι ἦτο ἀναπόφευκτος ἡ ἀπώλεια τοῦ ἐλέγχου τής διώρυγος. Ἀκόμη καὶ σήμερον, ὅταν λέγεται ὅτι αἱ δύο ἡγέτιδες τοῦ κόσμου δυνάμεις, αἱ Η.Π.Α. καὶ ἡ Σοβ. Ἐνωσις, συμφωνοῦν καὶ ἐπιθυμοῦν τὴν ἐκ νέου διάνοξιν τής διώρυγος, ἀσφαλῶς ὑποκρύπτεται ὀπισθεν τής ἐπιθυμίας ταύτης, ἡ ἐπιδιώξις τοῦ ἐλέγχου τής διώρυγος παρ' ἐκάστης ἐξ αὐτῶν.

Διὰ τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, ἡ διάνοιξις τής διώρυγος ἀπετέλεσε σημαντικὸν παράγοντα προόδου καὶ ἀναπτύξεως. Ἐμπορεύματα παραγόμενα εἰς Ἰνδίας, Ἄπω Ἀνατολὴν καὶ Αὐστραλίαν (ὄρυζα, ἐλαιοῦχοι σπόροι, τέιον, ἔρια, ἰούτη, καουτσοῦκ κ. ἄ.), ἠδύναντο νὰ διοχετεύωνται εὐχερῶς εἰς τὰς ἀγορὰς τής Δ. Εὐρώπης καὶ εἰς μεγαλυτέρας ποσότητας, λόγῳ ἐπελθούσης μειώσεως τοῦ κόστους διαθέσεως αὐτῶν, μετὰ τὴν μείωσιν τῶν ἐξόδων μεταφορᾶς τῶν.

Διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ἡ διάνοιξις τής διώρυγος ἐσήμαινεν ἀπαρχὴν νέας ἐποχῆς, λόγῳ : 1) συντομεύσεως ἀποστάσεων (περὶ ἧς κατωτέρω ἐκτενέστερον), 2) μειώσεως τοῦ κόστους μεταφορῶν, 3) δημιουργίας μιᾶς νέας θαλασσίας ἀρτηρίας καὶ 4) ἀναπτύξεως λιμένων (Ἄν. Μεσογείου, Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης), οἷτινες προηγουμένως ἦσαν ἥσσοнос σημασίας.

Τὸ σημαντικώτερον διὰ τὴν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Οἰκονομίαν στοιχεῖον ἦτο ἡ διὰ τής διώρυγος μεταφορὰ πετρελαίου ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Εὐρώπην. Ἐκ τής ἐν λόγῳ περιοχῆς προέρχεται περίπου τὸ 60% τής διὰ θαλάσσης διακινουμένης ποσότητος πετρελαίου, τὸ ἥμισυ δὲ ἐκ τής ποσότητος ταύτης εἶχεν ὡς προορισμόν εὐρωπαϊκοὺς λιμένας. Τὰ κατωτέρω παρατιθέμενα στοιχεῖα παρέχουν ἑναργῆ εἰκόνα τῶν διὰ τής διώρυγος διακινηθεισῶν ποσοτήτων ἐμπορευμάτων, ἐν γένει καὶ πετρελαίου, εἰδικώτερον.

Αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις, ὅθεν, ἐκ τής διανοίξεως τής διώρυγος ἦσαν

ιδιαιτέρως έντονοι, εις τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, τὴν Διεθνή Ναυτιλιακὴν Οἰκονομίαν, τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικὴν Γεωγραφίαν, τὴν Οἰκονομικὴν Πολιτικὴν ἐνίων κρατῶν (ὡς ἡ Μ. Βρεταννία καὶ ἡ Γαλλία), τὴν ἱκανοποίησιν ἀναγκῶν καὶ τὰς μεταβολὰς τῶν συνηθειῶν τῶν καταναλωτῶν ὀρισμένων εὐρειῶν περιοχῶν (Εὐρώπη, Ἰνδία), τὴν δημοσίαν οἰκονομίαν τῆς Αἰγύπτου (πρὸ τῆς κρατικοποιήσεως καὶ ἰδίᾳ μετ' αὐτήν), τὴν αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαίου εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, τὰς ὠφελείας αἱ ὁποῖαι προεκλήθησαν εἰς τινὰ κράτη, τὰ ὁποῖα λόγῳ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος κατέστησαν κέντρα ἀναπτύξεως ἐμπορικῆς, ναυτιλιακῆς καὶ ναυπηγοεπισκευαστικῆς δραστηριότητος κ.ο.κ.

Γ. Ἡ συντόμευσις τῶν ἀποστάσεων

Ὡς προελέχθη, αἱ στρατιωτικοπολιτικά, ὅσον καὶ αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος, ὠφείλοντο βασικῶς εἰς τὴν συντόμευσιν τῶν πλῶν τῶν δι' αὐτῆς διερχομένων πλοίων.

Διὰ τὸ νὰ γίνῃ τοῦτο πληρέστερον ἀντιληπτὸν παρατίθενται κατωτέρω (ἐνδεικτικῶς) συγκριτικὰ στοιχεῖα ἀποστάσεων διὰ πλοῦν μέσῳ διώρυγος (Suez Route) καὶ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἑλπίδος (Cap Route)

	Εἰς ναυτικὰ μίλια	
	Διὰ διώρυγος Σουεζ	Διὰ τοῦ ἀκρω- ρίου Κ.Ε.
Λονδῖνον - Βομβάη	6.270	10.710
Λονδῖνον - Ἀμπαντάν	6.400	11.300
Λονδῖνον - Καλκούτα	7.933	11.465
Λονδῖνον - Σιγκαπούρη	8.250	11.600
Λονδῖνον - Γιοκοχάμα	11.150	14.420
Λονδῖνον - Φρημάντλ	9.670	10.900
Λονδῖνον - Σίδνεϋ	11.535	12.415
Λονδῖνον - Μομπάσα	6.014	8.675

Ἔτερα ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα εἰς ποσοστὰ (τὸ ποσοστὸν δεικνύει κατὰ πόσον συντομεύεται ἡ ἀπόστασις εἰς ναυτικὰ μίλια διὰ τῆς διώρυγος ἔναντι τῆς ταιαύτης διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου):

Ἀμβουργον - Βομβάη	κατὰ	43%
Λονδῖνον - Περσικὸς Κόλπος	»	42%
Ρότερνταμ - Σιγκαπούρη	»	31%
Χάβρη - Κουβέιτ	»	40%
Γενεύη - Βομβάη	»	59%

Δ'. Αί κύριαι θαλάσσιαι ὁδοὶ παγκοσμίως μετὰ τὴν διάνοιξιν τῆς διώρυγος

Μετὰ τὴν διάνοιξιν τῆς διώρυγος διεμορφώθησαν παγκοσμίως αἱ ἀκόλουθοι κύριαι θαλάσσιαι ὁδοί, αἵτινες ἐχρησιμοποιοῦντο ὑπὸ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου):

α) Ὅδὸς Βορείου Ἀτλαντικοῦ (North Atlantic - Route), συνδέουσα λιμένας Β. Ἀμερικῆς μὲ λιμένας Εὐρώπης, Μ. Βρεταννίας, Μεσογειακῆς Ἀφρικῆς.

β) Ὅδὸς Β. Εἰρηνικοῦ (North Pacific Route), συνδέουσα λιμένας Β. Ἀμερικῆς πρὸς Εἰρηνικὸν Ὠκεανόν, μὲ λιμένας Ἰαπωνίας, Φιλιππίνων, Κίνας.

γ) Ὅδὸς Νοτίου Ἀφρικῆς (South Africa Route), συνδέουσα λιμένας Ἀνατολικῆς Ἀμερικῆς, Δ. Εὐρώπης καὶ Νοτίου, Ν.Α. καὶ Δ. Ἀφρικῆς.

δ) Ὅδὸς Νοτίου Ἀμερικῆς (South America Route), συνδέουσα λιμένας Νοτίου Ἀφρικῆς, Ν. Ἀμερικῆς, Ἀτλαντικοῦ καὶ Εἰρηνικοῦ.

ε) Ὅδὸς Νοτίου Εἰρηνικοῦ (South Pacific Route), συνδέουσα λιμένας Εἰρηνικοῦ μὲ λιμένας Αὐστραλίας.

στ) Ὅδὸς Καρραϊβικῆς Θαλάσσης (Caribbean Sea Route), ἐξυπηρετοῦσα τοὺς λιμένας τοῦ κόλπου τοῦ Μεξικοῦ καὶ τῆς Καρραϊβικῆς.

ζ) Ὅδὸς διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ (Panama Canal Route), ἣτις ἀποτελεῖ προέκτασιν τῆς προηγουμένης, μὲ σημαντικὴν οἰκονομικὴν καὶ στρατηγικὴν σημασίαν, συνδέουσα ἀμερικανικοὺς λιμένας μεταξύ των (ὡς Ν. Ὑόρκης - Σάν Φραντσίσκο) καὶ ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ μὲ τὴν Ἰαπωνίαν (Ν. Ὑόρκη - Γιοκοχάμα) κ.λ.π.

η) Ὅδὸς διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ (Suez Canal Route), συνδέουσα τὴν Μεσόγειον μετὰ λιμένων τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς, Ν.Α., Ν. Ἀσίας καὶ Αὐστραλίας.

Οὕτω, ἡ θαλασσία ὁδὸς διὰ τῆς διώρυγος κατέστη μία τῶν σημαντικωτέρων θαλασσιῶν ὁδῶν διὰ τὴν διεθνή ναυσιπλοΐαν.

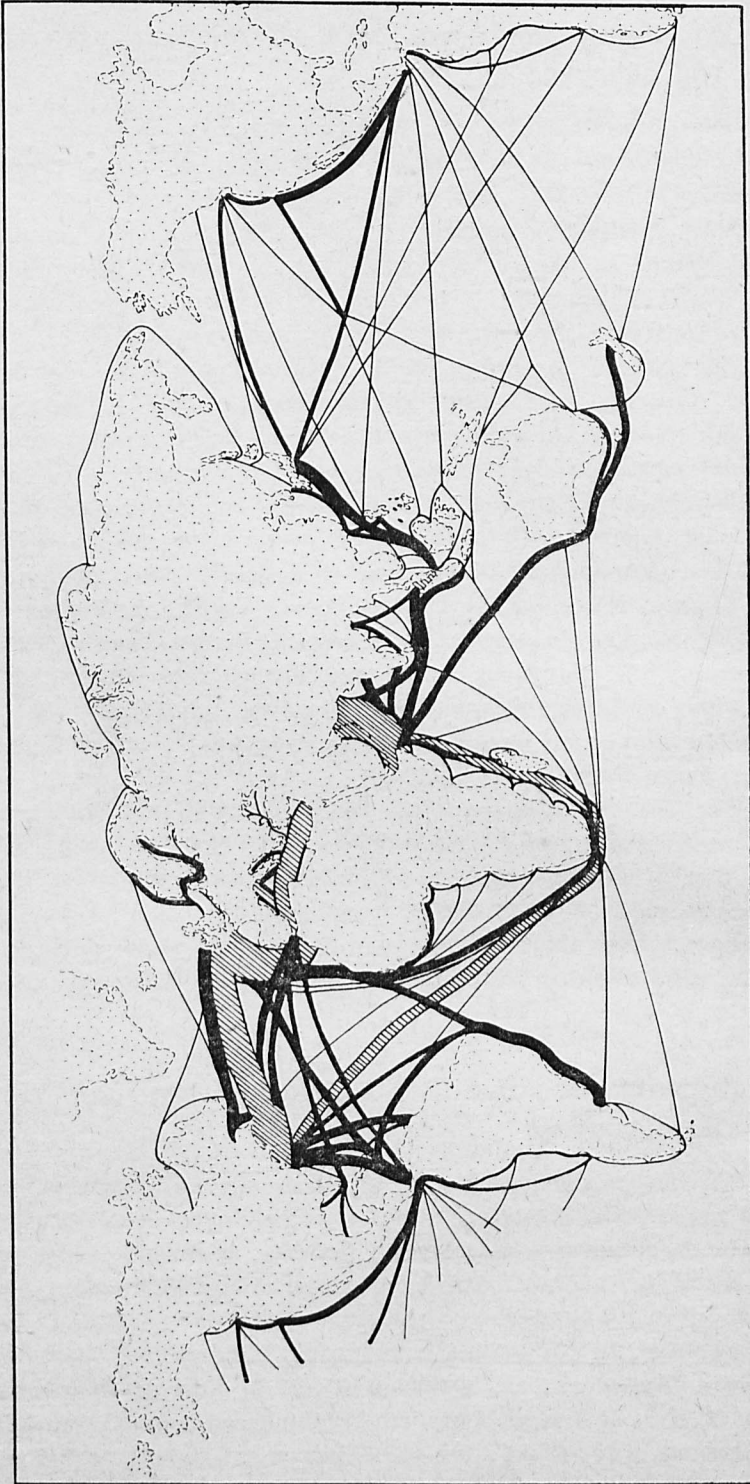
Σαφεστέραν εἰκόνα περὶ αὐτῶν δύναται τις νὰποκομίση διὰ προσφυγῆς εἰς τὸν παρατιθέμενον χάρτην τῶν κυρίων διεθνῶν θαλασσιῶν ὁδῶν (βλ. σχῆμα ἀριθμὸς 2).

Ε'. Αὔξησις τῆς σημασίας λιμένων τινῶν μετὰ τὴν διάνοιξιν τῆς διώρυγος

Ὡς προανεφέρθη ἤδη, μετὰ τὴν διάνοιξιν τῆς διώρυγος, ηὐξήθη ἡ σημασία καὶ ὁ ρόλος λιμένων τινῶν, οἵτινες προηγουμένως δὲν εἶχον καμμίαν ἢ εἶχον περιορισμένην σημασίαν ἐξ ἀπόψεως οἰκονομικογεωγραφικῆς.

Κατὰ μίαν μᾶλλον ἐπιτυχή διάκρισιν, οἱ λιμένες ἐν γένει, δύνανται νὰ διακριθῶν εἰς: 1) βιομηχανικοὺς λιμένας, εἰς τοὺς ὁποίους ἐκφορτώνονται πρῶται ὕλαι κ.λ.π. καὶ ἐκ τῶν ὁποίων φορτώνονται βιομηχανικὰ προϊόντα (Ν. Ὑόρκη, Λονδῖνον, Ἀμβουῦργον, Ν. Ὀρλεάνη κ. ἄ.) 2) λιμένας φορτώσεως πετρελαιοειδῶν, ὡς εἶναι οἱ λιμένες τῶν περιοχῶν παραγωγῆς πετρελαίου (Περσ. Κόλπου, Βενεζουέλας, Καρραϊβικῆς κ.ἄ.), 3) λιμένας φορτώσεως χύδην, μαζικῶς μετα-

Πίναξ ἀριθ. 2
Χάρτης παριστῶν τὰς μεγάλας θαλασσίας ὁδοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον



φερομένων ἐμπορευμάτων, ἤτοι δημητριακῶν, γαιανθράκων, σιδηρομεταλλεύματος κ.λ.π. (ὡς River Plate, Hampton Roads κ. ἄ.), 4) λιμένας κατ' ἐξοχὴν στρατηγικοῦ χαρακτήρος (ὡς Χάλιφαξ, Γιβραλτάρ), 5) λιμένας διανεμητικοῦ, διαμετακομιστικοῦ, μεταφορωτικοῦ θαλασσίου ἐμπορίου (ὡς, Ρόττερνταμ, Μοντρεάλ κ. ἄ.), 6) λιμένας κυρίως διακινήσεως ἐπιβατῶν, 7) λιμένας ἀνεφοδιασμοῦ πλοίων εἰς καύσιμα, 8) λιμένας διενεργείας ἐπισκευῶν πλοίων καὶ 9) λιμένας κειμένους εἰς εἴσοδον διωρύγων.

Διὰ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος ἐπῆλθον αἱ κάτωθι διαφοροποιήσεις εἰς τινὰς λιμένας :

- α) Ἐτονώθη ἡ φόρτωσις πετρελαίου προοριζομένου δι' Εὐρώπην ἐκ λιμένων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.
- β) Ἀνεπτύχθη ἡ φόρτωσις ἐμπορευμάτων πρὸς Εὐρώπην ἐκ λιμένων τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Κεϋλάνης καὶ Ἰνδονησίας.
- γ) Ὁ λιμὴν τοῦ Σουεξ ἀπέκτησεν ἰδιαιτέραν στρατηγικὴν σημασίαν.
- δ) Λιμένες τινὲς τῆς Κεντρικῆς Μεσογείου (Μάλτα) καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου (Πειραιεὺς) κατέστησαν ἐπισκευαστικὰ κέντρα διὰ τὰ διερχόμενα διὰ τῆς διώρυγος πλοῖα.
- ε) Οἱ λιμένες, τοῦ Σουεξ καὶ τοῦ Πόρτ - Σάιντ ἀπέκτησαν ἰδιάζουσαν σημασίαν λόγῳ τοῦ ὅτι κεῖνται εἰς τὴν εἴσοδον (ἐκ Νότου ὁ εἰς καὶ ἐκ Βορρᾶ ὁ ἕτερος) τῆς διώρυγος.

ΣΤ'. Ἡ διώρυξ τοῦ Σουεξ ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας μεγάλας θαλασσίας διώρυγας τοῦ κόσμου

Θαλάσσιαι διώρυγες, ἤτοι τεχνητοὶ αὐλακες διὰ τῶν ὁποίων ἐνοῦνται δύο θάλασσαι, δὲν ἔχουν κατασκευασθῆ πολλαί, λόγῳ— ἰδίᾳ — τῶν ἀπαιτουμένων τεχνικῶν ἔργων καὶ τῆς δι' αὐτὰ ὑψηλῆς δαπάνης. Αἱ κυριώτεραι ὑφιστάμεναι ἐξ αὐτῶν διακρίνονται μεταξύ των, πρῶτον ὡς πρὸς τὸ νομικὸν καθεστῶς τὸ διέπον ταύτας καὶ δεύτερον ὡς πρὸς τὸ κατασκευασθὲν ἔργον καὶ τὴν σημασίαν του.

α) Κατ' ἀρχὴν, αἱ διώρυγες ὑπάγονται, ὑπὸ τὴν ἑδαφικὴν κυριαρχίαν μὲν τῶν πολιτειῶν τὰς ὁποίας διασχίζουν, ὑπὸ τὴν κυριότητα δὲ τῶν (φυσικῶν ἢ νομικῶν) προσώπων, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἀποκτήσει συμβατικὸν δικαίωμα ἐπ' αὐτῶν (ἔταιρίαι ἐκμεταλλεύσεως διωρύγων). Παραδείγματα τοιούτων διωρύγων ἀποτελοῦν, αἱ διώρυγες τῆς Κορίνθου καὶ τοῦ Κιέλου. Διάφορος εἶναι ἡ περίπτωσις τῶν διωρύγων αἱ ὁποῖαι διέπονται ὑπὸ ἐιδικῶν Συμβάσεων, ἤτοι Διεθνοῦς Συνθήκης (ὡς τοῦ Σουεξ) ἢ Συμφωνίας μεταξύ Κρατῶν (ὡς τοῦ Παναμᾶ). Πράγματι, ἀνεξαρτήτως τοῦ τί κατ' οὐσίαν συνέβαινε (διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐκτεθείσης ἐπιβολῆς τῆς βρεταννικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σουεξ), τὸ καθεστῶς αὐτῆς διείπετο ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συνθήκης τῆς 29ης Ὀκτωβρίου 1888. Ὡς πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, συνήφθη κατὰ τὸ 1903 σύμβασις — τροποποιηθεῖσα κατὰ τὸ 1911 καὶ μεταγενεστέρως — μεταξύ Η.Π.Α. καὶ Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, δι' ἧς ἡ διώρυξ παρεχωρήθη εἰς τὴν πρώτην, ἔναντι καταβο-

λῆς πρὸς τὸ κράτος τοῦ Παναμᾶ 10 ἑκ. δολλαρίων ἐφ' ἅπαξ καὶ 430.000 δολλαρίων ἔτησίως (ἤδη ἤρχισαν διαπραγματεύσεις μεταξὺ Η.Π.Α. καὶ Δημοκρατίας Παναμᾶ πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως, κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὸν Παναμᾶν).

β) Ἐξ ἀπόψεως τεχνικοῦ ἔργου, ἐκτάσεως καὶ ρόλου, αἱ διώρυγες τοῦ Σουέξ καὶ τοῦ Παναμᾶ εἶναι αἱ μεγαλύτεραι καὶ σημαντικώτεραι παγκοσμίως, ἀλλὰ ἡ πρώτη ὑπερτερεῖ τῆς δευτέρας. Οὕτω, ἔναντι τῶν ἀνωτέρω (εἰς 2.1/Α') ἀναφερθέντων χαρακτηριστικῶν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ (μῆκος 168 χλμ. κ.λ.π.). ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ ἔχει μῆκος 82 ν. μιλ. (περὶ τὰ 151 χλμ.), πλάτος 45 καὶ βάθος ὕδατος 11μ. Αὕτη ἐχρησιμοποιήθη τὸ πρῶτον διὰ τὴν διέλευσιν πλοίων τὴν 15.8.1914 (ἔναντι 17.11.1869 τοῦ Σουέξ). Ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ δύνανται νὰ διέρχωνται κατ' 24ωρον περίπου 50 πλοῖα, ἐνῶ ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ, διήρχοντο ὁμοίως περὶ τὰ 50 πλοῖα, θὰ ἠδύναντο ὁμως νὰ διέρχωνται μέχρις 70 πλοῖα. Λιμένες εἰσόδου — ἐξόδου τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ : Ἐπὶ τῆς Καρραϊβικῆς, Κριστομπάλ καὶ ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, Μπαλμπόα. Διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ ἐπέρχονται σημαντικαὶ συντομεύσεις ἀποστάσεων (ὡς λ.χ. ἡ μεταξὺ Ν. Ὑόρκης καὶ Σὰν Φραντσίσκο ἀπόστασις συντομεύεται διὰ τῆς διώρυγος κατὰ 7.873 ν. μιλ.). Εἰς τινὰς περιπτώσεις ἡ διὰ τοῦ Παναμᾶ ἀπόστασις εἶναι συντομωτέρα ἐκείνης διὰ μέσου τοῦ Σουέξ (λ.χ. ἡ ἀπόστασις μεταξὺ Ν. Ὑόρκης - Γιοκοχάμα εἶναι κατὰ 3.768 μιλ. συντομωτέρα διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ ἔναντι τῆς ἀποστάσεως διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέξ). Γενικῶς, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ὡς τεχνικὸν ἔργον ἡ διώρυξ τοῦ Σουέξ ὑπερτερεῖ ἐκείνου τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, ὅτι ἡ πρώτη ὑπερτερεῖ εἰς ποσοτικὰ στοιχεῖα τῆς δευτέρας καὶ ὅτι ἡ σημασία τῆς πρώτης εἶναι σαφῶς ἀνωτέρα τῆς δευτέρας, ἥτις κυρίως ἔχει ἀμερικανικὸν χαρακτήρα, ἐνῶ ἡ πρώτη ἔχει παγκόσμιον τοιοῦτον.

2.2. Ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπ. Ναυτιλίας ἀπὸ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος μέχρι τῆς κρίσεως τοῦ 1956

Α'. Ἐμπορικὴ καὶ ναυτιλιακὴ κίνησις διὰ τῆς διώρυγος (Θαλάσσια μεταφοραὶ)

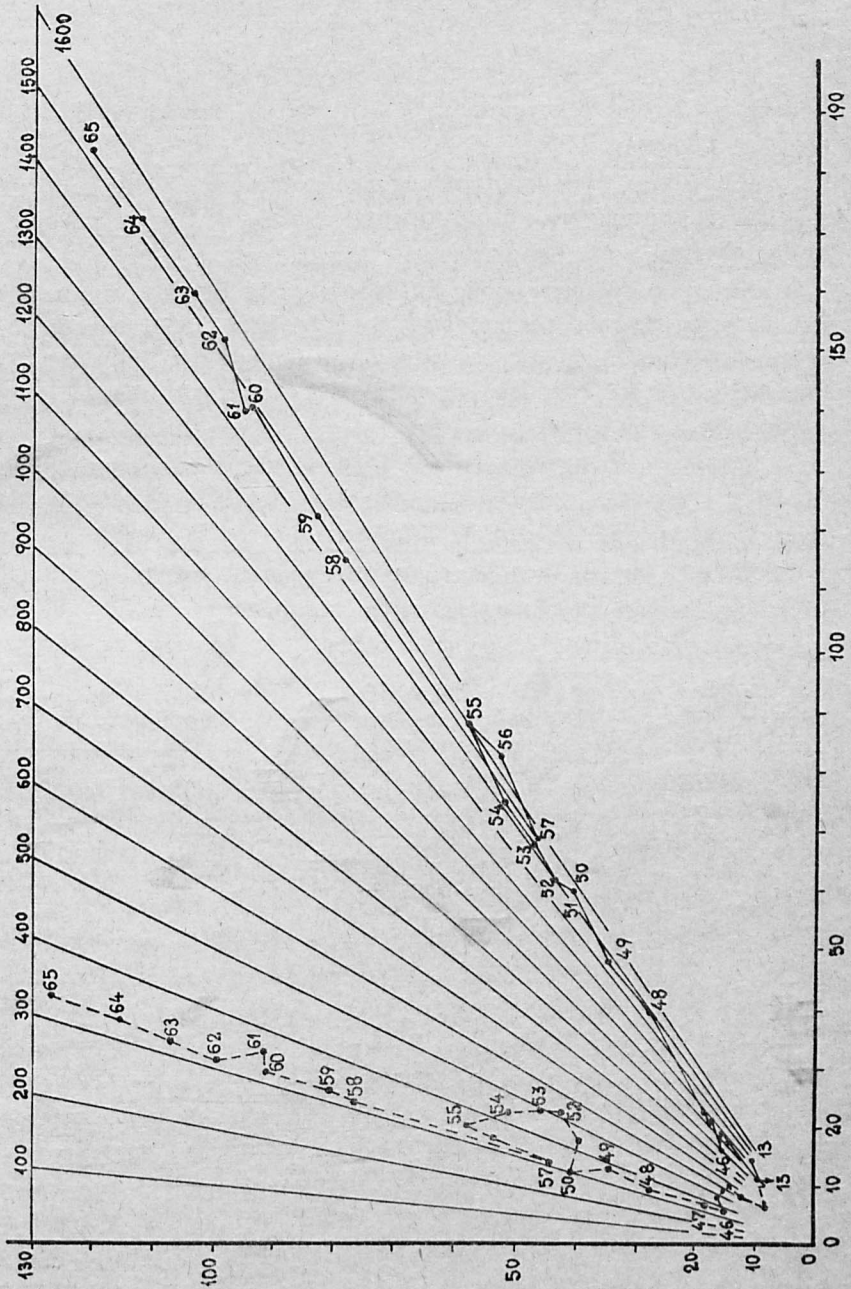
Εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα ἀριθ. 3 παρίσταται τὸ «Ναυτόγραμμα» τοῦ Α. Vigarié (La Circulation Maritime - Géographie de la Circulation, Paris, 1968, σελ. 233, ὑπὸ τὸν τίτλον Nautogramme du Trafic du Canal du Suez, 1913 - 1965), εἰς τὸ ὁποῖον ἐμφανίζεται ἡ ναυτιλιακὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις διὰ τῆς διώρυγος κατὰ τὰ ἔτη 1913 - 1965 (ἥτοι χωρητικότης πλοίων διελθόντων διὰ τῆς διώρυγος καὶ ὄγκος μεταφερθέντων παρ' αὐτῶν ἐμπορευμάτων).

Διὰ διακεκομμένων στιγμῶν ἐμφαίνεται ἡ ἔνδειξις κινήσεως ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ διὰ συνεχοῦς γραμμῆς ἡ ἔνδειξις ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν.

Ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ διαγράμματος, κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη ἡ διώρυξ ἐχρησιμοποιήθη διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῆς Εὐρώπης εἰς πρώτας ὕλας, δημητριακὰ καὶ ἐλαιώδεις σπόρους. Τὸ πετρέλαιον κατέστη τὸ κύριον μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἀπὸ τοῦ 1932.

Πίναξ ἀριθ. 3

«Ναυτόγραμμα» (Nautogramme) τοῦ Α. Vigarie παριστῶν τὴν θαλασσίαν κυκλοφορίαν διὰ τῆς διάρκειας τοῦ Σουῆξ μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1915-1965



Κατὰ τὴν πρὸ τοῦ 1914 περίοδον, ἐκινούντο διὰ τῆς διώρυγος περισσό-
τερον τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα (tramps), μεταφέροντα πλήρη καὶ ὁμο-
ειδῆ φορτία, ἐνῶ ἦσαν περιορισμένα τὰ δι' αὐτῆς διερχόμενα πλοῖα τακτικῶν
γραμμῶν (liners).

Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1946 - 1956 ἐνεφανίσθη εἰς τὴν κίνησιν ἀστάθεια ὀφει-
λομένη εἰς λόγους οἰκονομικούς, πολιτικούς καὶ ἀποικιοκρατικούς, ἀφορῶντας
εἰς τὴν Εὐρώπην.

Μετ' ὀλίγα ἔτη παρουσιάσθη σταθεροποιήσις πέριξ μιᾶς ποσότητος 300 - 400
χιλ/μων ἔμπορευμάτων κατ' ἀντιστοιχίαν πρὸς 1 τόννον καθαρᾶς χωρητικό-
τητος πλοίου.

Ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν, αὗται ἐπηρέασθησαν
ἐκ τῶν διακυμάνσεων τῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1929 - 1936, μετὰ δὲ τὸ 1946 ἐμφα-
νίζεται αὐξουσα ἡ σχέσις μεταφερομένου βάρους πρὸς τόν. κ.χ., λόγῳ κυρίως
τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν δι' αὐτῶν μεγάλων
μεταφορῶν πετρελαίου.

Ὀλίγον πρὸ τῆς κρίσεως τοῦ 1956, τὸ πετρέλαιον κατελάμβανε ποσοστὸν
70 - 80% τῆς κινήσεως ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν, πλεον δὲ τοῦ $\frac{1}{3}$ τῆς παραγωγῆς
πετρελαίου τῆς Μ. Ἀνατολῆς διήρχετο διὰ τῆς διώρυγος.

Διὰ τῶν κατωτέρω ἐνδεικτικῶς παρεχομένων στοιχείων εἰκονίζεται ἡ ἐξέ-
λιξις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διερχομένων ἐκ τῆς διώρυγος πλοίων καὶ τοῦ ὄγκου τῆς
χωρητικότητος αὐτῶν, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας αὐτῆς.

Ἔτη	Ἀριθμὸς σκαφῶν	Κόροι καθαρᾶς χωρητικότητος
1870	448	436.609
1900	3441	9.738.157
1912	5373	28.275.120
1935	5953	32.727.592
1938	6127	34.249.745
1939	5222	29.265.344
1941		8.202.481
1942		7.027.763
1943	2262	11.273.802
1944	3320	18.124.952
1945	4206	25.064.966
1946	5057	32.731.631
1947	5972	36.576.581
1948	8686	55.081.056
1949	10.420	68.861.548
1950	11.751	81.795.523
1951	11.694	80.356.338
1952	12.168	86.137.037

ἔτη
πολέ-
μου

Β. Ὑποχρεώσεις επιβληθεῖσαι ἐπὶ τῶν διερχομένων ἐκ τῆς διώρυγος πλοίων

Αὗται ἀναφέρονται, εἰς τὸν εἰδικὸν ὑπολογισμὸν τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων διὰ τὴν καταβολὴν τῶν τελῶν διελεύσεως, εἰς τὰ τέλη διελεύσεως καὶ εἰς τὴν ὑποχρεωτικὴν πλοήγησιν τῶν διερχομένων διὰ τῆς διώρυγος πλοίων.

α) Εἰδικὸς ὑπολογισμὸς τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων :

Πρόκειται περὶ τῆς «χωρητικότητος διώρυγος Σουεζ» (Suez Canal Tonnage — Jauge du Canal de Suez — Suez Kanal Vermessung), βάσει τῆς ὁποίας κατεβάλλοντο τὰ τέλη διελεύσεως τῶν πλοίων (διόδια). Γενικῶς, ἡ μὲν ὀλικὴ χωρητικότης διώρυγος Σουεζ εἰς κόρους (Gross Register Tonnage Suez Canal) ὑπελογίζετο κατὰ 2,5% ἄνω τῶν ἐπισήμων βρετανικῶν κανόνων, ἡ δὲ καθαρὰ χωρητικότης διώρυγος Σουεζ εἰς κόρους (Net Suez Canal Tonnage) ὑπελογίζετο περίπου κατὰ 23% ἄνω τῆς, κατὰ τοὺς βρετανικοὺς κανόνας, καθαρᾶς χωρητικότητος. Κατὰ τὸν Cufley, δι' ἓν πλοῖον, τὸ ὁποῖον μεταφέρει ὡς Open Shelterdecker 10.750 τόν. καὶ ὡς Closed Shelterdecker 12.350 τόν., ὁ ὑπολογισμὸς τῆς χωρητικότητος κατὰ British Register, Suez Canal Measurement καὶ κατὰ Panama Canal Measurement γίνεται ὡς ἐξῆς :

Κατά :	κ.ο.χ. Tons Gross Register	κ.κ.χ. Tons Net Register
British Register	8.618,77	5.088,81
Suez Canal Measurement	8.816,09	6.301,47
Panama Canal Measurement	8.744,13	5.980,21

β) Βάσει τοῦ ἀνωτέρω εἰδικοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς χωρητικότητος διώρυγος Σουεζ, ἐπεβάλλοντο τὰ τέλη διελεύσεως ἐκ τῆς διώρυγος (διόδια) κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος. Περὶ τῶν τελῶν τούτων ἤδη ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος εἰς παρ. 1.2, γίνεται δὲ λόγος καὶ κατωτέρω.

γ) Τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα διήρχοντο ἐκ τῆς διώρυγος, ὑπεβάλλοντο εἰς ὑποχρεωτικὴν πλοήγησιν ἀπὸ τῆς εἰσόδου τῶν μέχρι τῆς ἐξόδου τῶν ἐξ αὐτῆς. Εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐταιρίας τῆς διώρυγος εὐρίσκετο ἀριθμὸς πλοηγῶν (ὅστις ἔφθασε τοὺς 230 - 240, ἐξ ὧν 160 - 170 Αἰγύπτιοι καὶ 50 Ἕλληνες, Ρῶσοι Ἴσπανοί, Ἴταλοί, Γερμανοί, μὲ πλεονάζοντας τοὺς Ἕλληνας, διὰ νὰ μειωθῆ βραδύτερον εἰς τὸ ἥμισυ περίπου). Παλαιότερον οἱ πλοηγοὶ ἠλλάσσαν εἰς Ἰσμαηλίαν, ἀλλὰ βραδύτερον ἐξετέλουν τὴν πλοήγησιν ἀνευ ἀντικαταστάσεως, ἀπὸ τοῦ λιμένος εἰσόδου μέχρι τοῦ λιμένος ἐξόδου, ἐργαζόμενοι συνεχῶς ἐπὶ 12 ὥρων περίπου.

Διὰ τὰ μέγαλου μεγέθους πλοῖα, πλὴν τῆς πλοηγήσεως ἦτο ὑποχρεωτικὴ καὶ ἡ ρυμοῦλκησις.

2.3 Ἐξελίξεις εἰς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπ. Ναυτιλίαν κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον

Α. Γενικά

Ἡ διάνοιξις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μετὰ τὴν αὔξησιν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν τὴν ὁποίαν προεκάλεσε καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς ἀνάπτυξιν τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου, ἐπέφερον ἀναμφισβητήτως αὔξησιν τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου. Ποία ὑπῆρξε συγκεκριμένως ἡ ἐπίδρασις ἐπὶ τοῦ ὄγκου αὐτοῦ ἐκ τῆς διανοίξεως τῆς διώρυγος, δὲν δύναται ἐπακριβῶς νὰ ὑπολογισθῇ. Ἄλλωστε, ἡ μακρὰ περίοδος μεταξὺ 1869 καὶ 1956 [περιλαμβάνει σημαντικὰ γεγονότα, ἐπιδράσαντα σοβαρῶς ἐπὶ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου καὶ τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου, ὡς ὁ Α' παγκόσμιος πόλεμος, ἡ παγκόσμιος οικονομικὴ κρίσις (1929 - 1932), ὁ Β' παγκόσμιος πόλεμος, ἡ πρώτη ἀραβοϊσραηλινὴ κρίσις τοῦ 1948, ὁ πόλεμος τῆς Κορέας κ.ἄ. Ἐν τούτοις, κρίνομεν σκόπιμον νὰ παραθέσωμεν ὠρισμένα στατιστικὰ στοιχεῖα περὶ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, συνδεόμενα ἀμέσως ἢ ἐμμέσως καὶ πρὸς τὴν διώρυγα.

Β. Στατιστικὰ Στοιχεῖα

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 4 ἐμφανίζεται εἰς ποσοστὰ (μετὰ βᾶσιν τὸ ἔτος 1913=100) ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορίου (θαλασσίου καὶ μῆ), ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Παγκοσμίου Θαλασσίου Ἐμπορίου καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰ κρίσιμα ἔτη, ἀπὸ τῆς οικονομικῆς κρίσεως (1929) μέχρι τῶν παραμονῶν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1938).

Πίναξ ἀριθ. 4

Ἔτος	Ἐξέλιξις Παγκ. Ἐμπορίου (Θαλασσίου καὶ μῆ)	Ἐξέλιξις Θαλασσίου Ἐμπορίου	Ἐξέλιξις Παγκ. Ἐμπορ. στόλου (πλοῖα ἄνω τῶν 2000 κ.ο.χ.)
	1913 = 100		
1913	100	100	100
1929	130	135	157
1932	97	101	163
1933	97	104	158
1934	102	110	152
1935	107	115	150
1936	112	120	151
1937	126	135	154
1938	113	121	158

Πίναξ ἀριθ. 5

Ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου διὰ θαλάσσης ἐμπορίου κατὰ τὰ ἔτη 1950 - 1955

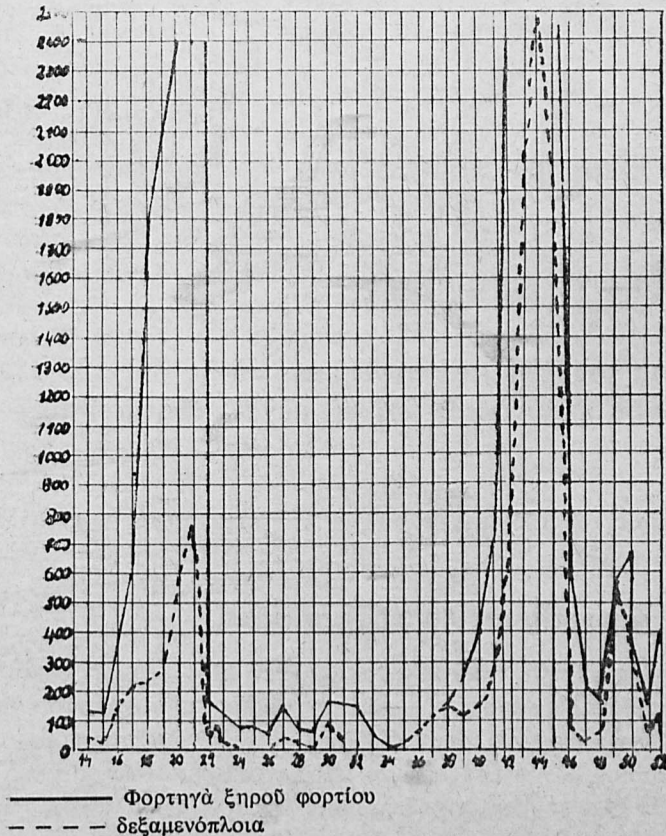
Ἔτη	Ξηρὰ φορτία		Πετρέλαιον		Σύνολον	
	εἰς ἑκατ. τόν.	Ποσοστιαία μεταβολή ἔναντι προηγ. ἔτους	εἰς ἑκατ. τόν.	Ποσοστιαία μεταβολή ἔναντι προηγ. ἔτους	εἰς ἑκατ. τόν.	Ποσοστιαία μεταβολή ἔναντι προηγ. ἔτους
1950	300	—	225	—	225	—
1951	360	20	255	13	615	17
1952	350	-3	285	12	635	3
1953	360	3	295	4	655	3
1954	390	8	320	8	710	8
1955	450	15	350	9	800	13

Πηγή: Ο Η.Ε.

Πίναξ ἀριθ. 6

Ἐξέλιξις παγκοσμίου χωρητικότητος μεταξὺ 1914 - 1952

κ.ο.χ. χιλ.



Εἰς τὸν πίνακα ἀριθμ. 5 ἐμφανίζεται ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Παγκοσμίου Θαλασσοῦ Ἐμπορίου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1950 - 1955, εἰς ἑκατομ. τόν. καὶ εἰς ποσοστά, τόσοσιν διὰ τὰ ξηρὰ φορτία, ὅσον καὶ διὰ τὸ πετρέλαιον.

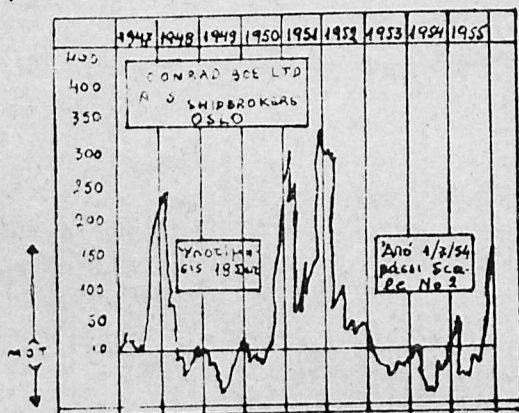
Εἰς τὸν πίνακα ἀριθμ. 6 ἐμφανίζεται ἡ ἐξέλιξις τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1914 - 1952, τόσοσιν διὰ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου, ὅσον καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια.

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθμ. 7 ἐμφανίζεται ἡ ἐξέλιξις τοῦ ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων (κατὰ ταξίδιον) μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1947 - 1955.

Πίναξ ἀριθ. 7

Διάγραμμα ἀπεικονίζον τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων (διὰ ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον) μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1947 - 1955.

Περσικὸς κόλπος



Πηγή: Maritime studies and management

3. Ἡ κρίσις τοῦ 1956, αἱ συνέπειαι αὐτῆς διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἡ μέχρι τῆς κρίσεως τοῦ 1967 περίοδος

3.1 Ἡ κρίσις τοῦ 1956 καὶ αἱ ἄμεσοι συνέπειαι αὐτῆς διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

Α. Κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς κρίσεως

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς κρίσεως τοῦ 1956 ἦσαν ἐν συνόψει τὰ ἑξῆς :

α) Αἱ ἐμφανισθεῖσαι εἰς Αἴγυπτον — καὶ γενικώτερον εἰς τὸν ἀραβικὸν κόσμον — μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον ἐθνικιστικαὶ καὶ ἀνεξαρτησιακαὶ τάσεις, αἱ ὅποια κατὰ κύριον λόγον ἐστρέφοντο κατὰ τῶν Βρετανῶν, οἵτινες ἐπὶ μακρὸν διετήρησαν τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ νευραλγικοῦ χώρου τῆς πε-

ριοχής τοῦ Σουέζ καὶ τῆς Αἰγύπτου, ὑποδαυλιζόμενοι ὑπὸ τινος εὐρύτερου πνεύματος ἐναντίον τῶν ἀποικιοκρατικῶν εὐρωπαϊκῶν δυνάμεων, ἦτο βέβαιον ὅτι θὰ ὠδήγουν εἰς ἔντασιν σχέσεων μεταξύ Αἰγυπτίων καὶ Βρεταννῶν, κατὰ πρόεκτασιν δὲ καὶ Γάλλων. Τὰ γεγονότα τοῦ Καΐρου κατὰ τὸ 1952, ἀπετέλεσαν τὴν πλέον σαφῆ προειδοποίησιν περὶ τῶν ἐξελίξεων αἱ ὁποῖαι θὰ ἠκολούθουν.

β) Μετὰ τὴν ἐπανάστασιν τοῦ Ναγκίμπ, τὴν ἐκδίωξιν τοῦ Φαρούκ καὶ τὴν ἀνακήρυξιν τῆς Δημοκρατίας, αἱ ἀνωτέρω ἐκδηλώσεις κατέστησαν πλέον ἔντονοι, καί, παρὰ τὰς προσπαθείας τῆς Μ. Βρεταννίας — ἐπικουρουμένης εἰς τοῦτο καὶ παρὰ τῶν Η.Π.Α. — πρὸς ἐξεύρεσιν συμβιβαστικῆς τινος λύσεως, μὲ πολλὰς ἑθυσίας καὶ παραχωρήσεις, ἡ στάσις τῆς Αἰγύπτου ἦτο ἀνένδοτος.

γ) Ἡ ἐνέργεια τοῦ Προέδρου Νάσσερ, ὅστις διὰ τοῦ Διατάγματος τῆς 26.7.1956 προέβη εἰς ἐθνικοποίησιν τῆς διώρυγος καὶ τῆς ἐταιρίας ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς, ἦτο τι τὸ ἀναμενόμενον. Ἡ Αἴγυπτος ἐπεδίωξε, ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ θέσῃ ὑπὸ τὸν πλήρη ἔλεγχόν της τὴν ἐξαιρέτου σημασίας ταύτην θαλασσίαν ὁδόν, τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ καρπωθῇ τὰ σημαντικὰ ἔσοδα ἐκ τῶν καταβαλλομένων παρὰ τῶν πλοίων τελῶν διελεύσεως. Τὴν βρεταννογαλλικὴν ἐταιρίαν διεδέχθη εἰς τὴν διοίκησιν καὶ διαχείρισιν τῆς διώρυγος — ὡς προανεφέρθη — ἡ ἰδρυθεῖσα Suez - Canal Authority, μὲ ἔδραν τὴν Ἰσμαηλίαν, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ αἰγυπτιακοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ ἔχουσα οἰκονομικὴν αὐτονομίαν.

δ) Τὸ κατὰ τῶν Βρεταννῶν καὶ τῶν Γάλλων πλῆγμα ἦτο βαρὺ, διότι μετὰ κυριαρχίαν ἐπὶ 86 ἔτη (ἀφ' ὅτου, τὸ 1870 οἱ Βρεταννοὶ ἠγόρασαν μέγα μέρος τῶν μετοχῶν τῆς ἐταιρίας), οὗτοι ἐξεδιώκοντο ἐκ τῆς διώρυγος, μὲ δεινὰς οἰκονομικὰς καὶ στρατιωτικοπολιτικὰς συνεπειάς. Καὶ τότε, οἱ ἄλλοτε κυρίαρχοι τῆς διώρυγος — 5.11.1956 — ἀνέλαβον ἀπὸ κοινοῦ στρατιωτικὸν ἐγχείρημα (μὲ συμμετοχὴν καὶ Ἰσραηλινῶν δυνάμεων) κατὰ τῆς Αἰγύπτου, τὸ ὁποῖον διήρκεσεν ἐπὶ 10 ἡμέρας μόνον — λόγῳ παρεμβάσεως τοῦ Ο.Η.Ε. καὶ παγκοσμίου ἀντιδράσεως — καὶ ἀπέβη ἄνευ ἀποτελέσματός τινος διὰ τοὺς ἐπιτεθέντας, ἢ μᾶλλον εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ δημιουργηθῇ βαρὺτατον διεθνὲς κλίμα εἰς βάρος αὐτῶν.

ε) Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐχθροπραξιῶν ἐβυθίσθησαν ἢ ἐνεκλωβίσθησαν ἐντὸς τῆς διώρυγος περὶ τὰ 40 πλοῖα διαφόρων σημαίων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀποφραχθῇ ἡ διώρυξ καὶ νὰ διακοπῇ ἡ δι' αὐτῆς διέλευσις πλοίων, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τῆς διανοίξεώς της, κατὰ τὸ 1869.

στ) Αἱ ἐπελοῦσαι ἐπὶ τῆς διώρυγος ζημίαι δὲν ἦσαν πολὺ σοβαραί. Αἱ ἐργασίαι καθαρισμοῦ αὐτῆς διήρκεσαν μέχρι τῆς 29.3.1957, ὅτε καὶ ἀπεδόθη καὶ πάλιν εἰς τὴν θαλασσίαν κυκλοφορίαν. Λόγῳ τῆς ἀχρηστεύσεώς της ἀπὸ Νοεμβρίου 1956 μέχρι τέλους Μαρτίου 1957, αἱ διαπλευσμοὶ ἡμέρας, διὰ μὲν τὸ 1956 ἦσαν 305, διὰ δὲ τὸ 1957, 265 ἡμέραι.

ζ) Ἐκ τῶν ἀνωτέρω γεγονότων ἐπῆλθε σταθεροποίησις τῆς αἰγυπτιακῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς διώρυγος, εἰς τὴν πρώην ἐταιρίαν ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς ἐδόθη μία μᾶλλον πενιχρὰ ἀποζημίωσις (4 δισ. αἰγ. λιρῶν, ἦτοι περίπου 40 ἐκ. δολ.) καὶ μετὰ τὴν ἐκ νέου λειτουργίαν τῆς διώρυγος ἀπηγορεύθη ἡ δι' αὐτῆς διέλευσις Ἰσραηλινῶν πλοίων.

Β'. Αί γενικώτεροι συνέπειαι τῆς κρίσεως

Αί γενικώτεροι συνέπειαι τῆς κρίσεως ἦσαν στρατηγικαί, πολιτικά καὶ οἰκονομικά.

α) Ἐξ ἀπόψεως στρατηγικῆς, ἀπωλέσθη διὰ τὰς δυτικὰς χώρας μία ἐξαιρέτου σημασίας θαλασσία ὁδός, ἡ ὁποία περιῆλθεν εἰς χεῖρας δυνάμεων μὴ συμπαθῶς πρὸς αὐτάς — πλέον — διακειμένων καὶ ἐπὶ τῶν ὁποίων ηὐξήθη ἡ ἐπιρροή τῆς Σοβ. Ἐνώσεως, ἡ ὁποία ἐκαραδόκει νὰ ἐπωφεληθῇ μᾶς ταιαύτης εὐκαιρίας.

β) Ἐξ ἀπόψεως πολιτικῆς, τὸ κατὰ τῆς Αἰγύπτου ἐγχείρημα ἀπετέλεσεν ἀφορμὴν συνενώσεως καὶ συσπειρώσεως τοῦ ἀραβικοῦ κόσμου, ὃ ὁποῖος ἔδειξε σαφῶς ἐχθρικός διαθέσεις πρὸς τοὺς ἐπιτεθέντας, τόσον δι' αὐτὸ τοῦτο τὸ γεγονός τῆς ἐπιθέσεως, ὅσον — ἂν μὴ καὶ ἰδίᾳ — διότι οἱ ἐπιτεθέντες συνέπραξαν μετὰ τοῦ νεοπαγοῦς καὶ λίαν ἐχθρικοῦ δι' ὅλα τὰ ἀραβικὰ κράτη, κράτους τοῦ Ἰσραήλ.

γ) Ἐξ ἀπόψεως στρατιωτικοπολιτικῆς, ἀπὸ κοινοῦ, τὰ γεγονότα τοῦ 1956 ὑπεδαύλισαν τὴν μεταξὺ Ἀράβων (καὶ τῶν ὑποστηρικτῶν αὐτῶν) καὶ Ἰσραηλινῶν (μετὰ τῶν ἐνισχυτῶν τῶν) διαμάχην, ἥτις ἦτο βέβαιον ὅτι δὲν θὰ παρέμενεν ἄνευ συνεχείας.

δ) Ἐξ ἀπόψεως οἰκονομικῆς, τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον ἐπλήγη ἐκ τοῦ πολέμου, ἐκ τοῦ «κλεισίματος» τῆς διώρυγος καὶ ἐκ τοῦ δημιουργηθέντος δυσμενοῦς κλίματος, αἱ διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ ὑπέστησαν διαταραχὴν, διότι αἰφνιδίως διεκόπη ἡ χρησιμοποίησις τῆς διώρυγος, τὸ κόστος μεταφορᾶς ηὐξήθη, ὡς καὶ αἱ τιμαὶ ὀρισμένων ἀγαθῶν προερχομένων ἐκ τῆς Ν.Α. Ἀσίας καὶ τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

ε) Παρὰ τὸ ἄνοιγμα τῆς διώρυγος καὶ τὴν ἐπαναλειτουργίαν αὐτῆς, ἐδημιουργήθη ἡ πεποίθησις ὅτι αὕτη πλέον θὰ ἀπετέλει λίαν εὐπαθῆ θαλασσίαν ὁδόν, δυναμένην νὰ ἀχρηστευθῇ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν.

Β'. Αἱ ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἄμεσοι συνέπειαι τῆς κρίσεως

I. Περὶ τῶν ἐν γένει συνεπειῶν

Αἱ ἐν γένει ἄμεσοι συνέπειαι ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς κρίσεως τοῦ 1956 ἦσαν αἱ ἑξῆς :

α) Ἦδη ἀπὸ τῆς ἐθνικοποιήσεως τῆς διώρυγος ὑπὸ τῶν Αἰγυπτίων, ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἠσθάνθη ἀνασφάλειαν καὶ ἀβεβαιότητα, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα ἀπροσκόπτου χρησιμοποίησεως τῆς διώρυγος καὶ ἀντελήφθη ὅτι τὸ κόστος διελεύσεως τῶν πλοίων θὰ ηὕξανε λόγῳ αὐξήσεως τῶν διοδίων διὰ ταμιακοῦς λόγους. (Περὶ τῶν ρητρῶν αἱ ὁποῖαι προσετέθησαν εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ τὰς φορτωτικὰς εἰδικῶς διὰ τὴν διώρυγα, γίνεται κατωτέρω λόγος εἰς περ. III).

β) Μετὰ τὸ προσωρινὸν ἄλλ' αἰφνίδιον κλείσιμον τῆς διώρυγος, τὰ κατευθυ-

νόμενα πρὸς Μεσόγειον καὶ Δ. Εὐρώπην πλοῖα ὑπεχρεώθησαν νὰ ἀκολουθοῦν τὸ δρομολόγιον διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἑλπίδος, τὸ ὁποῖον ἐπεμήκυνε τοὺς πλόας κατὰ 3 - 6.000 μίλ. καὶ ἀντιστοίχως ἡμέρας (ἀναλόγως πρὸς τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου):

γ) Τοῦτο εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν αὐξήσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς, λόγῳ αὐξήσεως τῶν καταναλισκομένων καυσίμων καὶ μεγαλυτέρας εἰς ἡμέρας διαρκείας τοῦ ταξιδίου. Τὸ κόστος καταναλώσεως καυσίμων κατὰ τόννον - μίλιον προκύπτει ὡς ἑξῆς :

Κατανάλωσις καυσίμων κατὰ 24ωρον

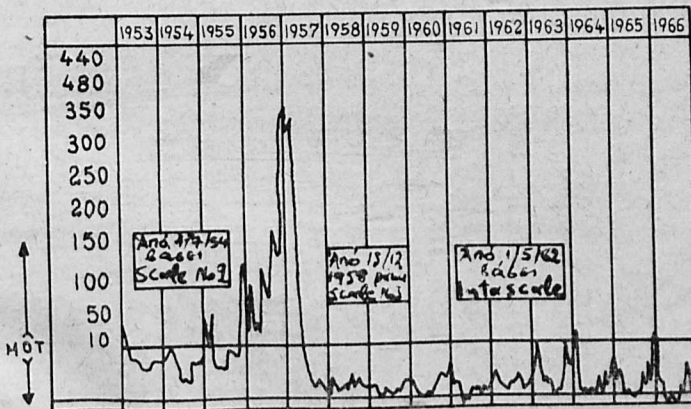
Χωρητικότητα εἰς D.W. X πραγματοποιούμενα μίλια κατὰ 24ωρον

Πᾶσα αὐξήσις τῆς ἀποστάσεως κατὰ μίλια, ἐπιφέρει ἀνάλογον αὐξήσιν καταναλώσεως καυσίμων εἰς ποσότητα καὶ εἰς κόστος. Ἐξ ἄλλου, τὰ λειτουργικὰ ἔξοδα δι' ἕκαστον ταξίδιον, προκύπτοντα ἐκ τοῦ γινομένου, τρέχοντα ἡμερήσια ἔξοδα X ἡμέραι ταξιδίου, εἶναι τόσον χαμηλότερα — ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι ἄλλως δυνατὴ συμπίεσις τῶν — ὅσον ὀλιγώτεροι εἶναι αἱ ἡμέραι ταξιδίου διὰ τινὰ συγκεκριμένην μεταφορᾶν.

δ) Ἡ αὐξήσις τοῦ κόστους μεταφορᾶς, συντελοῦσης καὶ τῆς ἐκδηλωθείσης ηὔξημένης ζητήσεως χωρητικότητος, ἐπέφερον σοβαρὰν αὐξήσιν εἰς τοὺς ναύλους, τόσον τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅσον καὶ τῶν φορτηγῶν μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων. Εἰς μίαν σειρὰν παρατιθεμένων πινάκων ἐμφαίνεται τοῦτο σαφῶς, ὡς ἐπίσης ἐμφαίνεται ὅτι ἡ κυρίως ἔξαρσις τῶν ναύλων συμπίπτει πρὸς τὴν περίοδον καθ' ἣν εἶχεν ἀχρηστευθῆ ἡ διώρυξ (Νοέμβριος 1956 - τέλος Μαρτίου 1957). Μετ' αὐτὴν ἠκολούθησε κρίσις καὶ ὑφεςις (1958 - 1960). Οὕτω : Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 8 ἐμφαίνονται

Πίναξ ἀριθ. 8

Διάγραμμα ἀπεικονίζον τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ναυλαριθμοῦ δεξαμενοπλοίων (διὰ ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον) μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1953 - 1966



Πίναξ ἀριθ. 9

Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου πλοίων tramps 1952 - 1958 (1952 = 100)

Ἔτη	Ἰαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	Ἀπρίλ.	Μάιος	Ἰούν.	Ἰούλ.	Αὐγ.	Σεπτ.	Ὀκτώβ.	Νοέμβ.	Δεκέμ.
1952	146.4	140.6	122.4	108.4	195.8	91.2	73.5	71.2	76.3	84.9	88.0	83.7
1953	79.3	80.0	83.2	85.6	82.2	73.8	75.8	73.9	73.9	77.5	73.8	71.5
1954	71.9	77.6	77.4	75.8	77.4	77.6	79.7	80.1	90.6	99.5	110.4	115.5
1955	115.1	119.8	113.7	110.2	122.6	128.0	130.0	129.9	138.1	148.9	135.5	140.1
1956	144.3	140.3	147.2	151.6	162.2	155.5	155.2	157.9	156.1	153.6	171.4	189.4
1957	173.7	167.6	145.5	134.3	116.6	109.9	101.9	86.9	81.6	80.7	82.3	71.6
1958	64.9	64.0	63.3	62.7	64.6	66.5	66.6	65.0	65.7	70.4	76.4	74.6

Ἐτήσιος μέσος ὅρος

1952	100.2
1953	77.5
1954	86.1
1955	127.7
1956	157.0
1957	112.7
1958	67.1

Πηγή: Annual Reports of the Chamber of Shipping of the U.K.

αί διακυμάνσεις τῶν ναύλων, διὰ χρονοναυλώσεις, διὰ συνεχῆ ταξίδια καὶ διὰ μεμονωμένα ταξίδια μεταξὺ 1954 - 1958. (Προκαλεῖ ἰδιαιτέραν ἐντύπωσιν ἢ ση- μειωθεῖσα αὐξήσις εἰς τοὺς ναύλους τῶν ἐτοιμῶν διὰ ναύλωσιν κατὰ ταξίδιον πλοίων, ὡς συμβαίνει πάντοτε εἰς περιπτώσεις παρεμβολῆς αἰφνιδίων γεγονότων, ἐπιφερόντων αὐξήσιν τῆς ζήτησεως χωρητικότητος). Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 9 παρατίθεται μὲ βάσιν 1952 : 100 ἡ ἐξέλιξις τῶν ναύλων τῶν ἐλευθέρων φορτη- γῶν πλοίων μέχρι τοῦ 1958 καὶ ἐμφαίνεται σαφῶς ἡ αὐξήσις ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1956 μέχρι τοῦ Ἀπριλίου 1957 καὶ ἡ μετέπειτα πτώσις αὐτῶν.

ε) Ἡ αἰφνιδία αὕτη ἀνθesis καὶ αἱ νέαι δημιουργηθεῖσαι συνθήκαι ἔστρεψαν τοὺς πλοιοκτήτας πρὸς ἀθρόας παραγγελίας. Τὰ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ὑπὸ κα- τασκευὴν μεγέθη εἰς κ.ο.χ. καὶ εἰς ρυθμὸν αὐξήσεως (μὲ βάσιν 1954 : 100) ἦσαν τὰ ἑξῆς παγκοσμίως :

Ἔτος	Χιλ. κ.ο.χ.	Ποσοστὸν ἔναντι 1954
1954	13.053	100
1955	11.249	86
1956	17.821	137
1957	29.248	224
1958	34.494	264
1959	27.295	209
1960	22.314	171

στ) Ἄλλη συνέπεια τῆς προκληθείσης ἀνθήσεως ἦτο ὁ περιορισμὸς τῶν πρὸς διάλυσιν πωληθέντων πλοίων (εἰς κ.ο.χ.). Οὕτω, τὸ 1956 ἐπωλήθησαν πρὸς διά- λυσιν πλοῖα 528.000 κ.ο.χ., τὸ 1957 : 730.000 κ.ο.χ., τὸ 1958 : 1.452.000 καὶ τὸ 1959 : 3.125.000 κ.ο.χ.

ζ) Αἱ ἀθρόαι παραγγελίαι καὶ ἡ ἠδξημένη ζήτησις χωρητικότητος ἐπέφερον αὐξήσιν τῶν τιμῶν, τόσον τῶν νεοναυπηγουμένων, ὅσον καὶ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ (μεταχειρισμένων) πλοίων. Διὰ τὰ νεοναυπηγούμενα δεξαμενόπλοια αἱ τιμαὶ κατὰ τόν. D.W. εἰς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἦσαν αἱ ἑξῆς (εἰς δολ.) :

1954	:	114 δολ.
1955	:	135 δολ.
1956	:	174 δολ.
1957	:	210 δολ.
1958	:	185 δολ.
1959	:	160 δολ.
1960	:	145 δολ.

Διὰ τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου αἱ ἐξελίξεις ἦσαν αἱ ἐξῆς (δι' ἓν πλοῖον 9.500 τόν. D.W.) εἰς Λ.Α.

Χρονολογία	Τιμὴ πλοίου ἐν ὑπηρεσίᾳ
31.12.55	775.000
30. 6 .56	865.000
31.12.56	920.000
30. 6 .57	900.000
31.12.57	750.000
30. 6 .58	650.000
31.12.58	675.000
30. 6 .59	635.000
31.12.59	625.000

Ἐξ ἄλλου αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων τύπου Liberty διεμορφώθησαν ὡς ἐξῆς εἰς Λ.Α.

Δεκέμβριος	1955	:	400.000
Μάρτιος	1956	:	450.000
Ἰούνιος	1956	:	500.000
Σεπτέμβριος	1956	:	550.000
Δεκέμβριος	1956	:	670.000
Μάρτιος	1957	:	500.000
Ἰούνιος	1957	:	225.000
Δεκέμβριος	1957	:	230.000

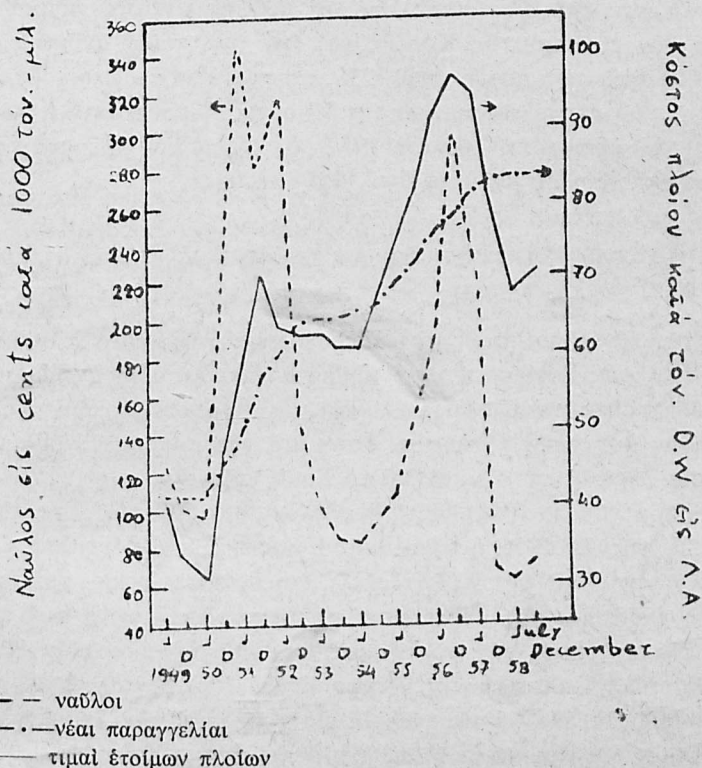
Ἐναργῆ εἰκόνα τῆς σχέσεως μεταξὺ ναυλαρίθμου καὶ τιμῶν πλοίων κατὰ τόν. D.W., διὰ τὸ διάστημα ἀπὸ 1949 - 1958 παρέχει ὁ πίναξ ἀριθ. 10.

η) Ἡ κρίσις τοῦ 1956 ἀπετέλεσε τὸ ἔναυσμα διὰ τὴν τάσιν πρὸς τὸν «γίγαντισμὸν» τῶν πλοίων, δηλ. διὰ τὴν αὐξησιν τῶν κατὰ μονάδας μεγεθῶν των. Τὸ πρῶτον Supertanker (100.000 τόν. D.W. καὶ ἄνω) παραγγέλεται καὶ ἡ ναυπήγησις του σημαίνει τὴν ἀφετηρίαν τῆς νέας περιόδου χωρητικότητος μεγαλύτερας ἢ καὶ πολλαπλασίας τῶν 100.000 τόν. Ἦδη εἶχον ἐπισημανθῆ αἱ ὠφέλειαι ἐκ τοῦ κόστους κινήσεως τῶν μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων. Τὸ κατωτέρω παράδειγμα εἶναι χαρακτηριστικὸν διὰ τὴν κατὰ τόν. μεταφερομένον φορτίου κατανάλωσιν καυσίμων καὶ τὴν σχετικὴν δαπάνην :

Χωρητικότης πλοίου εἰς τόν. D.W.	Ἡμερησία κατα- νάλωσις καυ- σίμων (εἰς τόν.)	Ἐτήσιον μετα- φορικὸν ἔργον (τόν.)	Κόστος καυσίμων κατὰ τόν. φορτίου
15.000	23	120.000	5.5
30.000	41	242.000	4.8
50.000	55	412.000	3.8
80.000*	75	663.000	3.1

Πίναξ ἀριθ. 10

Κόστος πλοίων κατὰ τόν. D. W. καὶ ναῦλοι δεξαμενοπλοίων
διὰ τὰ ἔτη 1949 - 1950



θ) Πρὸ τοῦ αἰφνιδισμοῦ ἐκ τῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τῆς διώρυγος καὶ τῆς προκληθείσης φοβίας ἐκ τυχόν ἐπαναλήψεως τῆς κρίσεως εἰς τὸ μέλλον, ἤρχισαν διερευνώμενα λύσεις ἐφοδιασμοῦ τῆς Εὐρώπης διὰ πετρελαίου ἐξ ἄλλων περιοχῶν καὶ χρησιμοποίησεως εἰς εὐρύτεραν ἔκτασιν τῶν σῶληναγωγῶν (Pipe - Lines), ἤρχισε δὲ ἡ κατασκευὴ νέων τοιούτων (παρὰ τὴν Σιδῶνα, Τρίπολιν καὶ Μπανίγιαν).

II. Ἡ πρόσκαιρος εὐημερία εἰς τὴν ναυλαγορὰν

Ἡ λόγῳ τοῦ πολέμου τῶν 10 ἡμερῶν συγκέντρωσις πλοίων, ἡ ἐν συνεχείᾳ τοῦ προσωρινοῦ κλεισίματος τῆς διώρυγος ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις τῶν ταξιδίων διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἑλπίδος καὶ ἡ μέχρι τῆς ἐκ νέου χρησιμοποίησεως τῆς διώρυγος μεγάλη ζήτησις χωρητικότητος πλοίων, εἶχεν — ὡς ἀνεφέρθη ἀνωτέρω καὶ προκύπτει καὶ ἐκ τῶν πινάκων ἀριθ. 8 καὶ 9 — ὡς συνέπειαν, τὴν αὐξήσιν τῶν ναύλων καὶ τὴν διατήρησιν αὐτῶν εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα μέχρι τοῦ Ἀπριλίου 1957.

Ἐκ τῆς προσκαίρου ταύτης εὐημερίας εἰς τὴν ναυλαγορὰν ὠφελήθη ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία (μὲ περίοδον αἰχμῆς, τόσον διὰ τὰ πετρελαιοφόρα, ὅσον καὶ διὰ τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, τὸ διάστημα Νοεμβρίου 1956 - Φεβρουαρίου 1957), τῆς ὁποίας ἐχρησιμοποιήθη ἡ διαθέσιμος χωρητικότης, ἀκόμη καὶ εἰς ὑπερήλικα καὶ ἄλλοτε ἀντιοικονομικὰ πλοῖα. Βεβαίως, μετὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας καὶ τὴν τελευταίαν ἄνθησιν τῶν ἀρχῶν τοῦ 1952, ἤδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1955 παρετηρήθη σταδιακὴ βελτίωσις τῶν ναύλων. Μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος ἡ προοδευτικὴ κάμψις συνεχίσθη μέχρι εἰσόδου (ἀπὸ Ἰουλίου 1957) εἰς περίοδον ὑφέσεως, συνεχισθείσης ἐπὶ μακρόν, ἰδίᾳ δὲ κατὰ τὰ ἔτη 1958 - 1960.

III. Ἡ προσθήκη εἰδικῶν ρητρῶν διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ

Ἀπὸ τῆς ἐθνικοποιήσεως τῆς διώρυγος καὶ τῆς ἐταιρίας ὑπὸ τῶν Αἰγυπτίων καὶ εὐθὺς ὡς ἐνεφανίσθησαν κίνδυνοι προκλήσεως ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν, εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ τὰς φορτωτικὰς τῶν πλοίων, τόσον τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν (Tramps), ὅσον καὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν (Liners) προστετέθησαν ὠρισμένοι εἰδικαὶ διὰ τὸ Σουέζ ρήτραι.

α) Ἡ Suez Stop Clause 1956 διὰ τὰ πλοῖα Tramps. Διὰ τῆς Ἐγκυκλίου τῆς ὑπ' ἀριθ. 65/1956, τῆς 2.8.1956, ἡ «Baltic and International Maritime Conference» (ἔδρα Κοπεγχάγη) συνέστησεν εἰς τὰ μέλη τῆς νὰ ποιῶνται χρῆσιν τῆς Suez Stop Clause 1956, διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα τοῦ ἐξῆς ὅρου : «Ἐὰν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως διακοπῇ ἢ ναυσιπλοῖα εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, οἱ πλοιοκτῆται/μεταφορεῖς θὰ δικαιουῦνται νὰ ἀκυρώσουν τὴν παροῦσαν σύμβασιν. Ἐὰν ἡ ναυσιπλοῖα διακοπῇ μετὰ τὴν ἔναρξιν τῆς φορτώσεως, τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἀκολουθήσῃ ἄλλο δρομολόγιον καὶ ὁ ναῦλος θὰ αὐξήσῃ κατὰ τὸν λόγον τῆς μακροτέρας ἀποστάσεως τοῦ πλοῦ». Ὡς εἶναι προφανές, ἡ ἀνωτέρω ρήτρα ἐτέθη διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες θὰ ἠδύναντο οὕτω, ἐν περιπτώσει χρήσεως τῆς ὁδοῦ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου, νὰ εἰσπράξουν τὸν ἀντιστοιχοῦντα ἐπὶ πλέον ναῦλον, συνεπεία τοῦ ἠδξημένου κόστους τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

β) Ἡ εἰδικὴ ρήτρα τοῦ Σουέζ διὰ τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν. Αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὁποίων πλοῖα διήρχοντο ἐκ τῆς διώρυγος, προσέθεσαν εἰδικὴν ρήτραν κατὰ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1956, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν, οἱ πλοιοκτῆται, θὰ εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ ἀκυρώσουν τοὺς καταλόγους ναύλων (Tariffs) ἢ τὰς συμβάσεις μεταφορᾶς πραγμάτων καὶ τὰς ἐν γένει ἔναντι τῶν φορτωτῶν ὑποχρεώσεις των ἢ νὰ ἀναβάλουν τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν, εἰς ἣν περιπτώσιν : 1) θὰ ἐξεδηλοῦντο πολεμικαὶ ἐνέργειαι ἢ θὰ ἐπέκειντο τοιαῦται ἢ ἐὰν τὸ κράτος ἐθνικότητος τοῦ πλοίου θὰ καθίστατο ἐμπόλεμον, 2) θὰ ἐπεβάλλοντο κυρώσεις ἢ θὰ ἐλαμβάνοντο μέτρα κατὰ τοῦ πλοίου παρ' οἰασδήποτε Κυβερνήσεως, κατόπιν διεθνoῦς συμφωνίας ἢ ἄνευ τοιαύτης καὶ 3) θὰ καθίστατο ἀπραγματοποίητος ἢ διὰ τῆς διώρυγος μεταφορᾶ ἢ, κατὰ τὴν ἄποψιν τοῦ

πλοιοκτήτου, θά παρημποδίζετο ή διά τής οδοῦ ταύτης ἐκπλήρωσις τής ὑποχρεώσεώς του.

Κατά τήν αὐτήν ρήτραν : Εἰς ὄλους τοὺς ναύλους, τὰς προσφορὰς χωρητικότητος, τὰς συμβάσεις καὶ τὰς ἐν γένει ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν, θά προσετίθετο ὁ ἐπὶ πλέον ναῦλος (ἐπίναυλος) ὁ ὁποῖος θά ἴσχυε κατὰ τὸν χρόνον ἐνάρξεως τής φορτώσεως τοῦ πλοίου ἐν λιμένι, ἢ ἐν περιπτώσει «φορτώσεως συνεχείας», κατὰ τήν ἡμερομηνίαν ἐκδόσεως τής Διαφορωτικῆς ἢ Φορωτικῆς Συνεχείας - Through Bill of Lading. (Φορωτικὴ Συνεχία ἐκδίδεται ὅταν ἡ μεταφορὰ ἐπεκτείνεται πέραν τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ πλοίου, ὁπότε ἡ μεταφορὰ συνεχίζεται δι' ἄλλου πλοίου ἢ δι' ἄλλου μεταφορικοῦ μέσου. Εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην, ὁ ἀρχικὸς μεταφορεὺς ἀναλαμβάνει τήν συνέχισιν τής μεταφορᾶς μέχρι τοῦ τελικῶς συμφωνουμένου σημείου, εἶναι δὲ — πλὴν ἀντιθέτου συμφωνίας — ὑπεύθυνος διὰ τήν καλὴν ἐκτέλεσιν τής μεταφορᾶς μέχρι τοῦ σημείου αὐτοῦ).

3.2 Αἱ ἐξελίξεις ὡς πρὸς τὴν διώρυγα ἀπὸ τής ἐπαναλειτουργίας τῆς (1957) μέχρι τῆς νέας κρίσεως (1967)

Α'. Κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν ἐξελίξεων

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν ἐξελίξεων ὡς πρὸς τὴν διώρυγα κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τής ἐπαναλειτουργίας τῆς, τὴν 29.3.1957 μέχρι τῆς νέας κρίσεως, τοῦ Ἰουνίου 1967, ἦσαν τὰ ἑξῆς :

α) Ἡ διώρυξ, ἐξασφαλίζουσα ὠρισμένα πλεονεκτήματα διὰ τὰ διερχόμενα δι' αὐτῆς πλοῖα — ἰδίᾳ ἀφορῶντα εἰς τὸ κόστος μεταφορᾶς τῶν τότε ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων — διετήρησε τὴν σπουδαιότητα καὶ τὴν σημασίαν τῆς, λόγῳ τῶν μεγάλων μεταφορῶν πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Δ. Εὐρώπην, τοῦτο δὲ ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς ἀξίσεως τῆς δι' αὐτῆς κινήσεως, ἣτις ἐσημειώθη μέχρι καὶ τοῦ 1966 (βλ. κατωτέρω παρ. Β').

β) Ἐκ τῶν παρατιθεμένων κατωτέρω (εἰς παρ. Β') στοιχείων προκύπτει σαφῶς ὅτι ἐκ τῆς διώρυγος διήρχοντο κυρίως πλοῖα τῶν δυτικῶν χωρῶν καὶ ὅτι τὸ πετρέλαιον εἶχε καταστῆ τὸ κυρίως διὰ τῆς διώρυγος μεταφερόμενον ἀγαθόν.

γ) Ἐν τούτοις, ἀρχίζει νὰ διαφαίνεται ποιά τις τάσις ἀποφυγῆς — κατὰ τὸ δυνατόν — τῆς διώρυγος καὶ ποιά τις μορφή ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ διώρυγος καὶ οδοῦ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου. Ὁρισμένα ταχέα ἰαπωνικὰ φορητά, τὰ ὁποῖα προσῆγγιζον εἰς λιμένας τῶν ἀκτῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῆς Β.Α. περιοχῆς τῶν Η.Π.Α., ὡς καὶ βρετανικὰ πλοῖα πλέοντα πρὸς Αὐστραλίαν καὶ πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, ἤρχισαν νὰ ἀποφεύγουν τὴν διώρυγα. Ὁμοίως, μόλις παρουσιάζοντο ἀπειλητικὰ νέφη εἰς τὸν ὀρίζοντα τῆς Μ. Ἀνατολῆς, πολλὰ πλοῖα ἐπρωτίμων τὸν περίπλου τῆς Ἀφρικῆς, ἐκ φόβου περιπετειῶν. Ἡ ὁδὸς διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ἐνεφανίζετο, ὄχι μόνον ὡς ὁδὸς διὰ τὴν περίπτωσιν ἐνδεχομένης ἀνάγκης χρησιμοποίησεώς τῆς ἐκ νέου, ἀλλὰ καὶ ὡς

λύσις προτιμωμένη ενίστε, λόγω ύψηλου κόστους διελεύσεως (τέλη) εκ τής διώρυγος.

δ) Διά τούς πλοιοκτήτας είχε τεθῆ ὡς στόχος, νά ἐπιτευχθῆ κόστος μεταφορᾶς διὰ τής ὁδοῦ τοῦ Ἀκρωτηρίου, ἴσον ἢ καί μικρότερον τοῦ κόστους διὰ τής διώρυγος. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἐσημειώθη ἡ στροφή πρὸς τὰ μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων, πρὸς τὴν μεγαλύτεραν ταχύτητα αὐτῶν καί πρὸς τὴν τεχνολογικὴν των βελτιώσιν (διὰ τής χρήσεως τοῦ αὐτοματισμοῦ), δι' αὐτὸν δὲ τὸν λόγον ὁμοίως ἤρχισεν ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ Tanker T2 (16.000 τόν. D.W. - 159,55 μ. μήκος — 14 μίλ. ταχύτης) καί ἐσημειώθησαν ἀθροαί παραγγελίαι νέων τύπων πλοίων αἱ ὁποῖαι τὴν 1.1.1957 ἀνῆρχοντο εἰς 20 ἐκ. κ.ο.χ. παγκοσμίως.

ε) Ὁ διεθνὴς ἐφοπλισμὸς ἤρχισε νά προβληματίζεται ὡς πρὸς τὸ ἄριστον (optimum) μέγεθος τῶν πλοίων, τὰ ὁποῖα θά ἔπρεπε νά ἐπιλέγουν μίαν ἐκ τῶν δύο ὁδῶν ἢ νά συνδυάζουν ἀμφοτέρας.

στ) Μετὰ τὴν ἐθνικοποίησιν τής διώρυγος, τὴν ἀπόκρουσιν τής ἐπιθέσεως τοῦ Νοεμβρίου 1956 καί τὴν ἐπαναλειτουργίαν τής διώρυγος κατὰ τὸν Μάρτιον 1957, πάντες πλέον εἶχον πεισθῆ ὅτι ὅλα αὐτὰ ἐσήμαιναν «la fin d' un âge», μᾶς ἐποχῆς εὐχαρίστου διὰ τὴν Εὐρώπην, ὡς πρὸς τὴν ἐλευθέραν ἐπιλογὴν πηγῶν διὰ καύσιμα καί χρησίμους πρώτας ὕλας, μᾶς ἐποχῆς εὐρωπαϊκῆς κυριαρχίας εἰς τὴν Μεσόγειον καί τὰς πρὸς αὐτὴν καί ἐξ αὐτῆς θαλασσίας ὁδοῦς.

ζ) Ὅμοίως πάντες ἀντελήφθησαν ὅτι ἡ διώρυξ, 1) θά ἐπετέλει ἐφεξῆς ὄργανον οἰκονομικῆς ἀνεξαρτησίας τής Αἰγύπτου καί τοῦ ἀραβικοῦ κόσμου, γενικώτερον, 2) θά ἦτο μέσον πιέσεως εἰς χεῖρας τῶν Αἰγυπτίων καί 3) μετὰ τὴν ἀποτίναξιν τοῦ ἐπ' αὐτῆς διεθνοῦς ἐλέγχου, θά ἦτο μέσον ἐπιδιώξεως πολιτικοστρατιωτικῶν καί οἰκονομικῶν ὠφελειῶν (διὰ τῶν ὑψηλῶν ἐσόδων ἐκ τῶν διοδίων) διὰ τὴν Αἴγυπτον.

Β'. Στοιχεῖα περὶ τής διώρυγος διὰ τὸ διάστημα 1957 - 1966

α) Ἔργα εἰς τὴν διώρυγα. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἐγένοντο ἀξιόλογα ἔργα εἰς τὴν διώρυγα, τινὰ τῶν ὁποίων ἐχρηματοδοτήθησαν παρὰ τοῦ Fonds de Koweit pour le Développement de l' Economie Arabe. Τὴν 1.7.1966 τὸ πλάτος ἐπιφανείας ὕδατος ἦτο 160 - 200 μ. (τὸ χρησιμοποιήσιμον 110μ.) καί τὸ χρησιμοποιήσιμον βάθος 11.58μ. ἢ 38 πόδες (ἐνῶ τὸ 1954 τοῦτο ἦτο 10,52μ.). Κατὰ τὸ 1965 διήλθον διὰ τής διώρυγος 321 ἔμπορτα πλοῖα ἄνω τῶν 50.000 τόν. D.W., ὠρισμένα δὲ ἄνω τῶν 100.000 τόν. (ὡς τὸ Manhattan) μὲ μερικὸν φορτίον. Τὸ μεγαλύτερον διελθὸν τὴν διώρυγα πλοῖον ἦτο τὸ Bergehaven 147.000 τόν., τὸ ὁποῖον διέπλευσε ταύτην τὸν Ὀκτώβριον 1966, ὑπὸ ἔρμα.

β) Προσωπικόν. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1966 ἐχρησιμοποιεῖτο παρὰ τής αἰγυπτιακῆς Suez Canal Authority προσωπικὸν ἐξ 11.392 ἐργαζομένων, ἐξ ὧν 9.746 ἀπησχολοῦντο εἰς τεχνικὰς ἐργασίας βελτιώσεως τής διώρυγος. Τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἀνωτέρω προσωπικοῦ ἀπετέλουν Ἀραβες. Τὸν Αὐγουστον τοῦ 1966 ἀπησχολοῦντο ὁμοίως 254 πλοηγοί, ἐν οἷς καί ἀριθμὸς ξένων (Ἕλληνες, Γιουγκοσλάβοι, Πολωνοί, Ρῶσοι).

γ) Τρόπος διελεύσεως πλοίων. Ἡ διέλευσις διὰ τῆς διώρυγος ἐγένετο καὶ πάλιν διὰ νηοπομπῶν (Convoies), ἐξ ὧν, δύο ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον (μὲ ὥρας ἀναχωρήσεως ἐκ Πόρτ - Σάιντ τὴν 07.00 καὶ τὴν 23.00) καὶ μία ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν (μὲ ὥραν ἀναχωρήσεως ἐκ Port - Tewfik τὴν 04.00). Τὰ δεξαμενόπλοια ἐτίθεντο ἐπὶ κεφαλῆς τῶν νηοπομπῶν καὶ ἐπειδὴ ἔβαινον βραδέως, τὰ φορτηγὰ ἠκολούθουν μὲ ἀναχώρησιν μετὰ 1.15'. (Ἡ maxima ταχύτης εἶχεν ὀρισθῆ εἰς 13 χλμ. ὠριαίως διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ εἰς 14 χλμ. διὰ τὰ λοιπὰ πλοῖα). Εἶχον διαμορφωθῆ δύο σημεῖα διασταυρώσεως τῶν ἀντιθέτως βαίνουσῶν νηοπομπῶν, ἓν παρὰ τὸ El Ballah (μεταξὺ 52 - 60 χλμ.) καὶ ἕτερον παρὰ τὸ Kabret (μεταξὺ 115 - 120 χλμ.).

δ) Τέλη διελεύσεως. Ταῦτα κατὰ τὸ 1956 — ὡς ἀνεφέρθη — ἀνῆρχοντο εἰς 34-36,5 πιάστρας κατὰ κόρον καθ. χωρητικότητος διὰ τὰ ἔμπορτα πλοῖα καὶ εἰς 15,5 - 17 πιάστρας διὰ τὰ ὑπὸ ἔρμα (ἄνευ φορτίου). (Σημ. 1 πιάστρα ἰσοῦται πρὸς 1/100 δολ.).

Τὸ Διάταγμα ἐθνικοποιήσεως τῆς διώρυγος προέβλεπεν αὐξήσιν τῶν τελῶν διελεύσεως πλοίων καὶ τὴν 1.1.1966 ὀρίσθησαν ταῦτα εἰς 43,30 πιάστρας διὰ τὰ ἔμπορτα καὶ εἰς 19, 74 διὰ τὰ ὑπὸ ἔρμα πλοῖα, κατὰ κ.κ.χ., μὲ ἐπὶ πλέον ἐπιβαρύνσεις (surtaxes) διὰ τὰ μεγάλου ὄγκου πλοῖα.

Κατὰ τὸ 1966 τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν τελῶν διελεύσεως ἀνῆλθον εἰς 95.187.216 Λ. Αἰγ. ἔναντι 85.792.000 Λ. Αἰγ. τοῦ 1965 καὶ 71.300.000 Λ. Αἰγ. τοῦ 1963.

ε) Ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα περὶ τῶν διελθόντων πλοίων καὶ φορτίων

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 11 ἐμφαίνεται ὁ μέσος ὄρος τῶν ἐτῶν 1963 - 1964 - 1965 εἰς φορτία διακινήθεντα διὰ τῆς διώρυγος, μὲ ἀναφορὰν τῶν περιοχῶν ἐξ ὧν ἢ πρὸς ἃς διεκινήθησαν (εἰσαγωγαί - ἐξαγωγαί).

Ὡς πρὸς τὴν διέλευσιν πλοίων :

<u>Ἔτος</u>	<u>Ἀριθ. πλοίων</u>	<u>κ.κ. χωρ/τος</u>
1962	18.518	197.837.000
1963	19.146	210.489.000
1965		246.817.000
1966	21.254	286.311.000

Τὸ 1966 διεκινήθησαν φορτία 241.893.000 τόν. ἐξ ὧν 47.725.000 τόν. ἀπὸ Πόρτ - Σάιντ πρὸς Σουέζ καὶ 194.168.000 ἀντιθέτως. Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω συνόλου, 166.718.000 τόν. (ἢ 85,80%) ἦσαν φορτία πετρελαίου.

Τὰ ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον φορτία εἶχον τὴν ἐξῆς προέλευσιν εἰς ποσοστά :

Β. καὶ Β.Δ. Εὐρώπη	:	45,9%
Εὐρωπαϊκὴ Μεσόγειος καὶ Μαύρη Θάλασσα	:	35,2%
Λοιπὴ Μεσόγειος	:	3,8%
Β. - Ν. Ἀμερικὴ	:	10
Διάφοροι περιοχαὶ	:	5,1
		100.

Τὰ ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν φορτία εἶχον τὴν ἀκόλουθον προέλευσιν εἰς ποσοστά :

Περσικὸς Κόλπος	:	67,1%
Ἰνδία - Βιρμανία	:	11.
Ἄπω Ἀνατολή	:	7,2
Ἀφρικὴ καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα	:	5,9
Ν.Α. Ἀσία	:	3,4
Αὐστραλία	:	2,6
Διάφοροι περιοχαὶ	:	2,8
		100.

Διὰ τὴν σχηματισθῆ εἰκὼν περὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα διήρ-
χοντο ἐκ τῆς διάρυγος ἀναφέρονται τὰ κάτωθι διὰ τὰ ἔτη 1962 καὶ 1963.

Εἰς χιλ. κ.κ.χ.

Χῶραι σημαίας πλοίων	Ἔτη	
	1962	1963
1) Μ. Βρεταννία	42.870	44.009
2) Λιβερία	27.082	30.645
3) Νορβηγία	24.632	27.310
4) Γαλλία	15.798	14.837
5) Ἰταλία	13.567	14.429
6) Ὀλλανδία	10.823	11.534
7) Ἑλλάς	10.478	11.238
8) Δ. Γερμανία	8.035	8.286

Κατὰ τὸ 1965 ὑπελογίσθη ὅτι, ποσοστὸν 19,6% τῆς διελθούσης τὴν διώ-
ρυγα χωρητικότητος ἦσαν πλοῖα ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν (ἤτις κατὰ τὸ ἔτος
τοῦτο κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν, τὴν ὁποίαν σχεδὸν μονίμως κατεῖχε μέχρι
τότε ἡ Μεγάλῃ Βρεταννία), 16,7% ὑπὸ βρεταννικὴν, 15,1% ὑπὸ νορβηγικὴν,

6,5% υπό γαλλικήν, 5,1% υπό ιταλικήν, 3,9% υπό ελληνικήν και ήκολούθουν τὰ υπό σοβιετικήν, δυτικογερμανικήν, παναμαϊκήν καὶ τῶν Η.Π.Α.

Στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὴν διακίνησιν φορτίων διὰ τοῦ Σουεζ μεταξὺ 1950 - 1966 καὶ εἰδικώτερον κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τοῦ κλεισίματος τοῦ ἔτους 1966, παρέχονται εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 12, 13, 14, 15.

Πίναξ ἀριθ. 12

Διακινήθεντα φορτία μὲσω διώρυγος Σουεζ καὶ παγκόσμιοι θαλάσσιοι μεταφοραὶ (ἐνδεικτικῶς 1950 - 1966)
Εἰς ἑκατομ. μετρ. τόννους

Ἐπιλεγόμενα Ἔτη	Φορτία διακινήθεντα μὲσω Δ. Σουεζ (α)			Παγκόσμιοι θαλάσσιοι μεταφοραὶ (β)	Συμμετοχὴ φορτίων διακινήθεντων διὰ Σουεζ εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίας μεταφορὰς
	Σύνολον Ἐνδειξεις 1960 = 100	Ἐκ Β. πρὸς Ν.	Ἐκ Ν. πρὸς Β.	1960 : 100	
1950	72.6 (43)	12.1	60.5	550 (51)	13.2 %
1960	168.9 (100)	29.3	139.6	1080 (100)	15.6 %
1965	125.4 (133)	42.0	183.4	1640 (152)	13.7 %
1966	241.9 (143)	47.7	194.2	1770 (164)	13.7 %
ἐξ ὧν ὑγρά φορτία					
1950	47.6 (41)	0.1	47.5	225 (42)	21.2 %
1960	117.4 (100)	3.0	114.4	540 (100)	21.7 %
1965	163.0 (139)	7.9	155.1	870 (161)	18.7 %
1966	175.7 (150)	9.0	166.7	950 (176)	18.5 %
ξηρὰ φορτία					
1950	25.0 (49)	12.0	13.0	325 (60)	7.7 %
1960	51.5 (100)	26.3	25.2	540 (100)	9.5 %
1965	62.4 (121)	34.1	28.3	770 (143)	8.1 %
1966	66.2 (129)	38.7	27.5	820 (152)	8.1 %

Πηγή: α) Suez Canal Report-1966, Suez Canal Authority.
β) UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1971.

Πίναξ ἀριθ. 13

Φορτία διακινήθεντα μὲσω διώρυγος Σουεζ κατὰ τὸ 1966

Εἶδος Φορτίων	Φορτία διακινήθεντα μὲσω Σουεζ (α)			Διεθνεῖς θαλάσσιοι μεταφοραὶ (β)
	(εἰς ἑκατομ. μετρ. τόν.)			(εἰς ἑκατομ. μετρ. τόν.)
	Σύνολον	Πρὸς Νότον	Πρὸς Βορρᾶν	
ὕγρά φορτία	175.7	8.9	166.7	950
ξηρὰ φορτία	66.2	38.8	27.4	820
Σύνολον	241.9	47.7	194.2	1.770

α) Πηγή: Suez Canal Report, 1966, Suez Canal Authority.

β) Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1969.

Πίναξ ἀριθ. 14

Περιοχαί φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ὑγρῶν φορτίων διακινηθέντων
μέσῳ διώρυγος Σουέζ κατὰ τὸ 1966

	Εἰς ἑκατομ. τόν.	Ποσοστὸν ἐπὶ συνόλου
Περιοχαί φορτώσεως		
Περσικὸς Κόλπος	158.8	90 %
Ν. Εὐρώπη/Μαύρη Θάλασσα	7.7	4 %
Λοιπαί	9.2	6 %
Σύνολον	175.7	100 %
Περιοχαί ἐκφορτώσεως		
Εὐρώπη	153.5	87 %
Ἰαπωνία	10.7	6 %
Ἰαπωνία	4.4	2 1/2 %
Ν.Α. Ἀσία	3.0	2 %
Λοιπαί	4.1	2 1/2 %
Σύνολον	175.7	100 %

Πηγή : Suez Canal Report — 1966 καὶ United Nations, «Review of World Transport, 1968».

Πίναξ ἀριθ. 15

Ξηρὰ φορτία διακινηθέντα μέσῳ Σουέζ κατὰ τὸ 1966
(εἰς ἑκατομ. τόνους)

	Σύνολον ξηρῶν φορτίων	Διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν	Διὰ πλοίων χύδην μεταφ.
Ἔκ Β. - Νότ.	38.8	17.0	21.8
Ἔκ Ν. - Βορ.	27.4	17.0	10.4
Σύνολα	66.2	34.0	32.2

Πηγή : UNCTAD.

Γ' Τὸ Σχέδιον Νάσσερ διὰ τὴν διώρυγα

Ὁ ἀποθανὼν Πρόεδρος τῆς Αἰγύπτου Νάσσερ, ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἀντιμετώπισεως τῆς μεγάλης ἀξήσεως τῶν διὰ τῆς διώρυγος διακινουμένων ποσοτήτων πετρελαίου, ἤτις προεβλέπετο ὅτι θὰ συνεχίζετο ἐντεινομένη καὶ ἀντιλαμβανόμενος ὅτι τὸ μέλλον θὰ ἀνῆκε πλέον εἰς τὰ μεγάλης χωρητικότητος

δεξαμενόπλοια, απέφασε την εκτέλεσιν μεγάλων έργων δι' ἐκβάθυσιν (ἐνάτην κατὰ σειράν) καὶ διαπλάτυνσιν τῆς διώρυγος, εἰς τρεῖς φάσεις, μὲ προγραμματισμὸν μέχρι τοῦ 1975, γνωστὸν ὡς «Σχέδιον Νάσσερ». Κατὰ τὸ σχέδιον τοῦτο προεβλέπετο, πλὴν τῆς διαπλατύνσεως καὶ τῆς ἐκβαθύνσεως (εἰς 48 πόδας ἐναντι τῶν 38) ὥστε νὰ διέρχωνται πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος, βελτίωσις τῶν πρὸς τὰ πλοῖα ὑπηρεσιῶν (τηλεπικοινωνιακῶν, ναυτιλιακῶν, ρυμουλκικῶν κ.λ.π.), τῆς διοικήσεως τοῦ κρατικοῦ φορέως ἐκμεταλλεύσεως τῆς διώρυγος, ἡ δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικῆς βάσεως, ἡ συστηματικὴ συντήρησις τῆς διώρυγος κ.ἄ.

Κατὰ τὴν πρώτην φάσιν προεβλέπετο νὰ διέρχωνται ἔμπορτα δεξαμενόπλοια 112.000 τόν. D.W. καὶ ὑπὸ ἔρμα 200 - 250.000 τόν. Κατὰ τὴν δευτέραν φάσιν ἡ συνολικὴ ὕδατινὴ ἐπιφάνεια θὰ ἀνῆρχετο εἰς 2.400 τ.μ. (ἐναντι τῶν 1.800 τ.μ.) καὶ κατὰ τὴν τρίτην φάσιν ἡ ἐπιφάνεια θὰ ἔφθανεν εἰς τὰς 4.000 τ.μ. Κατὰ τὴν φάσιν ταύτην θὰ ἠδύνατο νὰ διέρχωνται πλοῖα 250.000 τόν. D.W. μὲ πλήρες φορτίον.

Ἡ δαπάνη ἡ ὁποία θάπητεῖτο εἶχεν ὑπολογισθῆ εἰς 200.000.000 δολλ. μέχρι τοῦ 1973.

Ἄλλὰ τὰ γεγονότα τοῦ 1967 ἀφήκαν ἀπραγματοποιήτον τὸ Σχέδιον τοῦτο.

3.3 Ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μέχρι τοῦ 1967

Ἐν ὄψει πάντων τῶν προαναφερθέντων, εἶναι χρήσιμον νὰ παρατεθοῦν στοιχεῖα τινα, δεικνύοντα τὴν ἐξέλιξιν τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, τῶν ναύλων καὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, κατὰ τὴν περίοδον μέχρι τοῦ 1967. Οὕτω :

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 16 ἐμφαίνεται ἡ ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου θαλασσιοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1955 - 1966.

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 17 ἐμφαίνεται ἡ ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1950 - 1966, ἰδίᾳ δὲ δείκνυται ἡ μεγάλη αὔξησις τῶν δεξαμενοπλοίων, ὡς καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς αὐτῶν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα (21% τὸ 1950 — 36% τὸ 1966).

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 18 παρίσταται σχηματικῶς ἡ διαμόρφωσις τοῦ ναυλαριθμοῦ δεξαμενοπλοίων (ναυλώσεων κατὰ ταξίδιον καὶ χρονοναυλώσεων) μεταξὺ 1947 - 1966.

Ὁ πίναξ ἀριθ. 19 παριστᾷ σχηματικῶς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ναυλαριθμοῦ πλοίων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου (διὰ ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον καὶ διὰ χρονοναυλώσεις) μεταξὺ 1947 - 1966 (βάσις 1947 : 100).

Τέλος, ὁ πίναξ ἀριθ. 20 ἀναφέρεται εἰς τὴν σχέσιν μεταξὺ, κόστους μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου παρὰ δεξαμενοπλοίου κατὰ τόν., καὶ μεγέθους αὐτοῦ, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν παρ' αὐτοῦ δυναμένων νὰ χρησιμοποιηθοῦν θαλασσιῶν ὁδῶν ἢ συνδυασμῶν αὐτῶν.

Π ί ν α κ ή ς 16

Ανάπτυξις του παγκοσμίου δια θαλάσσης εμπορίου δια τα έτη 1955 - 1966

Έτη	Ξηρά φορτία			Πετρέλαιον			Σύνολον	
	Εις εκατ. τόν.	ποσοστιαία μεταβολή έναντι προηγ. έτους	Εις εκατ. τόν.	ποσοστιαία μεταβολή έναντι προηγ. έτους	Εις εκατ. τόν.	ποσοστιαία μεταβολή έναντι προηγ. έτους	Εις εκατ. τόν.	ποσοστιαία μεταβολή έναντι προηγ. έτους
1955	450	15	350	9	800	13		
1956	490	9	390	11	880	10		
1957	510	4	420	8	930	6		
1958	480	-6	440	5	920	-1		
1959	490	2	480	9	970	5		
1960	540	10	540	13	1080	11		
1961	570	6	580	7	1150	6		
1962	600	5	650	12	1250	9		
1963	640	7	710	9	1350	8		
1964	720	13	790	11	1510	12		
1965	780	8	860	9	1640	9		
1966	830	6	940	9	1760	7		

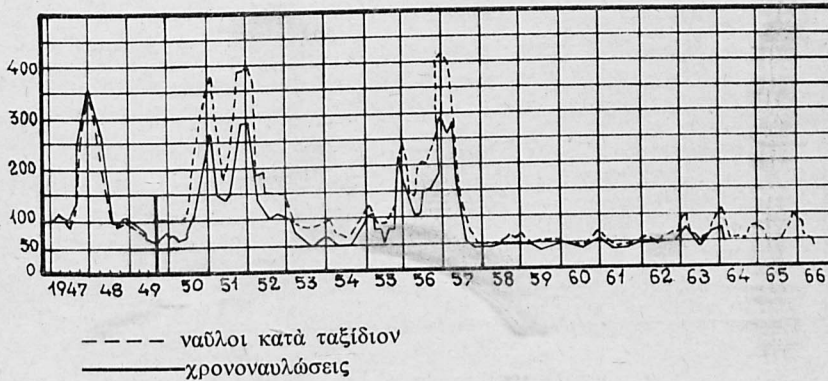
Πηγή: Ο.Η.Ε.

Π ί ν α κ α ς ἄ ρ ι θ. 17

Ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου μεταξύ 1950 - 1966 (πλοῖα 100 κ.ο.χ. καὶ ἄνω)

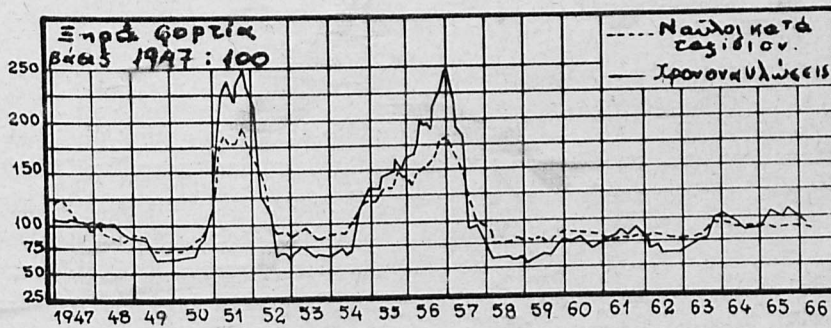
Μέσα ἔτους	Σύνολον				Πλοῖα πλὴν δεξαμενοπλοίων				Δεξαμενόπλοια	
	εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.	ποσοστία αὐξησης ἔναντι προηγ. ἔτους	εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.	ποσοστία αὐξησης ἔναντι προηγ. ἔτους	εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.	ποσοστία αὐξησης ἔναντι προηγ. ἔτους	εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.	ποσοστία αὐξησης ἔναντι προηγ. ἔτους	ποσοστία αὐξησης ἔναντι προηγ. ἔτους	ποσοστὸν ἐπὶ συνόλου
1950	81,6	2,5	64,5	1,4	79	17,1	6,9	21		
1951	84,2	3,2	65,8	2,0	78	18,4	7,6	22		
1952	87,0	3,3	67,0	1,8	77	20,0	8,7	23		
1953	90,1	3,6	68,1	1,6	76	22,0	11,0	24		
1954	94,1	4,4	69,5	2,1	74	24,6	11,2	26		
1955	97,1	3,2	70,6	1,6	73	26,5	7,7	27		
1956	101,8	4,8	73,6	4,2	72	28,2	6,4	28		
1957	106,8	4,9	77,0	4,6	72	29,8	5,7	28		
1958	114,6	7,3	81,2	5,4	71	33,4	12,1	29		
1959	121,4	5,9	83,7	3,1	69	37,7	12,9	31		
1960	126,2	4,0	84,9	1,4	67	41,3	9,5	33		
1961	132,4	4,9	88,7	4,5	67	43,7	5,8	33		
1962	136,5	3,0	91,4	3,0	67	45,1	3,2	33		
1963	142,4	4,3	95,5	4,5	67	46,9	4,0	33		
1964	149,7	5,1	99,3	4,0	66	50,4	7,5	34		
1965	157,2	5,0	102,3	3,0	65	54,9	8,9	35		
1966	167,8	6,7	107,8	5,4	64	60,0	9,3	36		

Πίναξ ἀριθ. 18
 Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου μεταφοῦς πετρελαίου
 βάσις 1947 : 100



Πηγή: A. Vigarié.

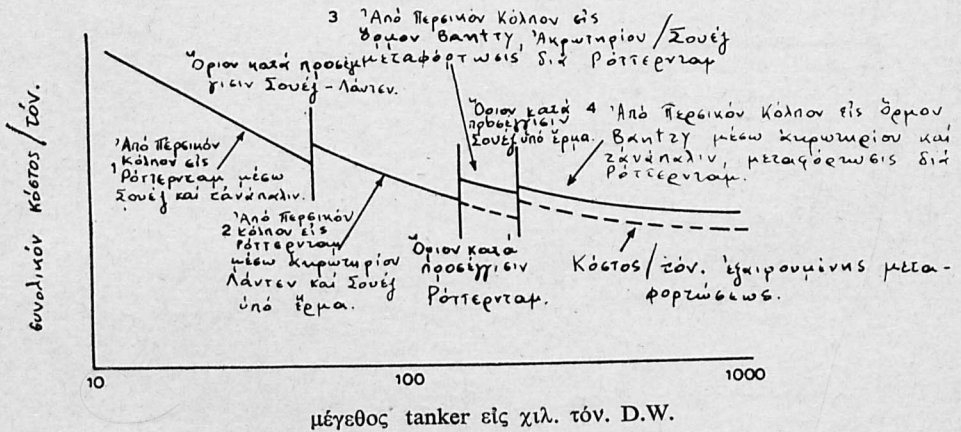
Πίναξ ἀριθ. 19
 Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου φορτηγῶν



Πηγή: A. Vigarié.

Πίναξ ἀριθ. 20

Ἀνάλυσις κόστους τῶν κινήσεων tanker μέσω συγκεκριμένων στενῶν
(ὄρμων - διωρύγων - ἀκρωτηρίων)



Πηγή: Maritime studies and management.

4. Τὸ «κλείσιμον» τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1967 καὶ αἱ ἐξ αὐτοῦ συνέπειαι

4.1 Τὰ γεγονότα καὶ αἱ ἐν γένει συνέπειαι τῶν

Α'. Τὸ «κλείσιμον» τοῦ 1967

Τὸν Μάϊον τοῦ 1967 ὁ Πρόεδρος Νάσσερ ἐξετόξευσε μίαν ἀπειλήν πρὸς τὰς δυτικὰς δυνάμεις, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν, ἢτο ἀποφασισμένος νὰ κλείσῃ τὴν διώρυγα, εἰς τὴν περίπτωσιν αἱ δυτικαὶ δυνάμεις θὰ ἀνεμυγνύοντο εἰς τὸν πόλεμον μεταξὺ Αἰγύπτου καὶ Ἰσραήλ. Μὲ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐχθροπραξιῶν, τὴν 6ην Ἰουνίου 1967, ἡ διώρυξ ἐκλείσθη, ἐνῶ εὐρίσκοντο ὑπὸ διέλευσιν δι' αὐτῆς 75 πλοῖα. Πολλὰ πλοῖα ἐξ αὐτῶν ἠδυνήθησαν νὰ ἐκφύγουν τοῦ ἐγκλωβισμοῦ τῶν εἰς τὴν διώρυγα, ἡ ὁποία ὅμως κατὰ τὸν πόλεμον - ἀστραπὴ τῶν 6 ἡμερῶν, ὑπέστη ἀπὸ τὴν βομβαρδισμόν καὶ ἠχρηστεύθη, ἐνῶ εὐρίσκοντο εἰσέτι ἐντὸς αὐτῆς 15 πλοῖα, τὰ ὁποῖα καὶ τελικῶς παρέμειναν παγιδευμένα.

Ἐκτοτε ἀρχίζει ἡ φάσις τῆς ἀναγκαστικῆς καταργήσεως τοῦ «ταχέως δρομολογίου μεταφορᾶς πετρελαίου» πρὸς Μεσόγειον καὶ Εὐρώπην καὶ ἀνοίγει ἡ ἀδλαία μιᾶς νέας περιόδου διὰ τὸ Παγκόσμιον Ἐμπόριον καὶ τὰς Διεθνεῖς Θαλασσίας Μεταφορᾶς.

Ἐνῶ ὅμως τὰ γεγονότα τῆς κρίσεως τοῦ 1956 εἶχον αἰφνιδιάσει τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν εἶχον εὐρεῖ ἀνέτοιμον νὰ ἀντιμετώπισῃ τὰς νέας συνθήκας, αἱ ὁποῖαι ἐδημιουργήθησαν, ἡ νέα κρίσις τοῦ 1967,

ήτο σχεδόν άναμενομένη και παρὰ τὰς συνεπείας και έπιπτώσεις τὰς όποιās προεκάλεσεν, οὐδένα εξέπληξε. Και ή νέα κρίσις εϋρε τήν Παγκόσμιον Έμπορικήν Ναυτιλίαν σχετικῶς προητοιμασμένην διά νά αντιμετώπιση τὰς νέας συνθήκας.

Εἰς τάνωτέρω δέον νά προστεθῆ ὅτι, ἐάν οὐδείς διενοεῖτο ὅτι τὸ «κλείσιμον» θά παρεΐνετο ἐπὶ 7ετίαν (μέχρι τοῦδε), ἀλλά και οὐδείς ἐθεώρει ὅτι τοῦτο θά ἦτο βραχείας διαρκείας, ὡς κατὰ τὸ 1956. Και τοῦτο διά λόγους ἀφ' ἑνὸς πραγματικούς και ἀφ' ἑτέρου πολιτικούς. Πραγματικούς μὲν, διότι, αἱ προκληθεῖσαι ἐκ τῶν βομβαρδισμῶν ζημίαι ἦσαν σοβαραὶ και ἡ ἀποκατάστασις τῶν θά ἀπῆται χρόνον πολύν. Πολιτικούς δέ, διότι, ἡ Αἴγυπτος ἦτο βέβαιον ὅτι θά ἐπεδείκνυεν ἀπροθυμίαν νά ἐπαναποδώσῃ εἰς τήν διεθνή θαλασσίαν κυκλοφορίαν μίαν ὑπ' αὐτῆς ἐλεγχομένην ὁδόν, ἡ ὁποία ἐξυπηρετεῖ κατὰ κύριον λόγον τὰς δυτικὰς χώρας, πολλαὶ τῶν ὁποίων δὲν διέκειντο φιλικῶς πρὸς αὐτήν, ἀντιθέτως δὲ ἡ ἐβοήθουν ἢ συνεπάθουν τὸ Ἰσραήλ.

Οὕτω, μετὰ τὸ «κλείσιμον» τοῦ Σουέζ, ἀπέμεινε πρὸς χρῆσιν διά τήν σύνδεσιν Περσικοῦ Κόλπου, Ἰνδιῶν και Ἰσραήλ Ἀνατολῆς μετὰ τήν Εὐρώπην, ἡ ὁδὸς διά τοῦ Ἀκρωτηρίου, ἡ ὁποία ἐπεμήκυνε σοβαρῶς τὰς ἀποστάσεις, ὠρισμένας δὲ ὑπερμέτρως, ὡς και ἐν ἀρχῇ τῆς παρουσίας ἐργασίας ἀνεφέρθη (Βομβάη - Ὀδησσὸς μέσῳ Σουέζ 4.174 ν. μίλ., δι' Ἀκρωτηρίου 11.814 ν. μίλ., αὐξησις 180 % Ἀμπανταν - Λονδῖνον 6.500, 11.300 ν. μίλ., αὐξησις 75 % κ.ο.κ.).

Ἄμεσος συνέπεια : Ἐνῶ μετὰξὺ Ἰουνίου 1966 - Ἰουνίου 1967 διήλθον διά τοῦ Ἀκρωτηρίου 7.370 πλοῖα, χωρητικότητος 46.487.000 τόν., κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ 1967 διήλθον 12.268 πλοῖα, 95.337.000 τόν. D.W.

Β'. Αἱ ἐν γένει συνέπειαι ἐκ τοῦ «κλεισίματος»

Αὗται ἀφοροῦν εἰς τήν προκληθεῖσαν ἀνωμαλίαν εἰς τὸ Παγκόσμιον Ἐμπόριον, εἰς τὰ δημιουργηθέντα προβλήματα ἐφοδιασμοῦ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διά πετρελαίου και εἰς τήν αὐξησιν τῶν ναύλων και τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου.

α) Τὸ Παγκόσμιον Ἐμπόριον ὑπέστη κλυδωνισμὸν ἐκ τοῦ κλεισίματος τῆς διώρυγος διότι : 1) Διά τῆς διώρυγος διήρχετο τὸ $\frac{1}{7}$ τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν. 2) Ἡ Μ. Ἀνατολὴ ἐπρομήθευσεν εἰς τήν Δ. Εὐρώπην περὶ τὸ 60% τοῦ παρ' αὐτῆς καταναλισκομένου πετρελαίου, ἀξίας περὶ τὰ 2 δισεκ. δολ. 3) Ποσοστὸν 25 - 40% τῶν ξηρῶν φορτίων ἄτινα πρῶτον εἰσέρχονται εἰς τὴν Ἀνατολικήν Ἀφρικὴν, Ν. και Ν.Α. Ἀσίαν, διήρχετο ἐκ τῆς διώρυγος. 4) Περιορίσθησαν αἱ ἐξαγωγαὶ προϊόντων ὠρισμένων ὑπαναπτύκτων χωρῶν (ὡς τῆς Κέννας, Οὐγκάντα, τῆς Τανζανίας κ.ἄ.) μετὰ τὴν ἐπιπτώσιν ἐπὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ τῶν Ἰσοζυγίου (και γενικώτερον τοῦ Ἰσοζυγίου Πληρωμῶν) και ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς τῶν ἀναπτύξεως. 5) Ἀπαιτεῖτο ὑψηλότερα πιστοδότησις τῶν ποσοτήτων ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα, δὲν θά μετεφέροντο πλέον διά τῆς διώρυγος, ἀλλὰ διά τοῦ Ἀκρωτηρίου.

β) Ἐδημιουργήθη πρόβλημα ἀναδιαρθρώσεως τῶν πηγῶν ἐφοδιασμοῦ τῶν δυτικῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν διά πετρελαίου. Πέραν τῆς δυσχερείας ἣτις προέκυψεν ἐκ τοῦ «κλεισίματος» τῆς διώρυγος, ἀραβικαὶ τινες χῶραι (ὡς ἡ Σαουδική

Ἄραβία, τὸ Μπαχραϊν, ἡ Λιβύη καὶ ἡ Ἀλγερία) διέκοψαν ἐπὶ τι διάστημα τὰς πωλήσεις πετρελαίου πρὸς τὰς δυτικὰς χώρας, ἐπὶ δύο δὲ μῆνας περίπου, διέκοπή ἢ λειτουργία τῶν διερχομένων διὰ τῆς Συρίας καὶ τοῦ Λιβάνου πετρελαιαγωγῶν (pipe - lines). Ἡ κατάσταση αὕτη — ἥτις δὲν διετερήθη ἐπὶ μακρόν, λόγῳ τοῦ ὅτι αἱ ἀραβικαὶ χῶραι ἔχουν ἄμεσον ὠφέλειαν ἐκ τῆς διαθέσεως τοῦ ὑπ' αὐτῶν παραγομένου πετρελαίου — ἀντεμετωπίσθη διὰ τῆς προσφυγῆς εἰς ἄλλας πηγὰς ἐφοδιασμοῦ, ὡς ἡ Β. καὶ Δυτ. Ἀφρικὴ καὶ ἡ Καρραϊβικὴ.

γ) Οἱ ναῦλοι ηὔξηθησαν, λόγῳ αὐξήσεως τοῦ κόστους μεταφορᾶς, ἀφ' ἑνὸς καὶ ηὔξημένης ζήτησεως χωρητικότητος ἀφ' ἑτέρου. (Ἐντὸς ἐλαχίστου χρόνου κατὰ τὸν Couper, οἱ ναῦλοι κατὰ ταξίδιον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Εὐρώπην διὰ τῆς διώρυγος, οἵτινες ἦσαν 1.15 Λ.Α. κατὰ τόν., μετὰ τὸ κλείσιμον, διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ἀνήλθον αἰφνιδίως εἰς 10 Λ.Α. κατὰ τόν.). Ὑπελογίζετο ὅτι, κατὰ τὸ 1967 θὰ διήρχοντο ἐκ τῆς διώρυγος 95 ἐκ. τόν. πετρελαίου καὶ κατὰ τὸ 1971 ἢ ποσότης αὕτη θὰ ἦτο τῆς τάξεως τῶν 250 ἐκ. τόν. Κατὰ τοὺς αὐτοὺς ὑπολογισμοὺς, ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ κόστους μεταφορᾶς λόγῳ ἐπιμηκύνσεως τῶν ἀποστάσεων θὰ διεμορφοῦτο εἰς : 1,25 δολ. κατὰ τόν. διὰ τὸ 1967, 1,10 δολ. διὰ τὸ 1968, 0,70 δολ. διὰ τὸ 1969 καὶ 0,45 δολ. διὰ τὸ 1970, θὰ ἐξουδετεροῦτο δὲ μετέπειτα, λόγῳ εὐνοϊκωτέρου κόστους μεταφορᾶς τῶν ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, αἱ ναῦλοι αὐτῶν ηὔξηθησαν (εἴτε ὑπὸ τῶν Conferences, εἴτε ὑπὸ μεμονωμένων ἐταιριῶν) κατὰ ποσοστὰ ποικίλοντα, ἀλλ' ὑπολογίζεται ὅτι ὁ μέσος ὅρος ἐπιβαρύνσεως ἀνήλθεν εἰς 15%. Ὡς πρὸς τὰ πλοῖα tramps μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων, οἱ ναῦλοι αὐτῶν ηὔξηθησαν κατὰ τὸ δεῦτερον ἔξάμηνον τοῦ 1967 (εὐθὺς μετὰ τὸ κλείσιμον), ἐν συνεχείᾳ ἐκάμφθησαν κατὰ τὸ 1968 καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969 ἐπανήλθον εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀρχῶν 1967.

Ἐκ παραλλήλου ηὔξηθη ἡ ζήτησις χωρητικότητος μὲ ὑψηλοὺς ρυθμοὺς. Κατὰ στοιχεῖα τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. αὕτη ηὔξηθη εὐθὺς μετὰ τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ, κατὰ 16% διὰ τὰ ἔτη 1967 καὶ 1968 καὶ κατὰ 12% διὰ τὰ ἔτη 1969 καὶ 1970. Ὑπολογίζεται ὅτι μεταξὺ 1967 - 1970 ἡ συνολικὴ ζήτησις χωρητικότητος, ἐκφραζομένη εἰς τόν. - μίλια, ηὔξηθη κατὰ 68%, ἐνῶ κατὰ τὴν αὐτὴν τετραετίαν ἡ παγκόσμιος χωρητικότης (εἰς κ.ο.χ.) ηὔξηθη μόνον κατὰ 46%.

Στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὴν νέαν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων πλοίων μεταφορᾶς ὑγρῶν καὶ ξηρῶν φορτίων καὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν παρέχονται εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 21, 22, 23, 24, 25.

δ) Ἐπῆλθεν αὐξήσις εἰς τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου, ὀφειλομένη εἰς τὸ ηὔξημενον κόστος μεταφορᾶς. Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 26 ἐμφαίνεται ἡ σημειωθείσα αὐξήσις κατὰ τόν. μεταφερομένου πετρελαίου καὶ συνολικῶς. Τοῦτο εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ αὐξηθῇ καὶ τὸ κόστος καυσίμων τῶν πλοίων (bunker oil), ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ πίνακος ἀριθ. 27.

ε) Ἐτέρα συνέπεια τοῦ «κλεισίματος» ἦτο νὰ μελετηθοῦν οἱ ἐνδεχόμενοι τρόποι οἰκονομικωτέρας μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκ Μ. Ἀνατολῆς, συγκεκριμένως δὲ οἱ ἐξῆς : 1) Δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων διερχομένων ἐκ τοῦ Ἀκρωτη-

Πίναξ ἀριθ. 21

Συνέπειαι τοῦ «κλεισίματος» εἰς τοὺς ναύλους Δ/ξ :

1967	Ἰαν. - Μάιος	W/sc	60
1967	Ἰούν. - Δεκέμ.	»	174
1968	1ον ἔξάμ.	»	117
1968	2ον ἔξάμ.	»	113
1969	1ον ἔξάμ.	»	80
1969	2ον ἔξάμ.	»	114
1970	1ον ἔξάμ.	»	141
1970	2ον ἔξάμ.	»	250
1971	1ον ἔξάμ.	»	132
1971	2ον ἔξάμ.	»	82
1972	1ον ἔξάμ.	»	67

Μὲ βάσιν Worldscale 100 ὑπελογίζετο (1966 - 67) ἡ μεταφορὰ πετρελαίου ἀπὸ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Ἡν. Βασίλειον - Κόντινεντ

α) μέσῳ Δ. Σουέζ εἰς δολλ. 5.60 κατὰ τόν.

β) διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Κ. Ἑλπίδος δολλ. 8.90 κατὰ τόν.

Μὲ Worldscale 71 ἀντιστοίχως : 4.90 καὶ 6.30 (Worldscale 71 ἐσημειώθη κατὰ τὸ πρῶτον ἡμῶν 1967).

Πηγή : UNCTAD.

Πίναξ ἀριθ. 22

Ἐπιβαρύνσεις εἰς τοὺς ναύλους δεξαμενοπλοίων

Ἔτος	Μεταφορὰ πετρελαίου (εἰς ἑκατομ. τόν.)	Μ. ὄρ. ναυλα- ρίθμου εἰς Worldscale	Ἐπολογισμὸς εἰς δολ. κατὰ τόν. (W 100 = 4 δολλ.)	Πρόσθετον κόστος (εἰς ἑκατομ. δολ.)
1967 (1ον ἡμῶν)		W 70	2.80	—
1967 (2ον ἡμῶν)	285	W 110	4.40	450
1968	645	W 90	3.60	510
1969	730	W 77	3.08	200
Σύνολον				\$ 1.160

Πηγή : UNCTAD.

Πίναξ ἀριθ. 23

Ἐπιβάρυνσις κόστους μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων

Ἔτος	Ἑκατομ. τόν.	Ἐπιβάρυνσις κόστους κατὰ 2,60 δολ. κατὰ τόν. (εἰς ἑκατομ. δολ.)
1966	32.2	80
1967 (2ον ἡμισυ)	18.0	50
1968	38.0	100
1969	41.0	105
1970	45.0	115
1971	49.0	125

Πηγή: UNCTAD.

Πίναξ ἀριθ. 24

Διαφορὰ ἐπὶ ἔλαττον ταξιδίων κατὰ μῆνα, πλοίων τακτικῶν γραμμῶν
μετὰ τὸ κλείσιμον τοῦ Σουεζ

	Μέσος ὄρος μηνιαίων ταξιδίων		
	1966	1971	Μεταβολή
Ἐρ. Θάλασσα - Περσ. Κόλπος	21.5	7.5	— 14.0
Νοτ. - Ἀνατολ. Ἀφρική	4.0	2.0	— 2.0
Ἰνδία - Πακιστάν - Ἄπω Ἀνατολή	11.0	6.0	— 5.0
Αὐστραλία	0.5	—	— 0.5

Πηγή: Trieste Port Authority.

Πίναξ ἀριθ. 25

Ἐτησία ἐπιβάρυνσις πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μετὰ κλείσιμον Σουεζ 1967
(βάσις: Ν.Α. Ἀσία - Ἡνωμ. Βασίλειον)

Κατεύθυνσις φορτίων	Συνολικὴ διακίνησις φορτ. ὑπὸ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἰς ἑκατ. τόν.	1966		Ἐπιβάρυνσις πρό κλεισίμα- τος Σουεζ εἰς τοῦ κλεισίμ. κατὰ τόν. εἰς δολ.	Πρόσθετον κόστος ναύλου ἐκ τοῦ κλεισίμ. κατὰ τόν. εἰς δολ.	Σύνολον ἐκατ. δολ.
		Μ. ὄρ. ναύλου	Πρόσθετον κόστος			
Πρὸς Β.	17	35.00	15 %	5.25	89.0	
Πρὸς Ν.	17	28.00	15 %	4.20	71.0	
Γενικὸν ἐτήσιον σύνολον ἐπιβαρύνσεως :					160.0	

Πηγή: UNCTAD.

Πίναξ ἀριθ. 26

Αύξησης κόστους μεταφορᾶς καυσίμων μεταξὺ 1967 - 1969

Ἔτη	Μεταφοραὶ πετρελαίου εἰς ἑκατομ. τόν.	μ. ὄρ. ναυλαριθμοῦ καὶ ναύλων (Worldscale-κατὰ τόν.)	Ἐπιβάρυνσις κόστους	
Βάσις 1ον ἔξάμηνον		κατὰ τόν. εἰς δολ.	κατὰ τόν.	Σύνολον εἰς ἑκατομ. δολ.
1967		W 70 2.80		
1967 (2ον ἔξάμ.) ..	435	W 110 4.40	δολ. 1.60	450
1968	990	W 90 3.60	0.80	510
1969	1120	W 77 3.08	0.28	200
Γενικὸν σύνολον ἐπιβαρύνσεως				1.160

Σημ.: Worldscale 100 = 4 δολ.

Πηγή: John I. Jacobs and Co. Ltd. (London) World Tanker Fleet Review.

Πίναξ ἀριθ. 27

Αύξησης τοῦ κόστους καυσίμων (πετρελαίου) τῶν πλοίων μεταξὺ 1966 - 1969

	Δείκτης τιμῶν		Combined
	Fuel oil	Marine diesel	
1966	98	99	98
1967			
1ον ἔξάμ.	100	110	100
2ον ἔξάμ.	127	115	125
1968	120	119	120
1969	101	110	102

Σημ.: Διὰ τὸ Fuel Oil, 100 = 15 δολ. κατὰ τόν.

Διὰ τὸ Marine Diesel, 100 = 27 δολ. κατὰ τόν.

Εἰς τὸ Combined ἰσχύει ὁ λόγος 7 Fuel Oil πρὸς 1 Marine Diesel.

Πηγή: UNCTAD.

ρίου Καλῆς Ἑλπίδος, τὰ ὁποῖα θὰ ἐκφορτώνουν τὸ πετρέλαιον εἰς τοὺς λιμένας προορισμοῦ των. 2) Δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων καὶ διὰ τοῦ αὐτοῦ δρομολογίου, ἀλλὰ μὲ ἐκφόρτωσιν εἰς λιμένα μεταφορτώσεως (transhipment) ἐκ τοῦ ὁποίου θὰ γίνεταί ἡ μεταφορὰ πρὸς τοὺς λιμένας τελικοῦ προορισμοῦ διὰ μικρῶν δεξαμενοπλοίων. 3) Διὰ πετρελαιαγωγῶν (pipe-lines) ἐγκαθισταμένων παραλλήλως πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ (ὡς ὁ ἐν σχεδίῳ Σουέζ - Μεσογείου) ἢ διερχομένων διὰ τοῦ Ἰσραήλ (ὡς ὁ ἤδη λειτουργῶν) μὲ σημεῖον ἀπολήξεως τοὺς λιμένας Ἐϊλάτ καὶ Ἀσκελόν. 4) Διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἐπαναποδιδομένης εἰς τὴν θαλασσίαν κυκλοφορίαν, ἐκ τῆς ὁποίας θὰ διέρχονται ὑπερμεγέθη δεξαμενόπλοια ἔμπορτα καὶ ὑπὸ ἔρμα ἢ ἐξ αὐτῆς ὑπὸ ἔρμα καὶ ἔμπορτα διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου. (Βλ. σχετικῶς μελέτην UNCTAD, κατωτέρω, εἰς 5.4/Γ').

Γ'. Αί προκληθείσαι εκ του «κλεισίματος» ζημιαί

Ἡ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) εἰς ἐκπονηθεῖσαν παρ' αὐτῆς μελέτην καὶ κυκλοφορήσασαν κατὰ Ἰανουάριον 1973 ὑπὸ τὸν τίτλον The Economic Effects of the Closure of the Suez Canal, προέβη εἰς ὑπολογισμὸν τῶν ζημιῶν, αἱ ὁποῖαι προεκλήθησαν ἐκ τοῦ κλεισίματος τοῦ Σουέζ, ἤτοι τῶν ἐξ αὐτοῦ οἰκονομικῶν ἐπιπτώσεων, τῶν προκληθεισῶν εἰς τὰ ἐγκλωβισθέντα ἐντὸς τῆς διώρυγος πλοῖα ζημιῶν καὶ τῶν προξενηθεισῶν ζημιῶν εἰς διαφόρους λιμένας.

α) Οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις : Κατὰ τὴν ἀνωτέρω μελέτην αἱ προκληθείσαι οἰκονομικαὶ ἐπιβαρύνσεις ἐκ τοῦ κλεισίματος τῆς διώρυγος εἶχον ὡς ἐξῆς μεταξὺ 1967 - 1971 κατὰ κατηγορίας πλοίων, εἰς ἑκατομύρια δολλάρια.

	Εἰς τὰ δ/ξ	Εἰς τὰ φ/γά	Σύνολον
Διὰ τὸ 2ον ἐξάμηνον 1967 :	570	195	765
Διὰ τὸ 1968 :	860	325	1.185
Διὰ τὸ 1969 :	610	295	905
Διὰ τὸ 1970 :	360	325	685
Διὰ τὸ 1971 :	460	355	815
Σύνολον :	2.860	1.495	4.355

Εἰς τὸ ἀνωτέρω σύνολον τῶν 4.355 ἐκ. δολλ. προστίθενται 2.560 ἐκ. δολ. ἐξ ἐμπορικῶν ζημιῶν καὶ 135 ἐκ. δολλ. ἐξ ἐμπορικῶν πιστώσεων καὶ οὕτω, τὸ γενικὸν σύνολον διὰ τὴν πενταετίαν ἀνέρχεται εἰς 7.050 ἐκ. δολ., μὲ πρόβλεψιν ἐτησίας ἐπιβαρύνσεως πέραν τὴν πενταετίας κατὰ 1.715 ἐκ. δολ.

β) Ζημιαί ἐπὶ ἐγκλωβισθέντων πλοίων καὶ φορτίων : Ἡ αὐτὴ μελέτη ὑπολογίζει εἰς 20 ἐκ. δολλ. τὴν ἀξίαν τῶν ἐγκλωβισθέντων ἐντὸς τῆς διώρυγος πλοίων καὶ εἰς 10 ἐκ. δολλ. τὴν ἀξίαν τῶν φορτίων τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

γ) Ζημιαί εἰς λιμένας καὶ χώρας : Κατὰ τὴν μελέτην τῆς UNCTAD αἱ χῶραι αἱ ὁποῖαι κυρίως ἐπλήγησαν ἐκ τοῦ κλεισίματος ἦσαν αἱ κείμεναι εἰς τὴν Ἄνατ. Ἀφρικὴν καὶ τὴν Ν.Α. Ἀσίαν, διὰ τὰς ὁποίας ὑπολογίζεται ζημία διὰ τὰ ἔτη 1967 - 1970 τῆς τάξεως τῶν 560 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ὡς πρὸς τοὺς πληγέντας λιμένας, ἡ μελέτη ἀναφέρει τοὺς ἐξῆς :

— Τὸ Ἄντεν, εἰς τὸ ὁποῖον ἐμειώθησαν αἱ προσεγγίσεις πλοίων κατὰ 80%, αἱ δὲ πωλήσεις καυσίμων αἱ ὁποῖαι κατὰ τὸ 1966 ἀνῆρχοντο εἰς 60 ἐκ. δολ., ἐμειώθησαν κατὰ τὸ 1968 εἰς 6 ἐκ. δολ.

— Τὸ Τζιμπουτί, εἰς τὸ ὁποῖον ἐσημειώθη μεταξὺ 1966 - 68 κατὰ 50% μείωσις προσεγγίσεων διὰ φορτώσεις καὶ κατὰ 75 % μείωσις προσεγγίσεων πρὸς ἀνεφοδιασμὸν διὰ καυσίμων.

— Τὸ Πόρτ - Σουδάν, εἰς τὸ ὁποῖον αἱ προσεγγίσεις πλοίων μεταξὺ 1966 - 68 ἐμειώθησαν κατὰ 38 %.

— Ὁ (μείζων) Πειραιεὺς εἰς τὸν ὁποῖον ἐσημειώθη μείωσις προσεγγίσεων κατὰ

90% δι' ανεφοδιασµόν και δεξαμενισµούς και κατά 60 - 75 % δι' έπισκευάς.
— 'Η Τεργέστη, ήτις υπέστη µειώσιν κατά 32,3 % τής κινήσεως µε την Μ. 'Ανατολήν, 'Ερ. Θάλασσαν και Περσικόν Κόλπον, κατά 54,8% µε την Ν. και Ν.Α. 'Ασίαν και κατά 46% µε την 'Απω 'Ανατολήν.

'Αντιθέτως, ως εϋνοηθέντες εκ του «κλεισίµατος» λιµένες αναφέρονται, ή Μοµπάσα (τά έσοδα εκ του λιµένος τής οποίας ηϋξήθησαν κατά 80% µεταξύ 1966 - 68), ο Μαυρίκιος (του οποίου τά έσοδα εκ του λιµένος ηϋξήθησαν κατά 70% δια την αυτην περίοδον), τὸ Λὰς Πάλµας (αϋξησις κατά 34%) και οί λιµένες τής Νοτίου 'Αφρικῆς, εις τους οποίους αί πωλήσεις καυσίμων, αί οποῖαι ανήρχοντο κατά τὸ 1966 εις 19 εκ. δολλ. έφθασαν τὰ 78 εκ. δολ. κατά τὸ 1968.

δ) Διαφυγοῦσαι εισπράξεις εκ τελῶν διελεύσεως, µετὰ τὸ «κλείσιμον», ἀφορῶσαι εις την Αἴγυπτον, ήτις ἀπώλεσε ταύτας.

4.2 'Αντιδράσεις εις τὸν χῶρον τής Παγκ. 'Εµπορ. Ναυτιλίας εκ του «κλεισίµατος» τής διώρυγος

Αῦται ἀφοροῦν εις την τάσιν πρὸς υπερµεγέθη πλοῖα, εις την αϋξησιν τῶν τιµῶν τῶν πλοίων, εις την αϋξησιν του κόστους εκµεταλλεύσεως τῶν πλοίων, εις τὰς ἀθρόας παραγγελίας νέων πλοίων και εις την ἐφαρμογήν τῶν νεωτέρων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων.

Α'. 'Ο «γιγαντισµός» εις τὰ µεγέθη τῶν πλοίων και τὸ κόστος µεταφορᾶς

Κατέστη έντονωτάτη ή τάσις πρὸς υπερµεγέθη πλοῖα, (super - tankers, tankers - mammoth, V.L.C.Cς = Very Large Crude Carriers, U.L.C.Cς = Ultra Large Crude Carriers) πρὸς ἐπίτευξιν εϋνοϊκωτέρου κόστους.

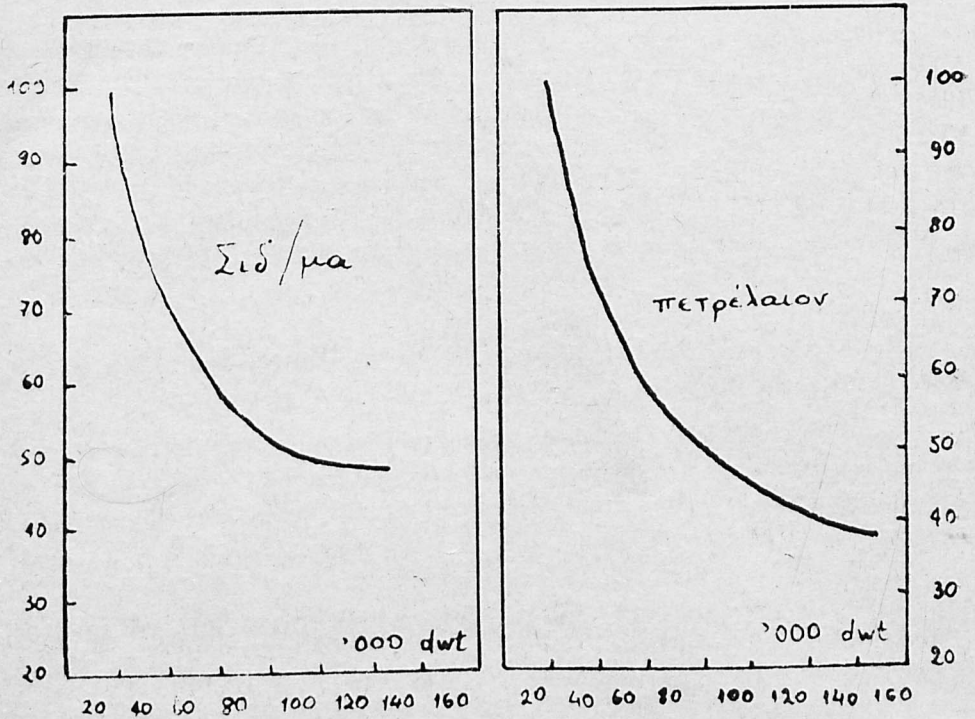
α) Εἰς τὰς ἐργασίας τῶν Η. Heekt: Grundlagen und Tendenzen der Bildung von Kostenfrachten in der Eisenerzfahrt (Kiel, 1968) και Μ. Hubbard: The Comparative Costs of Oil Transport (London, 1967) ἀναφέρεται ὅτι, µε βάσιν κόστος κατά τόν. πλοίου χωρητικότητος 20.000 τόν. D.W. = 100, τὸ κόστος κατά τόν. µεταφορᾶς διαµορφοῦται ὡς ἐξῆς εις ποσοστὰ ἐναντι αὐτοῦ, αϋξανοµένου του µεγέθους τῶν πλοίων :

Χωρητικότης πλοίου εις τόν. D.W.	Διὰ µεταφορὰν σιδ/µατος	Διὰ µεταφορὰν πετρελαίου
60.000	70%	58%
80.000	60%	50%
100.000	50%	45%
120.000	45%	42%
140.000		38%

(Σχετικὰ διαγράµµατα βλ. εις πίνακα ἀριθ. 28).

Πίναξ ἀριθ. 28

Κόστος μεταφοράς συναρτήσει τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου
(κόστος κατὰ τόν. πλοίου 20.000 τ. D.W. = 100)



β) Εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ Walter L. Newton : «The Economics of the Transportation of Petroleum», (London, July 1971) γίνεται ἡ ἀκόλουθος σύγκρισις κόστους μεταφοράς κατὰ τόν. πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Ρότερνταμ διὰ τῆς ὁδοῦ τοῦ Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἑλπίδος, μεταξὺ ἑνὸς πλοίου 70.000 τ. D.W καὶ ἑτέρου 250.000 τ. D.W.
εἰς δολ.

Στοιχεῖα κόστους

Κόστος κεφαλαίου καὶ
λειτουργικὸν κόστος
Καύσιμα
Ἐξοδα λιμένων
Σύνολον κόστους

(ἤτοι ἐπὶ ἑλαττον διαφορὰ
1.58 δολ. κατὰ τόννον)

Κόστος ναυπηγήσεως εἰς ἰαπωνικὰ
ναυπηγεῖα κατὰ τόννον

Κατὰ τόν. μεταφερομένου φορτίου	
Πλοίων 70.000 τόν. D.W.	Πλοίων 250.000 τόν. D.W.

3.25 δολ.

2.00 δολ.

0.70

0.40

0.16

0.13

4.11

2.53

100 δολ.

70 δολ.

γ) Εἰς ἄρθρον τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον L' Espace - Coût et la Nouvelle Géographie Océanique du Monde, ὁ Καθ. André Vigarié προβαίνει εἰς τὴν ἀκόλουθον ἐκτίμησιν ὡς πρὸς τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγικότητος (ὡς σχέσεως μεταξὺ τῆς παραγωγῆς εἰς τόν/χλμ καὶ μεγέθους πλοίου).

Τύποι πλοίων	Ταχύτης εἰς κόμβους	Μέσος ἀριθμὸς κυκλικῶν ταξιδίων κατ' ἔτος	Παραγωγή εἰς ἑκατ. τόν/χλμ	
			Κατὰ κυκλικὸν ταξίδιον	Κατ' ἔτος
T2 δεξαμενόπλοιον 16.000 τόν. D.W. τοῦ τελευταίου πολέμου κινούμενον μέσῳ Σουέζ	14	8,7	193	1.679
T2 τὸ αὐτὸ πλοῖον κινούμενον διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Κ. Ἑλλ.	14	5,7	296	1.687
ORE CARRIER CETRA COLUMBA 87.000 τ. D.W.	14,5	13	550	7.150
Δ/Ξ ESSO-NEDER- LAND 250.000 τ. D.W.	16	6,5	4.630	30.095
Δ/Ξ NAVIRE DE BANTRY B.T.C. 312.000 τόν. D.W.	14,5	5,9	5.780	34.102
Δ/Ξ τοῦ μέλλοντος 550.000 τόν. D.W. (παραγγ. SHELL)	16	6,5	10.000	65.000

δ) Μὲ βάσιν τὸ ἀνωτέρω (εἰς παρ. β') ἀναφερθὲν ἔργον τοῦ Walter Newton, κατηρτίσθη ὁ ἀκόλουθος συγκριτικὸς πίναξ κόστους μεταφορᾶς κατὰ τόν. (λαμβάνομένων ὑπ' ὄψιν τῶν στοιχείων κόστους τοῦ 1ου ἔξαμήνου 1967) διὰ δύο πλοῖα, τὸ ἓν 70.000 τόν. D.W. ὅπερ ὑποτίθεται ὅτι πραγματοποιεῖ μεταφορὰν ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Ρόττερνταμ καὶ Γενουήν μέσῳ διώρυγος καὶ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ ἕτερον 250.000 τόν. ὅπερ πραγματοποιεῖ τὰς αὐτὰς μεταφορὰς μόνον διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου.

Ἐκ Περσικοῦ Κόλπου			
		Διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ	Διὰ τοῦ Ἀκρωτ. Κ. Ἑλπίδος
Διὰ Ρόττερνταμ		(6.500 ν. μίλ.)	(11.300 ν. μίλ.)
Tanker	70.000 τ.Δ.Υ.	3.49 δολ. κατὰ τόν.	4.11 δολ. κατὰ τόν.
Tanker	250.000 τ.Δ.Υ.		2.53 δολ. κατὰ τόν.
Διὰ Γενοῦην		(4.600 ν. μίλ.)	(11.075 ν. μίλ.)
Tanker	70.000 τ.Δ.Υ.	2.81 δολ. κατὰ τόν.	4.03 δολ. κατὰ τόν.
Tanker	250.000 τ.Δ.Υ.		2.45 δολ. κατὰ τόν.
Διαφορὰ κόστους κατὰ τόν. φορτίου			
Διὰ Ρόττερνταμ			
Tanker	70.000 τ.Δ.Υ.		+ 0.62 δολ.
Tanker	250.000 τ.Δ.Υ.		— 0.96 δολ.
Διὰ Γενοῦην			
Tanker	70.000 τ.Δ.Υ.		+ 1.22 δολ.
Tanker	250.000 τ.Δ.Υ.		— 0.36 δολ.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦτον, ἡ μεταφορὰ διὰ δ/ξ 250.000 τόν. διαπλέοντος τὸ Ἀκρωτήριο εἶναι οἰκονομικωτέρα κατὰ 0.96 δολ. διὰ Ρόττερνταμ καὶ κατὰ 0.36 δολ. διὰ Γενοῦην, ἔναντι ἐκείνης διὰ δ/ξ 70.000 τόν. Δ.Υ. διερχομένου διὰ τῆς διώρυγος, ὅπερ σημαίνει ὅτι, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως πλοίων μεγαλυτέρου μεγέθους, οὐ μόνον καλύπτεται ἡ διαφορὰ διὰ τοῦ περίπλου τοῦ Ἀκρωτηρίου ἔναντι τῆς χρησιμοποίησεως τῆς διώρυγος, παρὰ τὴν μεγάλην διαφορὰν ἀποστάσεων (4.800 καὶ 6.475 ν. μίλ.), ἀλλὰ καθίσταται αὕτη εὐνοϊκωτέρα λόγῳ οἰκονομῶν κλίμακος. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον προεβλέπετο ὅτι θὰ ἐξουδετεροῦντο τὰ προκληθέντα μειονεκτήματα ἐκ τοῦ «κλεισίματος» τῆς διώρυγος.

Κατ' ἄλλην ἐκτίμησιν, ἥτις καταλήγει εἰς τὸ αὐτὸ συμπέρασμα, ἡ μεταφορὰ ἑνὸς τόννου πετρελαίου ἀπὸ Κουβέϊτ εἰς Χάβρην διὰ γιγαντιαίου δεξαμενοπλοίου παραπλέοντος τὸ Ἀκρωτήριο ἐστοίχιζε κατὰ τὸ 1970, 15 φρ., ἐνῶ διὰ μικροῦ τοιοῦτου διαπλέοντος τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, θὰ ἐστοίχιζε 25 φρ.

Β'. Ἡ αὔξησις τοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων

Ἡ ἀνωτέρω (εἰς περ. Β/δ') γενομένη ἐκτίμησις ἐστηρίχθη — ὡς σημειοῦται — εἰς στοιχεῖα κόστους τοῦ 1967. Ἀλλὰ κατὰ τὰ μετέπειτα ἔτη (ἴδια 1970-71) τὰ στοιχεῖα ταῦτα μετεβλήθησαν καὶ ἀντί, τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Ρόττερνταμ διὰ πλοίου 250.000, μέσφ Ἀκρωτηρίου, νὰ ἀνέρχεται

εις 2,53 δολ. κατά τόν., καθ' ὑπολογισμόν γενόμενον τὸ 1971, θὰ ἀνήρχετο διὰ τὸ ἔτος 1975 εἰς 5,92 δολ. κατά τόν. (ποσοστὸν ἀξίσεως 130%).

Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἐν τῷ μεταξὺ ἠξήθη, τόσον τὸ κόστος κατασκευῆς, ὅσον καὶ τὸ κόστος λειτουργίας τῶν πλοίων. Τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἤρχισεν ἀξιανόμενον ἀπὸ τοῦ 1970 καὶ κατὰ τὸ 1971 ἦτο ὑπερδιπλάσιον ἔναντι τοῦ 1967, ἀξηθέντος ὁμοίως καὶ τοῦ κόστους πιστοδοτήσεως. Παραλλήλως ἠξήθησαν ὅλα τὰ στοιχεῖα τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἦτοι αἱ δαπάναι διὰ καύσιμα, αἱ δαπάναι ἀμοιβῆς καὶ ἐνδιαίτησεως προσωπικοῦ, αἱ δαπάναι δι' ἀσφάλιστρα, αἱ ὁποῖαι ἠξήθησαν κατὰ 100% περίπου διὰ τὰ ὑπερμεγέθη πλοῖα κ.ο.κ.

Ὁ αὐτὸς συγγραφεὺς, Walter L. Newton, εἰς διάλεξίν του γενομένην εἰς τὸ Centre d' Etudes Industrielles τῆς Γενεύης, τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1972, μὲ θέμα Economics of Tanker Operation, προέβη εἰς τὴν ἀκόλουθον σύγκρισιν κόστους ναυπηγήσεως καὶ κόστους ἐκμεταλλεύσεως πλοίων μεταξὺ 1971 (τὸ ὁποῖον ἐλήφθη ὡς βᾶσις : 100) καὶ προβλέψεως διὰ τὸ 1975 :

Μέγεθος πλοίου εἰς τόν. D.W.	Κόστος ναυπηγήσεως κατὰ τόν. D.W.			Ποσοστὸν ἀξίσεως 1971 : 100
	1971 Εἰς δολ.	Δείκτης	1975 Εἰς δολ.	
50.000	115	100	165	143%
70.000	105	100	155	145
90.000	95	100	150	158
130.000	90	100	145	161
250.000	75	100	140	186

Κόστος μεταφορᾶς ἐκ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἀκρωτηρίου εἰς Ρόττερταμ
(κατὰ τόν. μεταφερομένου φορτίου πετρελαίου)

Μέγεθος πλοίου εἰς τόν. D.W.	Κόστος μεταφορᾶς ἐκ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἀκρωτηρίου εἰς Ρόττερταμ (κατὰ τόν. μεταφερομένου φορτίου πετρελαίου)			Ποσοστὸν ἀξίσεως 1971 : 100
	1971 Εἰς δολ.	Δείκτης	1975 Εἰς δολ.	
50.000	6.72	100	9.34	139
70.000	5.92	100	8.21	139
90.000	5.38	100	7.60	141
130.000	4.89	100	6.96	142
250.000	3.83	100	5.92	154.5

(Σημ. Αἱ ἐπακολουθήσασαι μεγάλα ἀξίσεις κατὰ τὰ ἔτη 1972 καὶ 1973 κατέστησαν καὶ τὰς ἀνωτέρω προβλέψεις ἐκτὸς πραγματικότητος, παρατίθενται δὲ αὐταὶ ἐνδεικτικῶς καὶ διὰ τὴν διενέργειαν συγκρίσεων καθ' ὑπολογισθείσας ποσοστιαίας ἀξίσεις, κατὰ μεγέθη).

Γ'. Ἀθρόαι παραγγελίαι πλοίων

Μετά τὸ «κλείσιμον» τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1967, ἠκολούθησε νέος ἔντονος ρυθμὸς παραγγελιῶν διὰ ναυπηγήσεις πλοίων.

Χαρακτηριστικὸς ἐν προκειμένῳ εἶναι ὁ ἀκόλουθος πίναξ ληφθεὶς ἐκ τῆς World Tanker Fleet Review τῆς John Jacobs and Co Ltd.

*Ἡμερομηνία	Σύνολον δεξαμενοπλοίων ὑπὸ παραγγελίαν (εἰς ἑκατομ. τόν. D.W.)	Ποσοστὸν αὐξήσεως ἐναντι προηγουμένης περιόδου
31.12.1965	19.5	2.3%
31.12.1966	24.9	5.4
30.6.1967	27.8	2.9
31.12.1967	40.1	12.3
31.12.1968	56.5	16.4
31.12.1969	59.2	2.7

4.3 Ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μετὰ τὸ «κλείσιμον» τῆς διώρυγος

Διὰ νὰ σχηματισθῇ ἀκριβῆς εἰκὼν περὶ τῶν σημειωθεισῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, μετὰ τὸ «κλείσιμον» τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1967, παρατίθενται ὀρισμένοι πίνακες, τοὺς ὁποίους ἐκρίνομεν ὡς χρησίμους καὶ διαφωτιστικούς.

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 29 ἐμφαίνεται ἡ ἐξέλιξις τοῦ διεθνoῦς θαλασσίου ἐμπορίου εἰς τόν. - μίλια μετὰξὺ 1966 - 1972 (καὶ διακρίνονται οἱ ὑψηλοὶ ρυθμοὶ τῶν ἐτῶν 1967 καὶ 1968, ἰδίᾳ διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίου).

Πίναξ ἀριθ. 29

Διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον μετὰξὺ 1966 - 1972

*Ἔτη	Σύνολον εἰς δισεκ. τόν. - μίλ.	Ἀκάθαρτον Πετρέλαιον			Προϊόντα πετρελαίου	
		Μεταβολὴ εἰς %	Εἰς δισεκ. τόν./μίλ.	Μεταβολὴ εἰς %	Εἰς δισεκ. τόν./μίλ.	Μεταβολὴ εἰς %
1966 ...	6238	+ 7	2629	+ 6	700	+ 9
1967 ...	7230	+ 16	3400	+ 29	730	+ 4
1968 ...	8372	+ 16	4197	+ 23	750	+ 3
1969 ...	9374	+ 12	4853	+ 16	760	+ 1
1970 ...	10654	+ 14	5597	+ 15	890	+ 17
1971 ...	11695	+ 10	6520	+ 16	900	+ 1
1972 ...	12970	+ 11	7430	+ 14	990	+ 10

Π ί ν α κ α ρ ι θ. 30

'Ανάπτυξες του Παγκοσμίου 'Εμπορικού Στόλου μεταξύ 1966-1972 (πλοία 100 κ.ο.χ. και άνω)

Μέσα έτους	Σύνολον			Πλοία πλην δεξαμενοπλοίων			Δεξαμενόπλοια		
	εις έκατ. κ.ο.χ.	ποσοστιαία αύξησις έναντι προηγ. έτους	εις έκατ. κ.ο.χ.	ποσοστιαία αύξησις έναντι προηγ. έτους	ποσοστόν επί συνόλου	εις έκατ. κ.ο.χ.	ποσοστιαία αύξησις έναντι προηγ. έτους	ποσοστόν επί συνόλου	
1966...	167,8	6,7	107,8	5,4	64	60,0	9,3	36	
1967...	178,7	6,5	114,7	6,4	64	64,0	6,7	36	
1968...	190,9	6,8	121,8	6,2	64	69,1	7,9	36	
1969...	208,4	9,2	131,1	7,6	63	77,3	11,9	37	
1970...	224,3	7,6	138,3	5,5	62	86,0	11,3	38	
1971...	243,9	8,7	147,9	6,9	61	96,0	11,6	39	
1972...	265,0	8,7	160,0	8,2	60	105,0	9,4	40	

Π η γ ή : Lloyd's Register of Shipping.

Π ί ν α ξ ά ρ ι θ. 31

Κατανομή Παγκοσμίου Έμπορικού Στόλου κατά μεγέθη δεξαμενοπλοίων, πλοίων συνδεδεασμένων μεταφορών και Bulk Carriers κατά τὰ μέσα 1967 και τὰ τέλη τοῦ 1971 (εἰς ἑκατομ. τόν. D.W.)

Μεγέθη καθ' ομάδας εἰς χιλ. τ. D.W.	30/6/1967		31/12/1971			
	Στόλος ἐν ὑπηρεσίᾳ	Πλοία ὑπὸ παραγγελίαν	Σύνολον	Στόλος ἐν ὑπηρεσίᾳ	Πλοία ὑπὸ παραγγελίαν	Σύνολον
Δ/ξ						
10 - 59	67.9	1.4	69.3 (56%)	68.4	4.4	72.8 (29%)
60 - 199	29.1	10.8	39.9 (32%)	54.8	8.6	63.4 (24%)
200 +	—	15.6	15.6 (12%)	45.6	75.6	121.2 (47%)
Σύνολον	97.0	27.8	124.8 (100%)	168.8	86.6	257.4 (100%)
Πλοία συνδεδεασμένων μεταφ.						
10 - 59	3.0	0.5	3.5 (37%)	2.8	0.2	3.0 (7%)
60 - 199	2.8	4.2	7.0 (63%)	17.5	14.5	32.0 (75%)
200 +	—	—	—	0.5	6.9	7.4 (18%)
Σύνολον	5.8	4.7	10.5 (100%)	20.8	21.6	42.4 (100%)
Μεγέθη καθ' ομάδας εἰς χιλ. τ. D.W.						
Δ/ξ και πλοίων συνδεδ. μεταφ.						
10 - 59	70.9	1.9	72.8 (54%)	71.2	4.6	75.8 (25%)
60 - 199	31.9	15.0	46.9 (35%)	72.3	23.1	95.4 (32%)
200 +	—	15.6	15.6 (11%)	46.1	82.5	128.6 (48%)
Σύνολον	102.8	32.5	135.3 (100%)	189.6	110.2	299.8 (100%)
Πλοία μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου						
10 - 59	32.2	11.3	43.5 (91%)	57.6	14.0	71.6 (75%)
60 - 199	2.4	1.7	4.1 (9%)	11.7	10.7	22.4 (24%)
Σύνολον	34.6	13.0	47.6 (100%)	69.3	24.7	94.0 (100%)

Πηγή: Tankers: John I. Jacobs and Co. Ltd, (London). Combined carriers and dry bulk carriers: Fearnley and Egers Chartering Co, Ltd (Oslo).

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 30 παρίσταται ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον καὶ διακρίνονται οἱ ὑψηλότεροι ρυθμοὶ ἀπὸ τοῦ 1968 καὶ ἐντεῦθεν, ἰδίᾳ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια.

Ὁ πίναξ ἀριθ. 31 ἐμφανίζει τὴν κατανομὴν τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου κατὰ μεγέθη δεξαμενοπλοίων, πλοίων συνδεδεασμένων μεταφορῶν (Ore/Oil Carriers, Bulk/Oil Carriers, Ore/Bulk/Oil Carriers καὶ Bulk Carriers — ἦτοι τῶν τύπων πλοίων εἰς τοὺς ὁποίους ἀπαντῶνται τὰ μεγάλα μεγέθη — κατὰ τὰ μέσα 1967 καὶ τὰ τέλη τοῦ 1971.

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 32 ἐμφαίνεται ἡ ἐξέλιξις τῶν μεγεθῶν τῶν δεξαμενοπλοίων μεταξὺ 1968 καὶ 1972, ἰδίᾳ δὲ ἐμφαίνεται ἡ μεγαλύτερα συμμετοχὴ εἰς τὸ σύνολον τῶν μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοίων (175.000 τ. D.W. καὶ ἄνω).

Πίναξ ἀριθ. 32

Ἐξέλιξις εἰς τὰ μεγέθη τῶν δεξαμενοπλοίων μεταξὺ 1968 - 1972
(εἰς ἑκατομ. τόν. D.W.)

Δεξαμενόπλοια	Ἰανουάρ. 1968	Ἰανουάρ. 1969	Ἰανουάρ. 1970	Ἰανουάρ. 1971	Ἰανουάρ. 1972
10 - 30000 τόν. D.W.	30499	29930	29204	29018	29251
30 - 175000 τόν. D.W.	72077	78722	83275	87327	90185
πλέον τῶν 175000 τόν. D.W.	413	5465	17102	32880	49379
Σύνολον	102989	114117	129581	149225	168815

Πηγή: Κατὰ τὰ στοιχεῖα τῆς Fearney and Eger's Ch. Co.

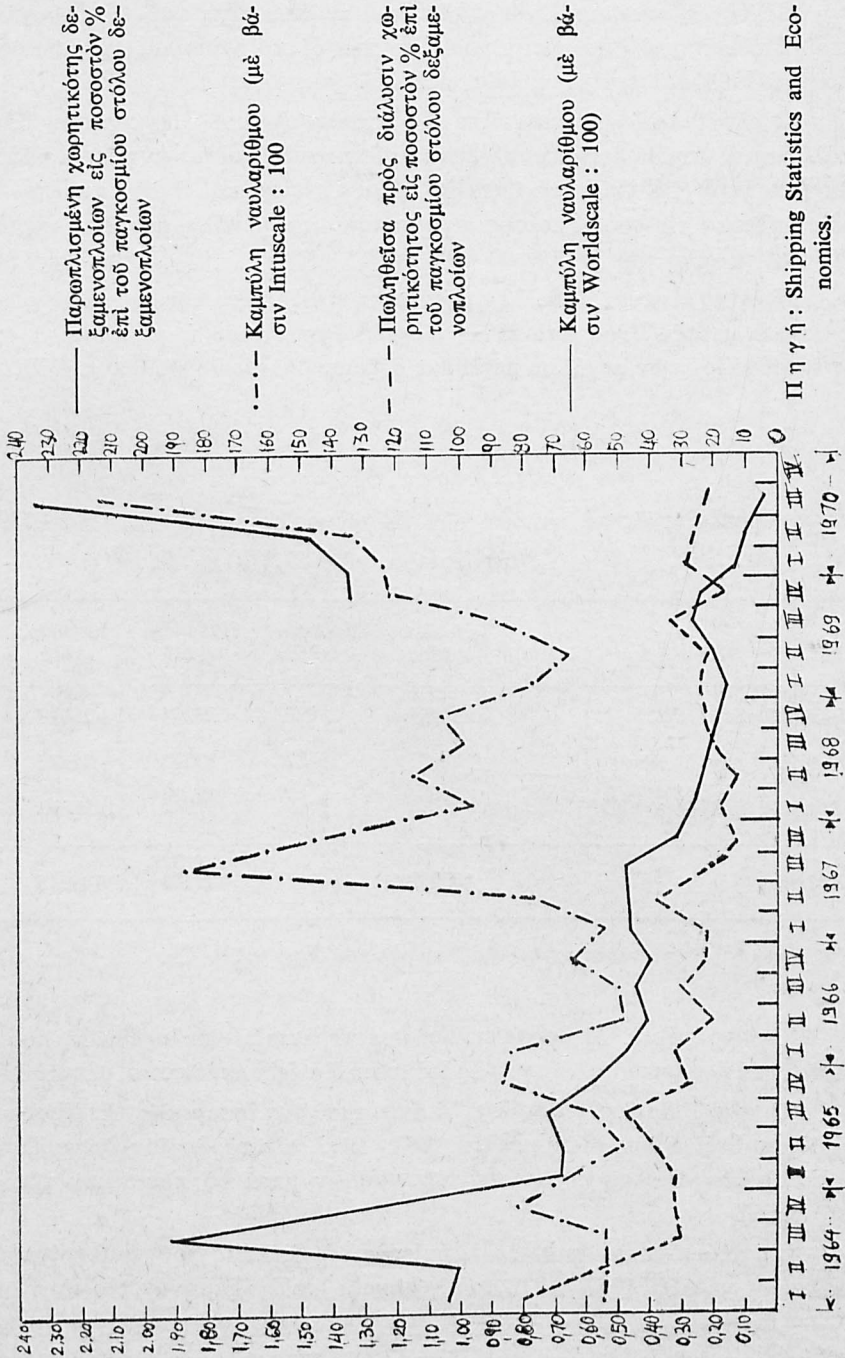
Ὁ πίναξ ἀριθ. 33 δεικνύει τὴν σχέσιν μεταξὺ ναυλαρίθμων, παροπλισμῶν πλοίων καὶ πωλήσεων πλοίων πρὸς διάλυσιν διὰ δεξαμενόπλοια, μεταξὺ 1964 - 1970.

Ὁ πίναξ ἀριθ. 34 περιέχει διάγραμμα τῆς ἱστορικῆς ἐξελίξεως τοῦ ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων μεταξὺ 1962 - 1973, εἰς τὸ ὁποῖον ἐμφανίζεται σαφῶς ἡ ἐπελθοῦσα ἀπότομος ὕψωσις τῶν ναύλων μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 35 ἐμφαίνεται ἡ ἐξέλιξις τοῦ ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων μεταξὺ 1967 - 1972, μὲ στοιχεῖα καθ' ἑξάμηνον.

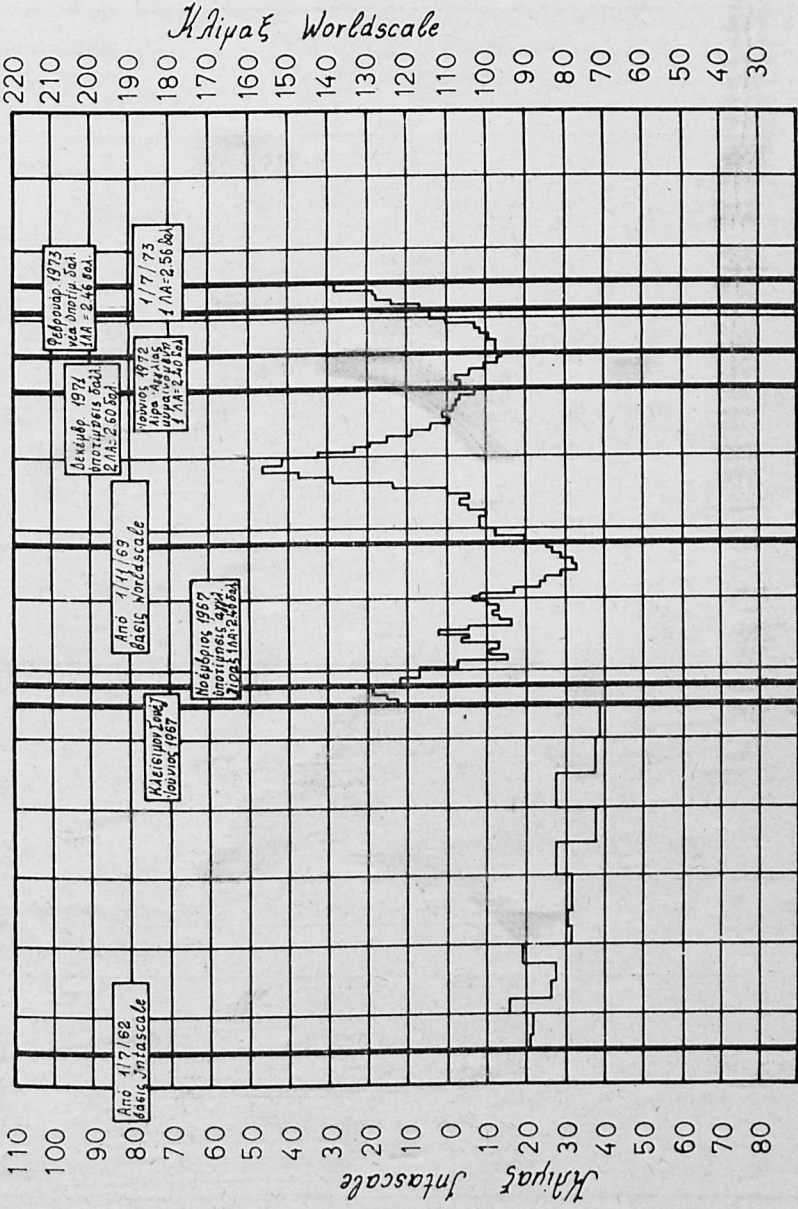
Τέλος, στοιχεῖα διὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ναυλαρίθμου φορτηγῶν πλοίων, διὰ τὴν κυρίως ἐνδιαφέρουσαν περίοδον 1966 - 1969 (εἰδικότερον) καὶ διὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1950 - 1972 παρέχονται εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 36 καὶ 37.

Πίναξ ἀριθ. 33
 Ἡ εξέλιξις τῶν σχέσεων μεταξὺ ναυλαριθμῶν, παροπλισμῶν πλοίων καὶ πωλήσεων πρὸς διάλυσιν
 διὰ δεξαμενόπλοια. Ἔτη 1964-1970



Πηγή : Shipping Statistics and Economics.

Πίναξ άριθ. 34
 'Ιστορική εξέλιξις ναυλαριθμού δεξαμενοπλοίων από 1/7/1962 — Ιουνίου 1973 (Δ/ξ 25 - 40.000 τ. D.W.)



1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975

Πηγή : Shipping Statistics and Economics.

Πίναξ ἀριθ. 35
Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου δεξαμενοπλοίων

Περίοδοι	Στοιχεῖα τῆς Norwegian Shipping News (μ. ὄρ.)	Ὑπολογισμὸς βάσει Worldscale κατὰ τὴν UNCTAD
1967 (Ἰαν. - Μάϊος)	50	60
1967 (Ἰούν. - Δεκέμ.)	159	174
1968 (1ον ἐξάμ.)	106	117
1968 (2ον ἐξάμ.)	102	113
1969 (1ον ἐξάμ.)	71	80
1969 (2ον ἐξάμ.)	103	114
1970 (1ον ἐξάμ.)		141
1970 (2ον ἐξάμ.)		250
1971 (1ον ἐξάμ.)		132
1971 (2ον ἐξάμ.)		82
1972 (1ον ἐξάμ.)		67

Πηγή : «Norwegian Shipping News».

Πίναξ ἀριθ 36
Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου φορτηγῶν πλοίων

Περίοδοι	Ναῦλοι κατὰ ταξίδιον		Ναῦλοι χρονοναυλώσεων	
	Δείκτης α	Δείκτης β	Δείκτης α	Δείκτης β
1966	88	} 86	89	} 86
1967 (Ἰαν. - Μάϊος)	81		86	
1967 (Ἰούνιος - Δεκέμβρ.)	103		78	112
1968	92	120	96	108
1969 (Ἰανουάρ. - Ἰούν.)	83	107	93	100
		96	86	

α) Ἰούλιος '65 - Ἰούνιος '66 = 100

β) Ἰανουάρ. '66 - Μάϊος '67 = 100

Πηγή : Norwegian Shipping News.

Πίναξ ἀριθ. 37

Ἐξέλιξις ναυλαρίθμου διὰ ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον πλοίων μεταφορᾶς
ξηροῦ φορτίου. Ἔτη 1950 - 1972 (μέσος ὄρος ἔτους)

Ἔτη	Φορτηγὰ πλοῖα μ. ὄρ. ἔτους
1950	85
1951	177
1952	113
1953	88
1954	94
1955	130
1956	153
1957	125
1958	78
1959	79
1960	82
1961	84
1962	78
1963	85
1964	86
1965	90
1966	88
1967	94
1968	92
1969	85
1970	119
1971	81
1972	74

Σημ. : Διὰ τὰ ἔτη 1950 - 1965 βάσις Ἰούλιος/Δεκέμβρ. 1947 = 100
Διὰ τὰ ἔτη 1966 καὶ ἐπ. βάσις Ἰούλιος 1965/Ἰούνιος 1966 = 100.

5. Παροῦσαι συνθήκαι, σχέδια καὶ προοπτικαὶ ὡς πρὸς τὴν διώρυγα καὶ ἐν συσχετίσει πρὸς αὐτήν, ὡς πρὸς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

5.1 Τὰ γεγονότα τοῦ Ὀκτωβρίου 1973, ἡ ἐκδηλωθεῖσα κρίσις πετρελαίου καὶ αἱ συνέπειαι ἀμφοτέρων

Α'. Ἡ νέα σύγκρουσις εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν

Τὸ ἐν Ὁξφόρδῃ Ἰνστιτοῦτον Στρατηγικῶν Σπουδῶν εἶχε προβλέψει ὅτι ὁ νέος πόλεμος μεταξὺ Ἰσραηλινῶν καὶ Αἰγυπτίων θὰ ἐκινητοποιεῖ ὀλόκληρον τὸν ἀραβικὸν κόσμον παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν Αἰγυπτίων καὶ ὅτι οἱ Ἄραβες, ἀφ' ἑνὸς μὲν θὰ ἀπεφάσιζον περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἐξαγωγῶν πετρελαίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ θὰ ηὔξανον τὴν τιμὴν αὐτοῦ.

Πράγματι, ὅταν τὴν 5ην Ὀκτωβρίου 1973 ἐξερράγη ὁ τέταρτος πόλεμος (μετὰ τὰς συρράξεις τοῦ 1948, τοῦ 1956 καὶ τοῦ 1967) μεταξὺ Ἰσραηλινῶν καὶ Ἀράβων, ὁ ἀραβικὸς κόσμος συνησπίσθη καὶ πέραν τῶν πολεμικῶν ὄπλων, προέταξε ἓν σημαντικὸν εἰς χεῖρας του ὄπλον, τὸ πετρέλαιον.

Ἐθεωρήθη ὡς γεγονὸς ἄξιον ἀπορίας, διατι οἱ Ἄραβες δὲν ἠθέλησαν κατὰ τὸ παρελθὸν νὰ χρησιμοποιοῦσιν τὸ δραστικὸν τοῦτο ὄπλον. Οἱ Αἰγύπτιοι κατὰ τὸ παρελθὸν ἐπροτίμησαν νὰ χρησιμοποιοῦσιν ὡς ἀπειλὴν καὶ μέσον ἀντιδράσεως τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Ἀλλά, αἱ συνθήκαι τῆς Παγκοσμίου Ἐμπ. Ναυτιλίας εἶχον ἤδη καταστήσει τὴν διώρυγα ὡς ἄνευ μεγάλης σημασίας ὄπλον, ἀφ' οὗ διὰ τοῦ γιγαντισμοῦ καὶ τῶν πληθωρικῶν ναυπηγήσεων εἶχον παρακαμφθῆ αἱ ἐκ τοῦ κλεισίματος τῆς διώρυγος δυσχέρειαί.

Αἱ ἀντιδράσεις τοῦ ἀραβικοῦ κόσμου κατὰ τὴν πρόσφατον σύγκρουσιν ὑπῆρξαν βίαιαι καὶ εἶχον ὡς ἐπίκεντρον τὸ πετρέλαιον.

Ἡ ἐμπλακεῖσα εἰς τὸν πόλεμον Συρία ἐκλείσει τὸν κόλπον Μπάνια, ἐξ οὗ προωθοῦνται φορτία πετρελαίου πρὸς Δ. Εὐρώπην. Ἡ Λιβύη ἀπηγόρευσε τὴν προσέγγισιν ξένων πλοίων εἰς τὸν κόλπον τῆς Σύρτews, ὅπου εὐρίσκονται πολλὰ πετρελαιοπηγαί. Ὀλίγας ἡμέρας μετὰ τὴν ἑναρξιν τῶν ἐχθροπραξιῶν, ὁ ἐφοδιασμὸς τῆς Εὐρώπης διὰ πετρελαίου ἐμειώθη κατὰ 10%. Ἡ Λιβύη καὶ τὸ Ἄμπου Ντάμπι ἀπηγόρευσαν τὰς ἐξαγωγὰς πετρελαίου πρὸς Η.Π.Α., ἡ δὲ Σαουδικὴ Ἀραβία τὰς ἐμείωσε κατὰ 10%. Γενικῶς, ἡ παραγωγή ἀραβικοῦ πετρελαίου ἐμειώθη καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ περιεκόπησαν κατὰ 5%, ἐνῶ ἐσημειώθη αὔξησις τῆς τιμῆς αὐτοῦ.

Τὴν 22 Ὀκτωβρίου 1973 συνήφθη ἀνακομή, με δὴλωσιν τῶν ἀραβικῶν χωρῶν ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐπαναλάβουν τὴν κανονικὴν ροὴν πετρελαίου πρὸς τὴν Δύσιν.

Οὕτω, ὁ νέος πόλεμος τῶν 18 ἡμερῶν — τὴν φορὰν ταύτην — ἐφαίνετο ὅτι θὰ εἶχε σοβαρὰς καὶ βάθειας συνεπείας ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Ἐν τούτοις, ὁ πόλεμος οὗτος, ὁ ὅποιος ἔδωσε τὸ ἔναυσμα διὰ τὴν ἐκδήλωσιν παγκοσμίου ἐνεργειακῆς κρίσεως, ἔφερεν ἓν αἰσιόδοξον μήνυμα : ὅτι ὑπὸ

τὴν πίεσιν τοῦ πετρελαίου θὰ ἀποκαθίστατο ἡ εἰρήνη εἰς τὴν Μ. Ἀνατολὴν καὶ ὅτι ὅλοι θὰ εἰργάζοντο — καὶ θὰ συνειργάζοντο — διὰ τὴν ἐπίτευξιν αὐτοῦ.

Τοῦτο ἀποτελεῖ εὐχὴν καὶ ἐλπίδα.

Τὸ γεγονός εἶναι ὅτι ἐξ αὐτοῦ τοῦ πολέμου προέκυψεν ὀξεῖα κρίσις πετρελαίου διεθνῶς.

Β'. Ἡ ἐπακολουθήσασα παγκόσμιος κρίσις πετρελαίου

Διὰ νὰ ἀντιληφθῶμεν τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν σοβαρότητα τῆς ἐκδηλωθείσης παγκοσμίου κρίσεως πετρελαίου, εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὴν σημασίαν τοῦ πετρελαίου ἐν γένει διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, εἰς τὸν ρόλον τῆς Μ. Ἀνατολῆς (καὶ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν ἰδιαίτερος) εἰς τὰς ἐξαγωγὰς αὐτοῦ, ἀκολούθως δὲ νὰ παραθέσωμεν τὸ χρονικὸν τῆς κρίσεως, τὰς ἐπιπτώσεις ἐξ αὐτῆς καὶ τὰς κατ' αὐτῆς ἀντιδράσεις.

α. Σημασία τοῦ πετρελαίου διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

Αὕτη προκύπτει ἐκ τῶν ἀκολουθῶν στοιχείων ἐν σχέσει πρὸς τὴν κατανάλωσιν καὶ τὴν παραγωγὴν πετρελαίου :

Παγκόσμιος κατανάλωσις ἐνεργείας (εἰς ἑκατομ. τόννους)

	1950	1972
Πετρέλαιον	540	2590
Φυσικὰ ἀέρια	180	984
Σύνολον	720	3574
Στερεὰ καύσιμα	1107	1780

Μεταξὺ 1967 - 1972 ἡ μέση σημειωθείσα αὐξήσις καταναλώσεως πετρελαίου εἰς τὸν κόσμον ἀνήρχετο εἰς 8%, τῆς Εὐρώπης εἰς 9%, τῆς Ἰαπωνίας εἰς 14,1% καὶ τῶν Η.Π.Α. εἰς 5,4%.

Ἡ παραγωγή πετρελαίου κατανέμεται παγκοσμίως ὡς ἀκολούθως :

Παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίου (εἰς ἑκατομ. τόννους)

Περιοχαί	1962	1972
Μ. Ἀνατολή	313	913
Δυτ. Ἡμισφαίριον	614	801
Ἀφρική	32	263
Ἰ.Α.π. Ἀνατολή	29	92
Δυτικὴ Εὐρώπη	16	16
Χῶραι Ἀνατολικοῦ Block	208	446
Σύνολον	1212	2531

Μεταξύ 1967 - 1972 έσημειώθη μέση έτησία αύξησις, τής μὲν παγκοσμίου παραγωγῆς κατὰ 7,4%, τής Μ. Ἀνατολῆς κατὰ 12,5%, τής Ἀφρικῆς κατὰ 13,3% καὶ τής Ἀμερικῆς κατὰ 1,9%.

β. Ρόλος τῆς Μ. Ἀνατολῆς εἰς τὰς ἐξαγωγὰς πετρελαίου.

Διὰ νὰ γίνῃ αὕτη ἀντιληπτὴ παρατίθενται αἱ κύριαι γενόμεναι ἐξαγωγαὶ πετρελαίου παγκοσμίως κατὰ τὸ 1972 εἰς ἑκατομ. τόννους.

Σαουδικὴ Ἀραβία	272
Περσία	225
Κουβέιτ	146
Λιβύη	111
Νιγηρία	88
Βενεζουέλα	75
Ἰράκ	72
Ἀμποῦ Νταμπι	53
Ἀλγερία	50
Ἰνδονησία	41
Κατάρ	24
	<hr/>
	1157

Ἐξ αὐτῶν ἀντιστοιχοῦν, εἰς τὰς χώρας τῆς Μ. Ἀνατολῆς 792 ἑκατομ. τόννοι (68,5%), εἰς τὰς χώρας τῆς Ἀφρικῆς 249 ἑκατ. τόν. (21,5%) καὶ εἰς τὰς ἀραβικὰς χώρας (ἐκ τῆς Μ. Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ἀφρικῆς) 728 ἑκατ. τόννοι (62,9%).

Ὑπολογίζεται ὅτι τὰ 70 - 80% τῶν παγκοσμίως γνωστῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου εὐρίσκονται εἰς τὰς χώρας τῆς Μ. Ἀνατολῆς (Ἀμποῦ Ντάμπι - Μπαχρέν - Ντουμπάι - Ἰράν - Ἰράκ - Κουβέιτ - Ὀμάν - Κατάρ - Σαουδικὴ Ἀραβία - Συρία - Αἴγυπτος), τῶν ὁποίων ἡ έτησία παραγωγή ὑπερβαίνει τὰ 800 ἑκατομ. τόννους, ὧς ἀποδεικνύεται δὲ ἐκ τοῦ ἀνωτέρω καταχωρηθέντος πίνακος, αὗται εἶναι αἱ κυριώτεραι ἐξαγωγικαὶ πετρελαίου χῶραι.

Τὸ πετρέλαιον τῶν χωρῶν τούτων, κατὰ τὸ 1972, ἐξήγετο εἰς τὰς ἐξῆς περιοχὰς τοῦ κόσμου :

Εἰς Εὐρώπην	:	Κατὰ 49,4%
Εἰς Ἀσίαν (κυρίως Ἰαπωνίαν)	:	κατὰ 33,2%
Εἰς Η.Π.Α.	:	κατὰ 4,8%
Εἰς Λατινικὴν Ἀμερικὴν	:	κατὰ 3,4%
Εἰς Ἀφρικὴν	:	κατὰ 3,0%
Εἰς Μέσην Ἀνατολήν	:	κατὰ 1,8%
Εἰς ἄλλας περιοχὰς	:	κατὰ 4,4%
		<hr/>
		100 %

Ἡ ἐξάρτησις τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας (τῶν ὁποίων ἡ ἐνεργειακὴ οἰκονομία κατὰ 75% στηρίζεται εἰς τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ φυσικὰ ἀέρια) ἐκ τοῦ πετρελαίου τῆς Μ. Ἀνατολῆς εἶναι ὀφθαλμοφανής. Αἱ ἑννέα χῶραι τῆς Ε.Ο.Κ. καλύπτουν τὰς εἰς πετρέλαιον ἀνάγκας των κατὰ 60,7% ἐκ τῆς Μ. Ἀνατολῆς καὶ κατὰ 33,5% ἐκ τῆς Ἀφρικῆς, μελλοντικῶς δὲ προβλέπεται ἔντασις τῆς ἐξάρτησεως ταύτης, λόγῳ προβλεπομένης ἀυξήσεως τῶν ἀναγκῶν (περὶ τὰ 900 ἐκ. τόννοι διὰ τὸ 1985). Ἀκόμη πλέον εὐρεῖα εἶναι ἡ ἐξάρτησις τῆς Ἰαπωνίας ἐκ τοῦ πετρελαίου τῆς Μ. Ἀνατολῆς.

Κατὰ τὸ παρελθόν, ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν πετρελαιοπηγῶν εἰς πολλὰς πετρελαιοπαραγωγὸς χώρας εὐρίσκετο εἰς χεῖρας τῶν κολοσσιαίων ἐταιριῶν πετρελαίου. Ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τοῦ 1983 οὗτος θὰ περιέλθῃ καθ' ὀλοκληρίαν εἰς τὰς Κυβερνήσεις τῶν ἀνωτέρω χωρῶν.

Αἱ χῶραι τοῦ συσταθέντος Ὄργανισμοῦ τῶν Ἐξαγωγικῶν Χωρῶν Πετρελαίου (Organisation of Petroleum Exporting Countries) ἦτοι, Ἄμπου Ντάμπι - Ἀλγερία - Ἰνδονησία - Ἰράκ - Νιγηρία — Κουβέιτ — Λιβύη — Κατάρ — Σαουδικὴ - Ἀραβία - Βενεζουέλα (O.P.E.C.), κατὰ γενομένας προβλέψεις θὰ ἔχουν ἐτήσια ἔσοδα ἐκ τοῦ πετρελαίου, μέχρι τοῦ 1975, τῆς τάξεως τῶν 25 δισεκ. δολ., ταῦτα δὲ θὰ διπλασιασθοῦν μέχρι τοῦ 1985. Κατὰ τὰς αὐτὰς προβλέψεις, εἰς τὰς ἀνωτέρω χώρας θὰ εἰσρεύσῃ μεταξὺ 1970 - 1985 συνάλλαγμα ἐκ 500 δισεκατομ. δολλαρίων, ποσὸν τὸ ὁποῖον δημιουργεῖ προβλήματα, ἐρωτηματικὰ καὶ ἀνησυχίας ὡς πρὸς τὸ πῶς καὶ πῶς θὰ διατεθῇ (διευτώθη ἡ ἄποψις ὅτι ἡ μεγάλη αὐξήσις τῆς τιμῆς τοῦ χρυσοῦ, ἥτις ἔτεινε πρὸς τὰ 180 δολ. κατ' οὐγγίαν, λήγοντος τοῦ Φεβρουαρίου 1974, ὀφείλετο εἰς ἀγορὰς πραγματοποιουμένας ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω χωρῶν).

Γ'. Αἱ ἐν γένει ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου

α) Βαθεῖα μεταβολὴ εἰς τὴν ὄψιν τοῦ κόσμου διεπιστώθη λήγοντος τοῦ 1973, μεγάλης ἱστορικῆς, πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς σημασίας. Ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ μείζονος μέρους τῆς ἀνθρωπότητος, ὅστις — ὡς ἐπιστεύετο — ἀνήκεν εἰς τὰς δυτικὰς χώρας (λόγῳ οἰκονομικῆς, πολιτιστικῆς, πνευματικῆς καὶ τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως) περιῆλθε κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν, εἰς ἄλλοτε ἀποικίας, προτεκτοράτα καὶ πολιτικοοικονομικῶς ἐξηρητημένας χώρας, τὰς πετρελαιοπαραγωγὸς τοιαύτας. Αἱ ἀραβικαὶ χῶραι, αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτῶν, ἐχρησιμοποίησαν τὸ πετρέλαιον διὰ τὴν ἐπιδίωξιν φυλετικῶν ὀφελειῶν καὶ διὰ χειρισμῶν ὡς : 1) ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἐξαγωγῶν, 2) ἡ ὑπέρμετρος αὐξήσις τῆς τιμῆς (κατὰ 70% τὸν Ὀκτώβριον 73 καὶ κατὰ 100 - 120% ἐκ νέου ἀπὸ 1.1.74, 3) ἡ κατάρτισις πίνακος φιλικῶν, οὐδετέρων καὶ ἐχθρικῶν πρὸς αὐτὰς χωρῶν (μὲ ἀνάλογον μεταχειρίσιν) καὶ 4) ὁ συντονισμὸς τῆς μεταξὺ των πολιτικῆς, ὡς πρὸς τὴν παραγωγὴν καὶ τὰς ἐξαγωγὰς πετρελαίου, ἐπίεσαν διὰ τὴν ἐγκατάλειψιν ὑπὸ τῶν Ἰσραηλινῶν τῶν παρ' αὐτῶν κατεχομένων ἀραβικῶν ἐδαφῶν καὶ διὰ τὴν σύναψιν συνθήκης εἰρήνης,

κινητοποιήσασαι διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον τὸν δυτικὸν κόσμον, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὰς Η.Π.Α.

β) Αἱ πρῶται ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν δυτικῶν οἰκονομιῶν ἦσαν, ἡ ἐκδήλωσις πανικοῦ, ἡ λήψις συντόνων μέτρων περιορισμοῦ τῆς καταναλώσεως πετρελαίου καὶ ἡ ἀπαισιοδοξία διὰ τὰς μελλοντικὰς οἰκονομικὰς ἐξελίξεις.

γ) Ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1974 ἐσημειώθη ὑφεςις εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου καὶ ἤρχισεν ἡ διερεύνησις τῶν λόγων, οἵτινες προεκάλεσαν ταύτην, διευπλώθησαν δὲ διάφοροι ἐπ' αὐτῶν ἀπόψεις, ὡς, ὅτι αὕτη ἀπετέλει οἰκονομικὴν προέκτασιν τῆς νέας ἀραβοῖσραηλινῆς συρράξεως, ὅτι αὕτη ἐξεδηλώθη ὡς ἀντίδρασις κατὰ τῶν δυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐπὶ μακρὸν ἐξεμεταλλεύοντο τὸ ἀραβικὸν πετρέλαιον ἢ ἀκόμη ὅτι ἐπρόκειτο περὶ συνδεδασμένου πολιτικοοικονομικοῦ παιγνίου τῶν Η.Π.Α. καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

δ) Ἦδη, μὲ περισσοτέραν — σχετικῶς — ψυχραιμίαν εἶναι δυνατόν νὰ διαπιστωθῇ ὅτι αἱ δημιουργηθεῖσαι νέαι συνθήκαι θὰ ἐπηρεάσουν : 1) τὴν διάρθρωσιν τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου, 2) τὰς διεθνεῖς κινήσεις κεφαλαίων, 3) τὴν κατανομήν τοῦ παγκοσμίου πλοῦτου, 4) τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν καὶ διάρθρωσιν καὶ 5) τὴν ἐξέλιξιν ἐπὶ τὰ χεῖρω τοῦ παγκοσμίου πληθωρισμοῦ.

ε) Εἰδικώτερον, προβλέπεται ὅτι ἡ κρίσις πετρελαίου : 1) θὰ ἐπιφέρῃ νέαν αὔξησιν κόστους παραγωγῆς καὶ τιμῶν (ὑπολογιζομένην διὰ τὰς χώρας τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἀμέσως μὲν εἰς 0,50% καὶ ἐμμέσως εἰς 1%), 2) θὰ προκαλέσῃ κάμψιν εἰς τὴν ζήτησιν ὠρισμένων ἀγαθῶν, σχετιζομένων μὲ τὸ πετρέλαιον (λ.χ. αὐτοκίνητα) εἰς τὰς συναφεῖς βιομηχανίας παραγωγῆς αὐτῶν (λ.χ. αὐτοκινητοβιομηχανία) καὶ τὰς παρεπομένας τοιαύτας (λ.χ. βιομηχανία ἐλαστικῶν κ.λ.π.), 3) θὰ ἐπιδράσῃ δυσμενῶς ἐπὶ τῆς παραγωγῆς τῶν χημικῶν βιομηχανιῶν, 4) θὰ ἔχῃ ὡς ἀπωτέραν συνέπειαν τὰς ἀπολύσεις προσωπικοῦ, ὑποαπασχόλησιν καὶ ἀνεργίαν, 5) συνεπεῖα πάντων τῶν ἀνωτέρω προβλέπεται κάμψις τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως (εἰς τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. διὰ τὰς ὁποίας τὸ 1973 ἦτο ἔτος ἀνθήσεως, ὡς καὶ διὰ τὰς Η.Π.Α. καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, προβλέπεται μείωσις τοῦ βαθμοῦ ἀναπτύξεως τῶν τελευταίων ἐτῶν, ὅστις λ.χ. διὰ τὴν Γαλλίαν ἦτο 6%, κατὰ 2 - 3%. Εἰς Ἰαπωνίαν προβλέπεται διὰ τὸ 1974 αὔξησις τοῦ ἀκάθαρτου ἐθνικοῦ προϊόντος κατὰ 2,6% ἔναντι 6,4% τοῦ 1973), 6) ἰδίᾳ θὰ ἐπιφέρῃ ἀναστάτωσιν εἰς τὰ Ἴσοζύγια Πληρωμῶν τῶν καθ' ἕκαστα κρατῶν, λόγῳ τῆς αὔξεσεως τῆς ἐκροῆς συναλλάγματος δι' εἰσαγωγὰς πετρελαίου μὲ τὰς νέας ὑψηλὰς τιμὰς. Πράγματι, αἱ ἐν προκειμένῳ ἐπιπτώσεις θὰ εἶναι σοβαραὶ. Ἄς λάβωμεν ὡς παράδειγμα τὴν Ἑλλάδα, ἥτις διέθεσε κατὰ τὸ 1972, 188 ἑκατ. δολ. δι' ἀγορὰν πετρελαίου, μεταξὺ Ἰανουαρίου - Σεπτεμβρίου 1973, διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν 223 ἑκ. δολάρια καὶ ἦτις πρέπει διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς — ἄνευ αὔξεσεως τῆς καταναλώσεως — διὰ τὸ 1974 νὰ διαθέσῃ 500 ἑκ. δολ. (περὶ τὸ 40% τοῦ συναλλάγματος δι' εἰσαγωγὰς, μὲ βᾶσιν τὸ 1973).

στ) Ἦκούσθη καὶ ἄλλη ἄποψις ὡς πρὸς τὴν κρίσιν : Τοῦ John Kenneth Galbraith, κατὰ τὸν ὅποιον, ἡ κρίσις θὰ ἔχῃ γενικῶς εὐμενῆ ἐπίδρασιν, διότι θὰ παύσῃ ἡ ἀλόγιστος σπατάλη πετρελαίου, κυρίως εἰς τὰ μέσα μεταφορᾶς καὶ θ' ἀναζητηθοῦν ἄλλαι πηγαὶ ἐνεργείας. Οὗτος ἀπέδωσε τὰ αἷτια τῆς κρίσεως

είς τὴν φύσιν τοῦ παγκοσμίου οἰκονομικοῦ συστήματος, εἰς τὸ ὁποῖον παρατηρεῖται ἔλλειψις ἰσορροπίας εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν ἀγαθῶν.

ζ) Ποῖοι ἐπλήγησαν περισσότερο καὶ ποῖοι ὀλιγώτερον ἐκ τῆς κρίσεως; Ἐκ τοῦ δυτικοῦ κόσμου ἐπλήγησαν ὀλιγώτερον αἱ Η.Π.Α., αἱ ὁποῖαι εἰσάγουν ἐξ ἀραβικῶν χωρῶν μόνον ποσοστὸν 15% τῶν συνολικῶν εἰσαγωγῶν των, περισσότερο δὲ αἱ χῶραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ ἡ Ἰαπωνία αἵτινες εἰσάγουν ἐξ αὐτῶν πλέον τοῦ 60% τῶν ἀναγκῶν των. Ἐκ τῆς κρίσεως οὐδόλως ἢ ἐλάχιστα ἐθίγη ἡ Σοβ. Ἐνωσις, ἥτις, μὲ ἡμερησίαν παραγωγὴν 7.880.000 βαρελίων (420 ἐκ. τόννοι διὰ τὸ 1973, μὲ πρόβλεψιν παραγωγῆς 450. ἐκ. τόννους διὰ τὸ 1974) καλύπτει αὐτοδυνάμως τὰς ἀνάγκας τῆς.

η) Δὲν παρελείφθη νὰ ὑπογραμμισθῇ ὅτι ἐκ τῆς κρίσεως ὠφελήθησαν αἱ Η.Π.Α., ἀποδομένης εἰς ταύτην τῆς διεθνoῦς ἀνόδου τοῦ δολλαρίου. Ἐπίσης, διευτώθησαν ὑπόνοιαι - κατηγορίαι κατὰ τῶν Η.Π.Α. ὅτι ἡ ὑπόθεσις τῶν πετρελαίων ἐκαλλιεργήθη ἀπὸ τὸ trust τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίου, μὲ τὴν ὑποστήριξιν τῆς Washington, ὅτι αἱ ἐταιρίαι ἐμερίμησαν διὰ τὴν ἐξάρτησιν τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ἰαπωνίας ἐκ τοῦ ἀραβικοῦ πετρελαίου καὶ ὅτι αὗται ὠφελήθησαν ἐκ τῶν ἀνατιμήσεων τοῦ πετρελαίου, πραγματοποιήσασαι ὑψηλὰ κέρδη.

Δ'. Αἱ σημειωθεῖσαι ἀντιδράσεις εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου

Αὗται ἀφοροῦν βασικῶς εἰς μίαν προσπάθειαν συντονισμοῦ τῆς στάσεως τῶν κυρίων καταναλωτριῶν χωρῶν ἔναντι τῆς κρίσεως καὶ εἰς στροφὴν πρὸς ἀνεύρεσιν ἄλλων πηγῶν ἐνεργείας διὰ μελλοντικὴν ὑποκατάστασιν τοῦ πετρελαίου δι' αὐτῶν.

α) Τὴν 11.2.74 συνήλθεν εἰς Washington σύσκεψις τῶν Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν ἑννέα βιομηχανικῶν κρατῶν (ΗΠΑ - Καναδᾶ - Ἰαπωνίας - Δ.Γερμανίας - Γαλλίας - Μ. Βρετανίας - Ἰταλίας - Ὀλλανδίας - Νορβηγίας), καθ' ἣν ἀπεφασίσθη μὲ ἔντονον ἀντίδρασιν τῆς Γαλλίας - νὰ σχηματισθῇ «Ὁμᾶς Συντονισμοῦ» διὰ νὰ καλλιεργήσουν ἐπαφὴν μὲ τὰς ὑπαναπτύκτους χώρας καὶ τὰς πετρελαιοπαραγωγoὺς ταιαύτας. Παρὰ τὴν φαινομενικὴν ταύτην συνεργασίαν, ἡ μὲν Ε.Ο.Κ. ἐν συνόλῳ προέβη εἰς φιλαραβικὰς ἐκδηλώσεις διὰ τὴν ἐξασφάλισιν πετρελαίου — χωρὶς νὰ μεταπέσῃ τοὺς Ἄραβας — τὸ σπουδαιότερον ὅμως ἦτο ὅτι, ἐκάστη χώρα ἐπεδίωξε δι' αὐτοτελοῦς, καὶ ἀνεξαρτήτου «ἐθνικῆς» πολιτικῆς νὰ συνάψῃ διμερῆ ἐμπορικὴν συμφωνίαν μετ' ἀραβικοῦ τινος κράτους διὰ τὸν ἐφοδιασμόν τῆς διὰ πετρελαίου. Οὕτως, ἡ Γαλλία διεπραγματεύθη μακροχρόνιον συμφωνίαν μετὰ τῆς Λιβύης, καὶ παραλλήλως ἐκινήθησαν ἡ Βρετανία, ἡ Δυτ. Γερμανία, ἡ Ἰταλία, διὰ νὰ καταδειχθῇ διὰ μίαν εἰσέτι φορὰν πόσον ἀσθενῆς εἶναι ἡ ἐνότης τῆς Ε.Ο.Κ.

β) Ἐκ παραλλήλου ἤρχισαν ἐξεταζόμεναι λύσεις διὰ τὴν ἐξέυρεσιν πηγῶν ἐνεργείας πρὸς ὑποκατάστασιν τοῦ πετρελαίου. Οὕτω, μελετῶνται εἰς ΗΠΑ τὰ ἐνδεχόμενα : 1) παραγωγῆς ἀσφαλτοῦχου πετρελαίου ἐκ τῶν ἀφθόνων ἀποθεμάτων ἀσφαλτοῦχου σχιστολίθου, 2) ἐντονωτέρας χρησιμοποiehσεις τοῦ γαιάν-

θρακος, ὅστις καὶ σήμερον καλύπτει τὸ 20% τῶν ἐνεργειακῶν ἀναγκῶν τῶν ΗΠΑ, 3) εὐρύτερας χρήσεως τῶν φυσικῶν ἀερίων, διὰ τῆς κατασκευῆς ἀγωγῶν ἐξ Ἀλάσκας καὶ παραγωγῆς 3 ἑκατομμυρίων βαρελίων ἐξ αὐτοῦ ἡμερησίως, 4) ἐκμεταλλεύσεως γαιοθερμικῶν πηγῶν καὶ πυρηνικῆς ἐνεργείας μέσῳ ἀντιδραστήρων, 5) ἀξιοποιήσεως τῆς ἡλιακῆς ἐνεργείας, 6) παραγωγῆς ἐνεργείας διὰ πληρεστέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λευκοῦ ἄνθρακος κ.ἄ. Πρὸς τούτοις ἀναζητοῦνται νέαι πηγαὶ πετρελαίου, ἰδίᾳ μετὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐρευνῶν εἰς Βόρειον Θάλασσαν, πλησίον τῶν βρετανικῶν ἀκτῶν, ὅπου ὑπολογίζεται νὰ ἐπιτευχθῆ παραγωγή 100 ἑκατομ. τόνων ἐτησίως. Δι' ὅλας τὰς ἐρεῦνας, διὰ τὴν ὑποκατάστασιν τοῦ πετρελαίου καὶ τὴν ἐπίτευξιν αὐταρκείας εἰς καύσιμα μέχρι τοῦ 1980, ἡ ἀμερικανικὴ Γερουσία ἐψήφισε — λόγῳ τῆς σοβαρότητος τοῦ προβλήματος — κονδύλιον 20 δισεκ. δολλαρίων. Ἡ Ε.Ο.Κ. ὁμοίως μελετᾷ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἀξιοποίησιν πηγῶν ἐνεργείας διὰ νὰ περιορισθῆ ἢ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐξάρτησις τῆς, κατήρτισε δὲ πρόγραμμα χρησιμοποίησεως τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας διὰ συνεργασίας τῶν χωρῶν - μελῶν αὐτῆς.

γ) Ὡς ἀντίδρασις κατὰ τῆς ἐκδηλωθείσης ἐνεργειακῆς κρίσεως θεωρεῖται ἡ ἔξαρσις καὶ προβολὴ τοῦ ὅτι, περισσότερον ἐξαρτᾶται ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἐκ τῶν ἐξαγωγῶν εἰδῶν διατροφῆς καὶ κτηνοτροφῶν παρὰ τῶν ΗΠΑ (σῖτος, κριθή, σίκαλις, ἀραβόσιτος, σόγια κ.ἄ.) ἢ ἐκ τοῦ ἀραβικοῦ πετρελαίου.

δ) Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐνδείξεις, ἀφ' οὗ οἱ Ἀραβες ἐπέτυχον τοῦ σκοποῦ των διὰ τῆς χρήσεως τοῦ πετρελαίου ὡς ὄπλου, καὶ ἤρθησαν οἱ περιορισμοὶ εἰς τὰς ἐξαγωγὰς πρὸς τὰς πλείστας τῶν χωρῶν, θὰ παραμείνῃ — παρὰ τὰς τυχόν μελλοντικὰς μειώσεις — εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου.

Ε'. Αἱ συνέπειαι τῆς νέας συγκρούσεως καὶ τῆς πετρελαϊκῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

α) Ἡ νέα σύγκρουσις εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν, τοῦ Ὀκτωβρίου 1973, ἦτο βέβαιον ὅτι, ἀνεξαρτήτως βραχυχρονίων ἐπιπτώσεων, θὰ ἐδημιούργει προβλήματα διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Διότι, ἐὰν μὲν ὁ πόλεμος παρετείνετο, θὰ διεκόπτοντο σχεδὸν πλήρως καὶ καθ' ὅλην τὴν διάρκειάν του αἱ φορτώσεις πετρελαίου ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ γενικώτερον ἐκ τῶν ἀραβικῶν κρατῶν, τὰ ὅποια ἐσκοποῦν νὰ χρησιμοποιήσουν ἐντόνως τὸ πετρέλαιον ὡς μέσον πίεσεως, ἐὰν δὲ ὁ πόλεμος ἐτερματιζέτο συντόμως, θὰ προέβαλε τὸ θέμα τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἥτις κατὰ τινὰς προβλέψεις, θὰ εἶχε δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν — καὶ δὴ τὴν πετρελαιοφόρον τοιαύτην — ἢ ὅποια εἶχε προσαρμοσθῆ εἰς τὰς νέας συνθήκας τῶν μεγάλων μεγεθῶν, τῆς ὁδοῦ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ τοῦ νεοδιαμορφωθέντος κόστους μεταφορᾶς. Ὁ νέος πόλεμος τῶν 18 ἡμερῶν προεκάλεσε τὴν παγκόσμιον κρίσιν πετρελαίου καὶ ἐδημιούργησε τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος, ἀμφοτέρωθεν δὲ ταῦτα θὰ ἔχουν ὁπωσδήποτε ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας.

β) Ἐκ τῆς συγκρούσεως αὐτῆς καθ' ἑαυτήν, βραχυχρονίως, ἡ Ναυτιλία εἰσέπραξεν ὀφέλη καὶ ἐπλήρωσε ζημίας. Οὕτως, ὡς ὄφελος δέον νὰ θεωρηθῆ ἡ ἄνοδος τῆς ναυλαγοῦρας φορτηγῶν ξηρῶν φορτίων, ἡ ὁποία δύναται νὰ ποδοθη καὶ εἰς τὰς γενομένας ἐχθροπραξίας (ἂν καὶ οἱ ναῦλοι, ἤδη μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1973 εἶχον ἔντονον ἀνοδικὴν πορείαν καὶ ἐκυμαίνοντο εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα). Ἡ ναυλαγορὰ δεξαμενοπλοίων, ἥτις διὰ φορτώσεις ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἦτο 370 W ἀνῆλθε μὲ τὸν πόλεμον εἰς 415 W (12.10.73) ἀλλὰ ἀπὸ 25.10.73 ἐνεφάνισε κάμψιν, λόγῳ περιορισμοῦ φορτώσεων. Εἰς τὰς ζημίας δέον νὰ συγκαταλεγοῦν, ὁ ἀποκλεισμός ὠρισμένων σκαφῶν εἰς λιμένας τῶν ἐμπολέμων (πολλὰ τῶν ὁποίων ἀπεδευμένησαν διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ), ἡ βύθισις σκαφῶν, ἡ κάμψις τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατηγῶν - κρουαζιεροπλοίων, οἱ κίνδυνοι ἐκ τῶν ἐχθροπραξιῶν οἱ ὁποῖοι ἠπειλοῦν τὰ πλέοντα εἰς τὰς θαλασσίας περιοχὰς τῶν συγκρούσεων πλοῖα (ἔνεκα τῶν ὁποίων καθιερώθη διὰ τὰ πληρώματα εἰδικὸν «πολεμικὸν ἐπίδομα») κ.ἄ.

γ) Εἰς τὴν ναυλαγορὰν δεξαμενοπλοίων (ἡ ἐξέλιξις τῆς ὁποίας ἀπὸ Ἰανουαρίου 1973 μέχρι τέλους Ἰανουαρίου 1974 ἐμφαίνεται εἰς τὸν πίνακα ἀριθ. 38) ἐδημιουργήθη ἀνωμαλία. Οἱ ναῦλοι ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Ἡνωμένον Βασίλειον/Κόντινεντ Δ.Ε. οἱ ὁποῖοι ἦσαν (κατὰ μέσον ὄρον) κατὰ τὸν Σεπτέμβριον 313,3 μονάδες Worldscale, τὸν Ὀκτώβριον κατῆλθον εἰς 284,8, τὸν Νοέμβριον εἰς 102,9, τὸν Δεκέμβριον εἰς 88,2 καὶ τὸν Ἰανουάριον 1974 ἀνῆλθον εἰς 95,6. Οἱ ναῦλοι Περσικοῦ Κόλπου — Ἄνω Ἀνατολῆς ἐσημείωσαν τὴν ἀκόλουθον διακύμανσιν : Σεπτ. W 368,4, Ὀκτ. 322,9, Νοέμ. 148,4, Δεκ. 125,7, Ἰαν. 74 126,7. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν φορτώσεων ἐκ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τὴν εἰς αὐτὸν συγκέντρωσιν μεγάλου ὄγκου χωρητικότητος (περὶ τὰ 2 ἐκ. τόν. D. W.) Εἰς τὴν Καρραϊβικὴν καὶ τὴν Μεσόγειον παρετηρήθη κάμψις, ἀλλ' ὄχι ἀνάλογος, ἐνῶ οἱ ναῦλοι Clean ἀπὸ Μεσογείου διὰ Ἡν. Βασίλειον/Κόντινεντ διέγραψαν τὴν ἐξῆς καμπύλην : Σεπτ. W 394,3, Ὀκτ. 440,9, Νοέμ. 639,2, Δεκ. 399,2, Ἰαν. 74 331,2.

δ) Ἡ ναυλαγορὰ πλοίων μεταφορᾶς ξηρῶν φορτίων ἦτο σταθερῶς λίαν ὑψηλὴ καὶ ἀνοδικὴ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, μὲ κάμψιν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1974. (Λ.χ. διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν ἀπὸ Κόλπου ΗΠΑ πρὸς Ὀλλανδίαν - Βέλγιον ὑψηλότεροι ναῦλοι, Ὀκτωβρίου 1973 : 20 δολ. FIO κατὰ τόννον (ἔναντι 13 δολ. Σεπ. 73, 9 δολ. Ἰαν. 73, 6 δολ. Ὀκτ. 72 καὶ 3,50 δολ. Ὀκτ. 71), Νοεμ. 73 : 21,50 δολ. Ἀπὸ Κόλπου πρὸς Ἰαπωνίαν Σεπτ. 73 : 23,50 - Ὀκτ. 73 : 27,00 - Νοέμ. 73 : 25 δολλάρια.

ε) Ἡ προκληθεῖσα ἀνώμαλος κατάστασις, συντελούσης καὶ τῆς μεγάλης διογκώσεως τοῦ κόστους μεταφορᾶς, λόγῳ ἀξίσεως τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων, ἐδημιούργησε κλίμα ἀβεβαιότητος καὶ ἀνησυχίας, ἰδίᾳ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας δεξαμενοπλοίων (ἐξαιρέσει τῶν μικροῦ μεγέθους, τὰ ὁποῖα δὲν ἐθίγησαν πολὺ) ὡς πρὸς τὰς μελλοντικὰς προοπτικὰς καὶ ἐξελίξεις.

στ) Μολονότι περὶ τὰς ἀρχὰς Φεβρουαρίου 1974, ὁ ἔντονος πανικὸς εἶχε παρέλθει καὶ ἐνεφανίζετο ποιά τις ὑφεςις εἰς τὸ πρόβλημα τοῦ πετρελαίου, αἱ προ-

Πίναξ ἀριθ. 38
Εξέλιξις ναυλαγορίας δεξαμενοπλοίων κατὰ μῆνα ἀπὸ Ἰανουαρίου 1973 — Ἰανουαρίου 1974
(εἰς μονάδας Worldscale)

	Π. Κόλπος/ Ἦν. Βασ.	Π. Κόλπος/ Ἄνω Ἀνατ.	Καρ./ Η.Π.Α.	Μεσογ./ Ἦν. Βασ.	Μεσόγ./ Η.Π.Α.	Καρρ./ Η.Π.Α.	Μεσόγ./ Ἦν. Βασ.
	Ἀκάθαρτ.	Ἀκάθαρτ.	Ἀκάθαρτ.	Ἀκάθαρτ.	Ἀκάθαρτ.	Ἐπεξεργ.	Ἐπεξεργ.
Φεβρ.	119.9	136.1	148.2	127.7	—	155.4	192.4
Μάρτ.	120.2	149.0	150.4	148.1	—	137.9	136.2
Ἀπρίλ.	108.6	133.9	148.9	129.0	—	155.6	147.1
Μάιος	158.8	169.3	178.8	149.5	—	219.3	231.7
Ἰούν.	239.0	289.0	275.0	232.0	—	307.9	249.7
Ἰουλ.	183.6	227.9	311.7	217.0	—	326.4	337.5
Αὐγ.	282.6	309.3	282.4	250.5	287.0	351.6	308.3
Σεπτ.	313.3	368.4	325.0	348.5	342.5	378.7	394.3
Ὀκτώβ.	284.8	322.9	390.6	293.7	389.2	413.0	440.9
Νοέμβ.	102.9	148.4	258.3	222.8	246.8	324.9	639.2
Δεκέμ.	88.2	125.7	166.8	145.4	157.8	302.6	399.9
Ἰαν. 1974	95.6	126.7	173.2	142.1	168.0	261.3	331.2

Πηγή: John I. Jacobs and Co. Ltd.

βλέψεις διά τὸ 1974 ἦσαν μᾶλλον δυσοίανοι καὶ ὡς προέβλεψε τὸ Ἴνστιτούτον Διεθνoῦς Οἰκονομίας τοῦ Κιέλου καὶ ἄν ἀκόμη εἰς τὰς φορτώσεις πετρελαίου ἐπανέλθῃ ὁ κανονικὸς ρυθμὸς, εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς θὰ παρατηρηθῇ κάμψις, ἥτις θὰ ὀφείλεται εἰς τὴν κάμψιν τῶν οἰκονομιῶν βιομηχανικῶν χωρῶν.

ζ) Ἐν μέσῳ τοῦ ζόφου ὅστις προεκλήθη ἐκ τῆς ἀνωμαλίας εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν καὶ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου, διεκόπησαν σχεδὸν αἱ ἀγοραπωλησῖαι μεταχειρισμένων πλοίων (ἰδίᾳ εἰς δεξαμενόπλοια καὶ Bulk Carriers), μὲ ἐλαχίστας πράξεις. Πάντως αἱ τιμαὶ εὐρίσκοντο εἰς λίαν ὑψηλὰ ἐπίπεδα (Δ/Ξ 97.000 τόν. ἐπωλήθη τὸν Ἰανουάριον 1973 15 ἐκ. δολ. καὶ τὸν Νοέμβριον περίπου 24,5 ἐκ. δολλάρια).

η) Σοβαρότατον πρόβλημα διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, μετὰ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν κρίσιν πετρελαίου, προέκυψεν ἐκ τῆς ὑπερμέτρου ἀυξήσεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων διὰ τὰ πλοῖα (Bunkers). Αἱ εἰς αὐτὰ ἐξελίξεις, προσωρινῶς εἶχον ἐπιφέρει ἀκινήσιαν ὀρισμένων πλοίων, προεκάλεσαν δυσχερείας εἰς τὰς ναυλώσεις, κυρίως δὲ ἠῤῥησαν τὸ κόστος κινήσεως τῶν πλοίων (ἥτοι τὸ κόστος μεταφορᾶς καὶ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν). Τὸν Δεκέμβριον 1973 ἡ τιμὴ τῶν Bunkers εἰς Περσ. Κόλπον ἀνῆρχετο εἰς 100 δολ. κατὰ τόννον, ἔναντι τῶν 20,50 δολ. τοῦ Αὐγούστου 1973. (Χαρακτηριστικὸν διὰ τὰ ἐν Ἑλλάδι : Τὰ ρυμουλκὰ καὶ ναυαγοςωστικὰ τὰ ὁποῖα ἐπλήρωναν τὸ gas-oil 878 δρχ. κατὰ τόν., μετὰ τὴν κρίσιν κατέβαλλον 4.350 δρχ.). Ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1974 ἐσημειώθη βελτίωσις, τόσον ὡς πρὸς τὴν ἐξασφάλισιν καυσίμων, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰς τιμὰς (ἄν καὶ αὐταὶ συνεχίζουν νὰ παραμένουν εἰς λίαν ὑψηλὰ ἐπίπεδα). Κατὰ τὸ Seatrade (Φεβρ. 1974) αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου εἰς δολλάρια κατὰ τόννον διεκυμάνθησαν, εἰς Ρόττερταμ, ὡς ἐξῆς :

<u>Προϊόν</u>	<u>1.10.73</u>	<u>Μέσα Δεκ. 73</u>	<u>Τέλος Ἰαν. 74</u>
Fuel oil	17	150	90
Petrol	75	190	125
Gas oil	80	180	115

θ) Μετὰ τὴν τεραστίαν ἀύξησιν τῆς τιμῆς τῶν Bunkers (ὡς καὶ τῶν λοιπῶν στοιχείων τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων), οἱ ναῦλοι ὡς τοῦ 1973, οἷτινες ἐθεωρήθησαν ἐξαιρετοί, ἤ ἄφηναν μικρὰ περιθώρια κέρδους, ἢ ἐκάλυπτον ἀπλῶς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως.

ι) Λόγω τῆς τοιαύτης ἀυξήσεως, ὀρισμένοι Conferences τακτικῶν γραμμῶν ἐπέβαλον «ἐπίναυλον Bunkers» (ὡς λ.χ. ἡ Conference Βραζιλίας - Εὐρώπης 5%, Ρίβερ Πλέιτ - Μεσογείου 9%, Μεσογείου - Εἰρηνικοῦ 7%).

5.2 Σχέδια διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος καὶ τὴν παράλληλον κατασκευὴν πετρελαιοαγωγῶ

Α'. Κράτη ἐνδιαφερόμενα διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν καὶ ἡ Αἰγυπτιακὴ θέσις

α) Ἐνώπιον τῆς ἐπαναλειτουργίας. Ἡ νέα σύρραξις τοῦ Ὀκτωβρίου 1973 καὶ τὰ ἐπακολουθήσαντα γεγονότα μὲ τὴν ἔντονον μεσολάβησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ παράγοντος θέτουν ἐπὶ τάπητος τὸ θέμα τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἡ ὁποία ἀσφαλῶς θὰ ἐπιφέρῃ διαφόρους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου — τῶν Διεθνῶν Σχέσεων, Οἰκονομικῶν καὶ Πολιτικῶν, γενικώτερον — καὶ ἐπὶ τῆς Παγκ. Ἐμπ. Ναυτιλίας, αἱ ὁποῖαι ἐξετάζονται κατωτέρω εἰς Κεφάλαιον 5.4. Ἐνταῦθα ἐξετάζεται τὸ διεθνὲς κλίμα ὡς πρὸς τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος, τὰ αἰγυπτιακὰ σχέδια δι' αὐτὴν καὶ τὰ σχέδια κατασκευῆς παραλλήλως πρὸς τὴν διώρυγα μεγάλου πετρελαιοαγωγῶ, συνδέοντος τὴν Ἐρυθρὰν καὶ τὴν Μεσόγειον.

β) Κράτη ἐνδιαφερόμενα διὰ τὸ «ἄνοιγμα» τῆς διώρυγος. Ταῦτα εἶναι :

1) Ἡ Αἴγυπτος διὰ λόγους ἀναφερομένους εὐθὺς κατωτέρω (εἰς περ. γ').

2) Ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις, τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα θὰ δύνανται εὐχερῶς νὰ φθάνουν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανόν. (Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἠκούσθη πρότασις ὅπως μὴ ἐπιτρέπηται ἡ διέλευσις διὰ τῆς διώρυγος, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς, πολεμικῶν πλοίων, ἀλλὰ μόνον ἐμπορικῶν).

3) Τὸ Ἰσραήλ, τὸ ὁποῖον ἐνδιαφέρεται νὰ διοχετεύῃ καὶ διακινήσῃ ταχέως προϊόντα του πρὸς τὰς χώρας τῆς Ν.Α. καὶ Νοτίου Ἀσίας καὶ τὸ ὁποῖον πιστεύει ὅτι, κατὰ τὴν σύναψιν τῆς ὀριστικῆς συμφωνίας εἰρήνης (ἣτις ὑπολογίζεται νὰ συναφθῇ μετὰ τὴν ἀποχώρησιν τῶν στρατευμάτων αὐτοῦ ἐκ τῆς περιοχῆς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ) θὰ ὑπάρξῃ ὄρος δι' οὗ θὰ καταργηθῇ ἡ παλαιὰ ἀπαγόρευσις διελύσεως Ἰσραηλινῶν πλοίων διὰ τῆς διώρυγος καὶ θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἔλευθέρω τοιαύτη.

4) Αἱ Η.Π.Α., αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν παγίωσιν τῆς εἰρήνης εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν, τὴν βαθμιαίαν (τυπικὴν καὶ οὐσιαστικὴν) ἀποκατάστασιν τῶν σχέσεων τῶν μετὰ τῆς Αἰγύπτου (ἣτις καὶ πραγματοποιεῖται μὲ ταχὺν ρυθμὸν) καὶ τῶν λοιπῶν ἀραβικῶν κρατῶν, ὡς καὶ τὴν σταδιακὴν διείσδυσιν τῶν εἰς τὰς χώρας ταύτας διὰ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς βοήθειας.

5) Τὰ κράτη τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὰ ὁποῖα προσδοκοῦν διὰ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος νὰ ἀνακτήσουν τὴν προτέραν τῶν σημαίνουσαν γεωγραφικὴν θέσιν καὶ νὰ ἀποσπάσουν ὀρισμένας ὠφελείας, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ προκύψουν ἐξ ὑπηρεσιῶν αἰτίνες θὰ παρέχωνται εἰς διερχόμενα πλοῖα, ὡς αἱ ἐπισκευαστικαὶ ὑπηρεσίαι, ὁ ἀνεφοδιασμὸς εἰς τροφίμα κ.ἄ.

6) Κράτη τινὰ τῆς Ν.Α., Ν. καὶ Ἄπω Ἀνατολ. Ἀσίας, ἅτινα θὰ δύ-

νανται νά διοχετεύουν εὐχερέστερον προϊόντα των πρὸς τὰς Μεσογειακὰς καὶ Εὐρωπαϊκὰς χώρας.

γ) Ἡ Αἰγυπτιακὴ θέσις: Ἐκεῖνη ἡ ὁποία — ὡς εἶναι φυσικὸν — προσδοκᾷ μείζονα ὀφέλη ἐκ τοῦ «ἀνοίγματος» εἶναι ἡ Αἴγυπτος, ἥτις συνδυάζει τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος μετὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλου πετρελαιαγωγοῦ συνδέοντος τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὴν Μεσόγειον καὶ ἥτις πιστεύει ὅτι οὕτω (καὶ διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τῆς εἰς πετρέλαιον ἀπὸ 15 ἐκ. τόν. τοῦ 1973, εἰς 60 ἐκ. τόν. διὰ τὸ 1980) θὰ καταστῇ παγκόσμιον κέντρον πετρελαίου. Ἡ Αἴγυπτος ἀποβλέπει εἰς: 1) δημοσιονομικὰ ὀφέλη ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας διὰ τὴν εἰσπραξίν ἐκ διοδίων σοβαροῦ ποσοῦ ἐτησίως, τὸ ὁποῖον κατὰ τὸ τελευταῖον πρὸ τοῦ «κλεισίματος» ἔτους ἀνήρχετο — ὡς προανεφέρθη — εἰς 95.187.000 αἰγυπ. λίρας, 2) οἰκονομικὰ ὀφέλη, διότι συνδυάζει τὴν ἐπαναλειτουργίαν μετὰ ἔργα ἀνοικοδομήσεως, ἀποστραγγιστικά, συγκοινωνιακὰ κ.λ.π. (γενικῶς ἀναπτυξιακὰ) διὰ τὰ ὁποῖα φαίνεται ὅτι θὰ ἐξασφαλίσῃ συνδρομὴν τῆς Διεθνoῦς Τραπεζῆς Ἀνασυγκροτήσεως καὶ Ἀναπτύξεως ἐκ 40 ἐκ. δολ. ἐτησίως, 3) πολιτικὰ ὀφέλη, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ ἐπαναλειτουργία θὰ καταστήσῃ προνομιακὴν τὴν θέσιν τῆς καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ τοῦ παράγοντος θὰ τῆς ἐπιτρέψῃ νά ἀξιοποιήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον ἀνατολικῶν, δυτικῶν καὶ Ἰαπώνων.

Β'. Τὰ σχέδια διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν

α) Ὄταν ἐκλείσεν ἡ διώρυξ κατὰ τὸ 1967, εἶχεν — ὡς ἐλέχθη — βάθος 11,58 μ. ἐπιτρέπον τὴν διέλευσιν ἐμφόρτων πλοίων μέχρι 50.000 τόν., δι' αὐτῆς διεκινεῖτο ποσοστὸν 14% τοῦ παγκοσμίου θαλασσοῦ ἐμπορίου, τὸ δὲ κλείσιμον ἐματαίωσε τὸ σχέδιον Νάσσερ διὰ τὴν διώρυγα, κατὰ τὸ ὁποῖον (εἰς τὴν τρίτην καὶ τελικὴν φάσιν) τὸ βάθος θὰ ἐφθανε τὰ 24,2 μ. (67 ποδ.), ὅπερ θὰ ἐπέτρεπε τὴν διέλευσιν πλήρως ἐμφόρτων πλοίων μέχρι 250.000 τόν. καὶ μερικῶς ἐμφόρτων μέχρι 300.000 τόν. Ἐκτοτε, κατὰ διαστήματα, ἐγένετο σποραδικῶς λόγος περὶ ἐπαναλειτουργίας διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ στόχου διελεύσεως ὑπερμεγέθων πλοίων. Κατὰ τὸ «κλείσιμον» ἐνεκλωβίσθησαν 15 πλοῖα (4 βρεταννικά, 2 ἀμερικανικά, 2 πολωνικά, 2 σουηδικά, 2 γερμανικά, 1 βουλγαρικόν, 1 τσεχοσλοβακικόν καὶ 1 γαλλικόν, τὸ ὁποῖον ἀκολούθως ἐπωλήθη εἰς Νορβηγούς), εἰς τὴν διώρυγα δὲ εἶχον ριφθῆ βόμβαι καὶ ποντισθῆ νάρκαι, ἐκ τῶν ὁποίων προεκλήθησαν μεγάλαι ζημίαι. Κατὰ τὸ μεταξὺ 1967 - 1973 διάστημα ἡ συντήρησις ἐγκατελείφθη καὶ ἡ φύσις — διὰ προσχώσεων καὶ ἄλλων φθορῶν, ἰδίᾳ εἰς τὰς ὄχθας — ἐπέτεινε τὰς ζημίας. Ὁ πόλεμος τοῦ Ὀκτωβρίου 1973 μετὰ τοὺς βομβαρδισμοὺς καὶ τὰς μάχας παρὰ τὴν διώρυγα καὶ μετὰ τὰς κατασκευασθείσας ἐξ ἀμφοτέρων τῶν ἀντιμαχομένων δυνάμεων γεφύρας, συνεπλήρωσε τὴν καταστροφὴν.

β) Μετὰ τὴν ἀνακωχὴν τῆς 22.10.73, ὁ Πρόεδρος τῆς Suez Canal Authority ἐδήλου ὅτι, ἡ διώρυξ εἶναι δυνατόν νά ἀποδοθῆ εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν ἐντὸς ἑξαμήνου διὰ σκάφη μέχρις 70.000 τόν., ὁ δὲ Πρόεδρος τῆς Αἰγύπτου Σαντὰτ διεβεβαίωσεν ὅτι ἡ Αἴγυπτος ἦτο ἐτοίμη νά ἀρχίσῃ τὰς ἐργασίας

έκκαθαρίσεως τῆς διώρυγος τὴν ἐπαύριον τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς ἀνατολικῆς ὄχθης ἐκ τῶν ἰσλαηλινῶν.

γ) Πράγματι, κατόπιν τῆς αἰσιοδόξου προοπτικῆς, ἥτις διεγράφη μετὰ τὴν ἀμερικανικὴν παρέμβασιν (καὶ τὰς κοινὰς ἀμερικανοσοβιετικὰς ἐνεργείας) ἤρχισαν αἱ ἐργασίαι ἐκκαθαρίσεως τῆς διώρυγος.

δ) Τὸ πρόβλημα τὸ ὁποῖον τίθεται διὰ τὴν Αἴγυπτον εἶναι, ἐὰν περιορισθῇ εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν καὶ τὴν ἐπαναλειτουργίαν ὑπὸ τὰς συνθήκας καὶ τὰς δυνατότητας τοῦ 1967, ἢ θὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου Νάσσερ. Ἡ αἰγυπτιακὴ Κυβέρνησις φαίνεται ὅτι καταλήγει εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς σχεδίου παρεμφεροῦς πρὸς τὸ προηγούμενον εἰς τρεῖς φάσεις. Κατὰ τὴν 1ην φάσιν, ἥτις εἶναι δυνατόν νὰ περατωθῇ ἐντὸς ὀκταμήνου (καὶ τὸ πολὺ μέχρις ἐνὸς ἔτους) θὰ γίνῃ ἀπλῶς ἐκκαθάρισις τῆς διώρυγος καὶ συντήρησις αὐτῆς, ὥστε νὰ φθάσῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον δυνατοτήτων τοῦ 1967. Τὸ εὐρύτερον σχέδιον διανοίξεως, ἐκβαθύνσεως καὶ διαπλατύνσεως θὰ κατανεμηθῇ εἰς δύο φάσεις, διαρκείας ἐκάστης 3-4 ἐτῶν, ἥτοι συνολικῆς διαρκείας 6 - 8 ἐτῶν. Κατὰ τὴν πρώτην ἐξ αὐτῶν (δευτέραν εἰς τὴν πραγματικότητα) θὰ γίνῃ ἐκβάθυνσις εἰς 53 - 53 πόδ., ὥστε νὰ διέρχωνται πλήρως ἔμπορτα πλοῖα 150.000 τόν. καὶ κατὰ τὴν δευτέραν (ἥτοι τὴν τρίτην εἰς τὴν οὐσίαν) θὰ φθάσῃ τὸ βάθος εἰς 67 - 70 πόδ. διὰ νὰ διέρχωνται ἔμπορτα πλοῖα 250.000 τόν. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον γίνεται καλῶς ἀντιληπτὸν εἶναι ὅτι, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὑπερμεγέθων πλοίων καὶ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ὀλονὲν αὐξανομένων εἰς πετρέλαιον ἀναγκῶν τῶν δυτικῶν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι προμηθεύονται τοῦτο κυρίως ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, πρέπει παραλλήλως νὰ διαπλατυνθῇ ἡ διωρυξ (κατὰ τινὰ ἄποψιν εἰς πλάτος χρησιμοποίησιμον 190 μ. καθ' ὄλον τὸ μῆκος τῆς), ὥστε νὰ γίνετα διπλῆ χρῆσις αὐτῆς, συγχρόνως, ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον καὶ ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν (two - way traffic).

ε) Τὸ ἐρώτημα παραμένει, ποία θὰ εἶναι ἡ ἀπαιτηθησομένη δαπάνη. Κατὰ τοὺς αἰγυπτιακοὺς ὑπολογισμοὺς, τὸ μὲν κόστος τῆς 1ης φάσεως (ἐκκαθαρίσεως) θὰ ἀνέλθῃ εἰς 75 ἐκ. αἰγ. λίρας, τὸ δὲ κόστος τῶν δύο ἄλλων φάσεων (ἐκβάθυνσις, διαπλάτυνσις) εἰς 500 ἐκ. αἰγ. λίρας (σύνολον 575 ἐκ. αἰγ. λιρῶν). Κατ' ἄλλους σχετικοὺς ὑπολογισμοὺς, τὰ ἀντίστοιχα ποσὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 30 ἐκ. δολ. καὶ τῶν 200 ἐκ. δολ. (συν. 230 ἐκ. δολ.). Παλαιότεροι ὑπολογισμοὶ ἀνεβίβαζον τὴν δαπάνην ταύτην εἰς 130 ἐκ. λίρας Ἀγγλίας (1969) καὶ εἰς 250 ἐκ. δολ. (1971).

στ) Ὑπάρχουν ἐνδείξεις καθ' ἃς, ἡ αἰγυπτιακὴ Κυβέρνησις ἐπιδιώκει νὰ συνδυάσῃ τὴν διάνοξιν τῆς διώρυγος μὲ γενικωτέραν ἀνοικοδόμησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς πόλεως τοῦ Σουέξ καὶ τῶν λοιπῶν πόλεων καὶ περιοχῶν δυτικῶς τῆς διώρυγος. Πάντως, διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου τῆς διανοίξεως καὶ τοῦ γενικωτέρου ἔργου ἀναπτύξεως τῆς περιοχῆς τῆς διώρυγος, δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ὑπάρξουν προβλήματα, δοθέντος ὅτι ἤδη ἐξεδηλώθη ἔντονον ἀμερικανικὸν ἐνδιαφέρον (ἐκ μέρους τῆς Διεθνoῦς Τραπεζῆς— πρόεδρος κ. Μακναμάρα — ὡς προανεφέρθη, τῆς Chase Manhattan Bank — πρόεδρος Ροκφέλλερ — κ.ἄ.), ἐκ μέρους τῆς Ἰαπωνίας, ἥτις θὰ χορηγήσῃ πρὸς τὴν Αἴγυπτον μακροπρόθεσμον (25ετές), χαμηλότοκον (ἐπιτόκιον 2%) δάνειον 140 ἐκ. δολ. μὲ χαρακτηριστικὴν περίοδον 7 ἐτῶν, ὡς ἐπίσης ἐκ μέρους Τραπεζῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ πε-

τρελαιοπαραγωγών αραβικών χωρών κ.ά. Ὡς πρὸς τὰς ἐταιρίας, αἱ ὁποῖαι θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων, δὲν ὑπάρχει βέβαιόν τι, ἀλλὰ διεξάγονται διαπραγματεύσεις μὲ ἀμερικανικὰς καὶ βρετανικὰς τοιαύτας.

Γ'. Ἡ παράλληλος κατασκευὴ πετρελαιοαγωγῶ Σουέζ - Μεσογείου

α) Αἱ δύο μέχρι τοῦδε βασικαὶ ἀντίπαλοι δυνάμεις τῆς Μ. Ἀνατολῆς, τὸ Ἰσραήλ καὶ ἡ Αἴγυπτος, ἐστράφησαν πρὸς τὴν κατασκευὴν μεγάλων πετρελαιοαγωγῶν (Pipe - Lines) διὰ τὴν διοχέτευσιν (μεταφορὰν) πετρελαίου, τὸ μὲν Ἰσραήλ εἰς τὸν ἀγωγὸν Eilat, Haifa καὶ Ashkelon, ἡ δὲ Αἴγυπτος εἰς τὸν ἀγωγὸν μεταξὺ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ Μεσογείου, ὁ ὁποῖος θὰ ἐκκινήῃ ἐξ Αἰν Sokhna (εἰς τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ) καὶ θὰ καταλήγῃ εἰς Sidi Kreir εἰς Μεσόγειον, 20 μίλια ἀνατολικῶς τῆς Ἀλεξανδρείας. (Βλ. σχέδιον ἀρ. 39).

Σχέδιον ἀριθ. 39

Χάρτης τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν πετρελαιοαγωγῶ Σουέζ - Ἀλεξανδρείας



β) Ὁ ἐν λόγῳ πετρελαιοαγωγὸς θὰ ἔχη μῆκος 331 χλμ. (ἢ 207 μίλ.) καὶ θὰ φέρῃ διπλοῦς σωλήνας τῶν 0,104 μ. (ἢ 42 Ἴντσών). Ἡ κατασκευὴ του θὰ διαιρεθῇ εἰς δύο φάσεις. Κατὰ τὴν πρώτην, ἥτις θὰ περατωθῇ ἐντὸς δύο ἐτῶν θὰ ἔχη δυναμικότητα μεταφορᾶς 40 ἐκ. τόν. ἀργοῦ πετρελαίου ἐτησίως καὶ κατὰ τὴν δευτέραν, ἥτις θὰ περατωθῇ μετὰ ἐξάμηνον ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς πρώτης, θὰ ἔχη δυναμικότητα μεταφορᾶς 80 ἐκ. τόν. μὲ προοπτικὴν περαιτέρω αὐξήσεως μέχρι 120 ἐκ. τόν. Πιστεύεται ὅτι διὰ τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ ἀγωγῶ θὰ ἐπέλθῃ σύντμησις τοῦ χρόνου μεταφορᾶς ἔναντι τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ δεξαμενοπλοίων μέσῳ Ἀκρωτηρίου, κατὰ 3 ἑβδομάδας.

γ) Ἡ ἀπόφασις διὰ τὸ ἔργον τοῦτο, τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι τὸ μεγαλύτερον

διὰ τὴν Αἴγυπτον μετὰ τὸ φράγμα τοῦ Ἀσσουάν, εἶχε ληφθῆ κατὰ τὸ 1969, ὅτε καὶ προεκκηρύχθη διεθνὴς διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ. Ὁμιλος ἐκ 16 ἐταιριῶν διαφόρων χωρῶν προσέφερε κατὰ τὸν Ἰούλιον 1971 τιμὴν 350 ἐκ. δολ. διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ ἔργου, κατὰ τὸ 1973 ὅμως, ὁ ὄμιλος οὗτος ἐζήτησε διαφορὰν κατὰ 6% ἐπὶ πλέον τῆς τιμῆς ἐκείνης, λόγῳ σημειωθείσης ἐν τῷ μεταξὺ ἀυξήσεως τῶν τιμῶν. Τὸ ἔργον τελικῶς ἀνέλαβεν ἡ γιγαντιαία ἀμερικανικὴ ἐταιρία Betchel Corp. (ἀποτελοῦσα consortium μεταξὺ τῆς New York Securities House Kidder Peabody καὶ τῆς First National City Bank) ἀντὶ ποσοῦ 345.400.000 δολ., ἐξ ὧν — κατὰ τὴν συμφωνίαν — 58 ἐκ. δολ. θὰ καταβληθοῦν εἰς αἰγυπτιακὸν νόμισμα. Ἡ ἐδρεύουσα εἰς San Francisco Betchel Corp. ἔχει ἤδη ἐκτελέσει μεγάλα ἔργα καὶ εἰς Λιβύην καὶ εἰς Σαουδικὴν Ἀραβίαν.

δ) Ὁ πετρελαιοαγωγὸς θὰ τελῆ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς συσταθείσης Sumed Co (Suez Gulf — Mediterranean Oil Pipe — Line Company), εἰς τὴν ὁποίαν κύριοι μέτοχοι εἶναι, ἡ Αἴγυπτος, κατὰ 50%, ἡ Σαουδ. Ἀραβία, τὸ Κουβέιτ καὶ τὸ Ἄμπου Ντάμπι, κατὰ 15% καὶ τὸ Κατάρ, κατὰ 5%.

ε) Θεωρεῖται ὅτι ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐν λόγῳ πετρελαιοαγωγοῦ θὰ εἶναι ἀπαραίτητος, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος, πρῶτον, λόγῳ τοῦ μεγάλου ὄγκου τοῦ πρὸς μεταφορὰν πετρελαίου καὶ δεύτερον, λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ λίαν ὑπερμεγέθη δεξαμενόπλοια δὲν θὰ δύνανται νὰ διέρχωνται ἐκ τῆς διώρυγος.

στ) Ὑπολογίζεται ὅτι τὰ ἐτήσια ἔσοδα τῆς Αἴγυπτου ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ ἀνωτέρω ἀγωγοῦ θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 150 ἐκ. δολ. ἐτησίως.

5.3 Προβλέψεις διὰ τὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν γενόμεναι πρὸ καὶ μετὰ τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου, ἀνεξαρτήτως ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος

Α'. Προβλέψεις γενόμεναι πρὸ τῆς κρίσεως

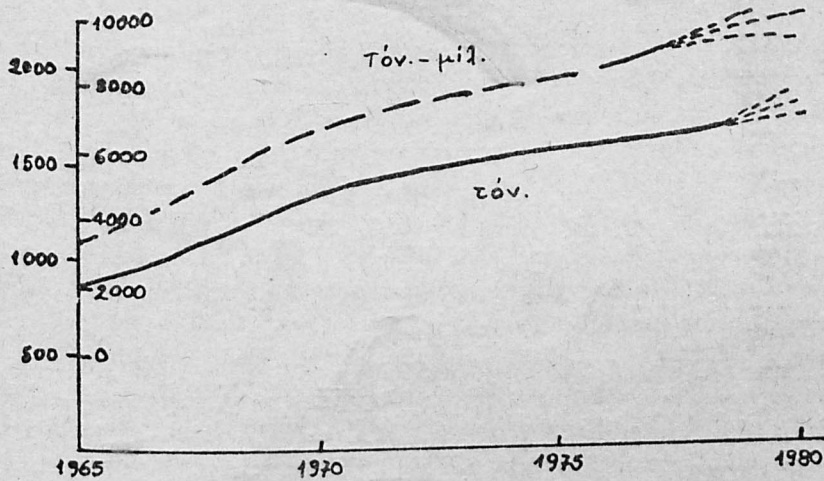
α) Αἱ πρὸ τῆς κρίσεως προβλέψεις διὰ τὰς μελλοντικὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν διείποντο ὑπὸ σχετικῆς αισιοδοξίας. Τοῦτο ὠφείλετο βασικῶς εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου καὶ τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν, τῶν ὁποίων ὁ μέσος ὅρος ἐτησίας αὐξήσεως διὰ τὰ 21 ἔτη μεταξὺ 1950 - 1971 ἦτο 8% (6,5% διὰ τὰ ξηρὰ φορτία καὶ 9% διὰ τὸ πετρέλαιον), μὲ πρὸς τὰ κάτω ἀπόκλισιν κατὰ τὴν πενταετίαν 1955 - 1960, λόγῳ τῆς σημειωθείσης κρίσεως καὶ ὑφέσεως, μετὰ τὴν ἀνθησιν ἣτις ἠκολούθησε τὸ «κλείσιμον» τοῦ Σουέξ (6,2% διὰ τὸ σύνολον, 3,8% διὰ τὰ ξηρὰ φορτία καὶ 9% διὰ τὸ πετρέλαιον) καὶ κατὰ τὸ 1971 (4%, 1%, 6% ἀντιστοίχως), ὅτε ὁμοίως ἐνεφανίσθη κάμψις εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἐναντι τῆς ἀνωτέρω αὐξήσεως τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν, ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος μεταξὺ 1950 - 1972 ἠύξανε μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν, κατὰ μ.δ., 5,5% (4,2% διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ 8,6% διὰ τὰ δεξαμενόπλοια), μὲ ἀπόκλισιν πρὸς τὰ κάτω κατὰ τὴν πενταετίαν 1950 - 1955 (3,5%) καὶ 1960 — 1965 (4,5%) καὶ ἀπόκλισιν πρὸς τὰ ἄνω κατὰ τὴν πενταετίαν 1965 - 1970 (7,4%) καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1971 καὶ 1972 (8,7% ἐτησίως).

β) Ειδικῶς διὰ τὸ πετρέλαιον, αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν μεταξὺ 1970 (συν. 6.700 δισεκ. τόν./μίλ.) καὶ 1975 (συν. 7.925 δισεκ. τόν./μίλ.) ἐμφαίνονται εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα ἀριθ. 40. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρονται καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὰς ἐξελίξεις τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλεύματος (1970 : 1.100 δισεκ. τόν./μίλ., 1975 : 2.118 δισεκ. τόν./μίλ.) καὶ γαιανθράκων (1970 : 488, 1980 : 688 δισεκ. τόν./μίλ.). Κατὰ τὴν αὐτὴν πηγὴν - Saguenay Research — αἱ μεταφοραὶ γενικῶν φορτίων μεταξὺ 1966 - 1975 θὰ ἡῦξανον μὲ μέσον ἐτήσιον ρυθμὸν 6% (7% διὰ τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας καὶ 5% διὰ τὰς λοιπὰς).

Πίναξ ἀριθ. 40

Διακινήσις πετρελαίου - προβλέψεις μέχρι 1980

Εἰς ἑκ. τόν. Εἰς δισεκ. τόν./μίλ.



Αἱ κύριαι διακινήσεις

(εἰς δισεκ. τόν./μίλ.)

	1970	1975
Ἄργον πετρέλαιον		
Περσ. Κόλ. - Εὐρώπη	3,059	2,069
Περσ. Κόλ. - Ἄπω Ἀνατολή	1,209	2,086
Β. Ἀφρικὴ - Εὐρώπη	363	558
Ἑγγὺς Ἀνατολή - Εὐρώπη	157	474
Λοιπαὶ	1,039	1,488
Ὑποσύνολον	5,827	6,675
Παράγωγα πετρελαίου	800	1,150
Λοιπὰ	73	100
Σύνολον	6,700	7,925

Πηγή : Saguenay Research.

γ) Ἡ γνωστὴ ἔρευνα τῆς Λίττον ἐδέχετο συνέχισιν τῆς αὐξήσεως τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορίου, ἀλλὰ μὲ ρυθμὸν κατώτερον τοῦ 7,4% ἐτησίως, θὰ ἀπηρεῖτο δέ, κατ' αὐτὴν, ἀνάλογος αὐξήσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος μέχρι τοῦ 1980. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἔρευναν θὰ συνεχισθῇ ἡ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπερμεγέθων πλοίων (Tankers καὶ Bulk Carriers) καὶ τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος τῶν Supertankers (100.000 τόν. καὶ ἄνω) θὰ καλύπτῃ πλεόν τοῦ 50% τῆς συνολικῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

δ) Αἰσιόδοξα ἦσαν καὶ τὰ συμπεράσματα εἰς τὰ ὁποῖα κατέληξεν ὄργανωθεῖσα εἰς Λονδίνον κατὰ Σεπτέμβριον 1972 ὑπὸ τῆς Chase Manhattan Bank διάσκεψις, σχετικῶς μὲ τὰς μελλοντικὰς μεταφορὰς πετρελαίου. Ἀλλὰ τὰ συμπεράσματα ταῦτα ἀνεθεωρήθησαν κατὰ τὸ 1973, ὡς κατωτέρω, εἰς Β/στ' ἀναφέρεται.

Β'. Προβλέψεις γενόμεναι μετὰ τὴν κρίσιν

α) Μετὰ τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου καὶ τὰς σημειωθείσας ἐξελίξεις, ἤρχισαν διατυπούμεναι ἀπαισιόδοξοι προβλέψεις, ἀφορῶσαι κυρίως εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον. Τρεῖς παράγοντες φαίνεται ὅτι ἐπηρεάζουν τοῦτο δυσμενῶς : ἡ διεθνῆς νομισματικὴ ἀνωμαλία, ἡ ἐνεργειακὴ κρίσις καὶ ὁ πληθωρισμὸς (ἢ στασιμότητα, Stagnation). Αἱ προβλέψεις εἶναι ὅτι ἡ περίοδος τῆς εὐημερίας, ἣτις ἤρχισεν ἀπὸ τοῦ 1953 παρέρχεται καὶ ὅτι ἀρχίζει περίοδος ἀνακατατάξεων, περιορισμῶν, σημαντικῶν αὐξήσεων τιμῶν πρώτων ὑλῶν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων, δυσχερειῶν, συγχύσεως καὶ ἀβεβαιότητος, μὲ δυσμενεῖς συνεπειὰς ἐπὶ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου.

β) Εἰς τὸν χώρον τοῦ πετρελαίου φαίνεται ὅτι λήγει ἡ κυριαρχία τῶν ἐπτὰ μεγαλύτερων δυτικῶν ἐταιριῶν πετρελαίου (πέντε ἀμερικανικῶν — EXXON, GULF, TEXACO, MOBIL, STANDARD OF CALIFORNIA —, μίᾱς ἀγγλικῆς — B.P. — καὶ μίᾱς ἀγγλοολλανδικῆς SHELL) καὶ ἀνατέλλει ἡ κυριαρχία τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, αἵτινες κρατικοποιοῦν τὰς ξένας ἐπιχειρήσεις πετρελαιοειδῶν καὶ ἰδρύουν ἰδικὰς τῶν, ὡς αἱ National Iranian Oil (Περσίας), Petromin (Σαουδικῆς Ἀραβίας), Kuwait National Petroleum Co (Κουβέιτ), Nigerian National Oil Co (Νιγηρίας), Petramina (Ἰνδονησίας), Venezuelan Petroleum Corp (Βενεζουέλας). Δοθέντος ὅτι εἶχε διαμορφωθῇ μορφή τις modus vivendi μεταξὺ τῶν μεγάλων δυτικῶν ἐταιριῶν καὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιας δεξαμενοπλοίων, γεννῶνται ἀνησυχία καὶ ἐρωτηματικὰ περὶ τῶν συνθηκῶν αἱ ὁποῖα θὰ ἐπικρατήσουν εἰς τὸ μέλλον.

γ) Ἡ μεγάλη αὐξήσις τῆς καταναλώσεως πετρελαίου, ἡ ὁποῖα εἶχεν ὡς ἐπακόλουθον τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς αὐτοῦ (μὲ ρυθμὸν 6-10% ἐτησίως καὶ μὲ 21,7% κατὰ 1973) ἐδημιούργησε τὴν αἰσιόδοξον προοπτικὴν περὶ συνεχίσεως τοῦ ἀνοδικοῦ αὐτοῦ ρυθμοῦ καὶ ὠδήγησεν εἰς ὑψηλὰς παραγγελίας νέων δεξαμενοπλοίων (χωρητικότητος 211.830.400 τόν. D.W., ἡ ὁποῖα θὰ προστεθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη εἰς τὴν ἤδη ὑπάρχουσαν τοιαύτην 240.454.900).

Εάν οι Άραβες περιορίσουν την παραγωγή των και αι δυτικά χωράι τας εισαγωγάς των — λόγω ένδεχομένης χρησιμοποίησεως νέων πηγών ένεργείας — διετυπώθη ή πρόβλεψις ότι ή Παγκόσμιος Ναυτιλία θά ύποστῆ καίριον πλήγμα.

δ) Ο Πρόεδρος τῆς Globtik Tokyo (ιαπωνικῆς εταιρίας ή όποία διαθέτει σήμερα τὰ δύο μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, τών 477.000 τόν. έκαστον, χρονοναυλωμένα δια μίαν 20ετίαν, τὰ όποία πραγματοποιοιοῦν ἤδη μεταφοράς με μειωμένον φορτίον κατὰ 30% και 37% λόγω τῆς κρίσεως) προβλέπει ότι ή σύγχυσις εις τὰς χρονοναυλώσεις θά παραταθῆ επί ἔτη, ότι πολλά υπερδεξαμενόπλοια τών 200.000 τόν. θά μείνουν ἀναύλωτα, ἐνῶ θά εἶναι εὐνοϊκώτερα ή κατάστασις δια τὰ μέχρι 65.000 τόν. πλοία, τὰ όποία δύνανται νά προσεγγίζουιν εὐχερῶς εις τούς λιμένας ἐκφορτώσεως.

ε) Σοβαροὶ κίνδυνοι ἀνεφύησαν δια τούς πλοιοκτῆτας δεξαμενοπλοίων ἐκ μακροχρονίων χρονοναυλώσεων, εἴτε διότι τὸ κόστος λειτουργίας τοῦ πλοίου υπερβαίνει τὸν χρόνιον ναῦλον, εἴτε διότι αι δαπάναι λειτουργίας καταβάλλονται εις νομίσματα διάφορα τοῦ δολλαρίου, εις τὸ όποιον καταβάλλεται ὁ ναῦλος. Τὸ σοβαρὸν τοῦτο θέμα ἀπασχολεῖ τὴν Intertanko ή όποία θά εισηγηθῆ τὴν καθιέρωσιν ειδικῆς ρήτρας ἀναθεωρήσεως τών συμβάσεων αι όποιαί θά συνάπτονται εις τὸ μέλλον.

στ) Ὡς ἀνεφέρθη ἀνωτέρω, εις Α/δ', ή Chase Manhattan Bank ἀνεθεώρησε τὰς προβλέψεις της ὡς πρὸς τὴν ζήτησιν και προσφορὰν χωρητικότητος υπερδεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη και ἤδη προβλέπει ὡς ἐξῆς τὴν μέλλουσαν νά ζητηται και νά προσφέρεται χωρητικότητα εις δεξαμενόπλοια ἄνω τών 200.000 τόν. D.W.

Ἔτη	Προβλεπομένη ζήτησις υπερδεξ. εις ἐκ. τόν.	Προβλεπομένη προσφορὰ υπερδεξ. εις ἐκ. τόν.
1976	185	160
1977	195	190
1978	204	220
1979	211	235
1980	217	245
1981	225	255
1982	236	265
1983	250	275
1984	265	285
1985	281	295

Κατά την άνωτέρω πρόβλεψιν, από τοῦ 1978 καί ἐπέκεινα, θά ὑπερβαίνει ἡ προσφορά ὑπερδεξαμενοπλοίων τὴν ζήτησιν καί ἐπομένως θά ὑπάρχη περίσσεια χωρητικότητος αὐτῶν.

Γ'. Κύρια χαρακτηριστικά καὶ τάσεις εἰς τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

Ἀνεξαρτήτως προβλέψεων, τὰ χαρακτηριστικά καὶ αἱ τάσεις τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἦσαν :

α'. Σταθερὰ αὐξήσεις τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν Bulk Carriers, Ore/Oil Carriers καὶ Ore/Bulk/Oil Carriers ἔχουσα ὡς ἐξῆς μεταξὺ 1968 - 1973:

Ἔτος	παγκόσμιος συνολ. χωρ. εἰς κ.ο.χ.	Δεξαμενόπλοια		B/C,O/O, OBO εἰς κ.ο.χ.	ποσοσ. ἐπὶ συν. χωρ.
		εἰς κ.ο.χ.	ποσοστὸν ἐπὶ συν. χωρ.		
1968	194.152.378	69.213.950	35,6 %	34.874.281	18 %
1970	227.489.864	86.139.853	37,9 %	46.651.755	20,5 %
1972	268.340.145	105.128.397	39,2 %	63.487.905	23,7 %
1973	289.927.000	115.365.000	39,8 %	72.639.000	25,1 %

β'. Ἐξακολουθητικῶς σταθερὰ τάσεις πρὸς τὰ πλοῖα μεγάλου μεγέθους, λόγω εὐνοϊκωτέρου κόστους ναυπηγήσεως κατὰ τόν. D.W. καὶ λόγω εὐνοϊκωτέρου κόστους ἐκμεταλλεύσεως (βλ. καὶ πίνακα ἀριθ. 41). Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι, κατὰ τὸ Seatrade, μεταξὺ 1.9.1972 καὶ 31.12.1973 ἐδόθησαν αἱ ἐξῆς παραγγελίαι δι' ὑπερμεγέθη πλοῖα :

Διὰ 15 πλοῖα 150 - 199.999 τόν. D.W., χωρητικότητος 2.353.400 τόν.

Διὰ 109 πλοῖα 200 - 299.999 τόν. D.W., χωρητικότητος 27.497.200 τόν.

Διὰ 66 πλοῖα 300 - 399.999 τόν. D.W., χωρητικότητος 23.053.000 τόν.

Διὰ 56 πλοῖα 400.000 τόν D.W. καὶ ἄνω, χωρητικότητος 24.034.440 τόν.

(Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἄνω τῶν 200.000 τόν. πλοίων εἶναι ὄντως λίαν ἐντυπωσιακοί).

γ'. Ἡ τάσις πρὸς ἐξειδίκευσιν τῶν πλοίων ἔφερε προσφάτως τὰς προτιμήσεις τῶν πλοιοκτητῶν στρεφόμενας πρὸς τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ὑγροποιημένου ἀερίου (L.N.G.). Ἦδη ὁ στόλος τῶν ὑγραεριοφόρων ἀνέρχεται εἰς 374 πλοῖα, 23 ἑκατομ. τόν. καὶ 75 πλοῖα ἐτέρων 3 ἐκ. τόν. τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν. Τὴν 1.1.74 ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ 15 μεγάλου μεγέθους ὑγραεριοφόρα τῶν 125.000 κυβ. ποδ. καὶ 37 ὑπὸ παραγγελίαν. Λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς

Κόστος ἐκμεταλλεύσεως διαφόρων τύπων πλοίων κατά τὸ 1970

Χαρακτηριστικά	Πλοίων 20.000 τ. D.W. μεταφορὰς ἐμπορευμάτων	Πλοίων 14.000 τ. D.W. συμβατικών τακτικών γραμμών	Πλοίων 150000 τ. D.W. Ore/Bulk/Oil Carrier	Πλοίων 14.000 τ. D.W. ἐλεύθερον φορτηγών (παλαιὸν ἄποσβ.)
ταχύτης	20 κόμβοι	17 κ.	15 κ.	16 κ.
λιμένες προσεγγίσεως	2	4	2	4
ἀπόστασις	3500 ναυτ. μίλ.	3500 ναυτ. μίλ.	3500 ναυτ. μίλ.	3500 ναυτ. μίλ.
χρόνος ἐν θαλάσσει	7.3 ἡμέραι	8.6 ἡμέραι	20 ἡμέραι	13 ἡμέραι
χρόνος ἐν λιμένι	3.0 »	10.0 »	5 »	4 »
χρόνος ταξιδίου	10.3 »	18.6 »	25 »	17 »
Κόστος λειτουργίας (έκμ/σεως) κατά 1000 τόν. φορτίου εἰς δολλ.				
I. Μεταβλητὰ ἐξοδα (φορτοεφ/κά - ἐξοδα λιμένων)	10.55	18.85	1.14	2.14
II. Ἐξοδα ταξιδίου (ἀμοιβὰι προσοπτικοῦ, ἀσφάλισης, ἀνταλλακτικὰ καύσιμα)	1.81	2.76	0.47	2.08
III. Ἐξοδα μεταφορὰς (ἀσφάλιστρα, ἔξ. διοικ)	0.48	0.44	0.09	0.31
IV. Ἐξυπηρέτησις δανείων	4.31	2.89	0.98	2.03
Σύνολον κόστους	17.15	24.94	2.68	6.56
κατὰ 1000 τόν. φορτίον				
II η γ ή : Lawrence : International Sea Transport.				6.08

καὶ καταναλώσεως φυσικοῦ ἀερίου (1962 : 20.913 ἐκ. κυβ. ποδ., 1971 : 44.766 ἐκ. κυβ. ποδ.) καὶ τῆς κρίσεως τοῦ πετρελαίου, προβλέπεται ὅτι θὰ αὐξηθοῦν αἱ μεταφοραὶ διὰ θαλάσσης ὑγραερίου μελλοντικῶς (διὰ τὸ 1980, ΗΠΑ : 2,2 τρισεκ. κυβ. ποδ., Ἰαπωνία : 1 τρισεκ. κυβ. ποδ., Δ. Εὐρώπη : 500 δισεκ. κυβ. ποδ.) καὶ ὡς ἐκ τούτου τὰ ὑγραεριοφόρα πλοῖα θὰ πρέπει ἀναλόγως νὰ αὐξηθοῦν εἰς ἀριθμὸν καὶ χωρητικότητα, παρὰ τὸ λίαν ὑψηλὸν κόστος κατασκευῆς των, λόγῳ ἰδιομόρφων ἀναγκῶν αὐτῆς (ἡ μεταφορὰ γίνεται ὑπὸ ψύξιν -250 F).

δ'. Συνεχίσθη ὁ ὑψηλὸς ρυθμὸς παραγγελιῶν πλοίων πρὸς ναυπήγησιν, μὲ τὰ ἐξῆς στοιχεῖα :

Κατὰ τὸ Lloyd's Register of Shipping :

<u>Χρονολογία</u>	<u>Χωρητικότης πλοίων ὑπὸ παραγγελίαν εἰς κ.ο.χ.</u>
31.12.71	83.659.864
31.12.72	86.498.728 (αὔξ. 3,3 %)
30. 9.73	114.334.037
31.12.73	128.899.862 (αὔξ. ἔναντι 31.12.72, 49 %)

Κατὰ τὸ Fairplay

<u>Χρονολογία</u>	<u>Ἄριθ. πλοίων ὑπὸ παραγγελίαν</u>	<u>Χωρητικότης εἰς τόν. D.W.</u>
Ἰούλιος 1971	3.296	171.603.208
Ἰούλιος 1972	2.892	170.457.214
Ἰούλιος 1973	3.350	257.869.208
1/2/1974	3.485	268.365.994
ἔξ ὧν		
Φορτηγὰ	1.064	8.141.312
Containerships	148	2.500.903
Tankers ἄνω τῶν 150.000 τόν.	567	162.398.474 (60,5 % ἐπὶ συν.)
Λοιπὰ Tankers	998	56.891.972
O/O καὶ O.B.O.	92	12.541.490
Λοιπὰ B. Carriers	616	25.891.843
	<u>3.485</u>	<u>268.365.994</u>

ε'. Συνεχίσθη ή αύξησις τῶν τιμῶν ναυπηγήσεως τῶν πλοίων, ἥτις ἐνετάθη κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1973, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἑξῆς :

1) Ἐξέλιξις τιμῶν πλοίου 11 - 13.000 τόν. D.W. (κατὰ Fairplay) :

Χρονολογία	Τιμὴ πλοίου εἰς Λ.Α.	Τιμὴ κατὰ τόν. D.W.
31.12.1970	1.380.000	106 Λ.
31.12.1971	1.800.000	138 Λ. 40 σ.
31.12.1972	2.000.000	153 Λ. 85 σ.
30.6.1973	2.250.000	165 Λ. 38 σ.
31.12.1973	2.800.000	215 Λ. 38 σ.

2) Ἐξέλιξις τιμῶν πλοίων Bulk Carrier 25.000 τόν. DW (κατὰ Fairplay)

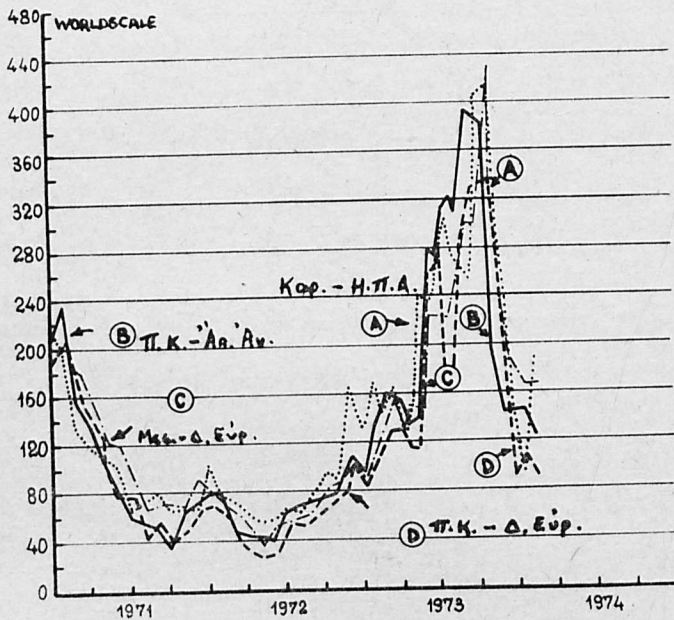
Χρονολογία	Τιμὴ πλοίου εἰς Λ.Α.	Τιμὴ κατὰ τόν. D.W.
31.12.1970	2.700.000	104
31.12.1971	3.200.000	128
31.12.1972	3.700.000	148
30.6.1973	3.800.000	152
31.12.1973	4.000.000	160

3) Διαφοραὶ τιμῶν πλοίων ἐντὸς 1973 (κατὰ Fairplay) :

Τύπος πλοίου	Μέγεθος εἰς τόν. D.W.	Τιμὴ Ἰουλίου 1973 εἰς Λ.Α.	Τιμὴ Δεκεμβρ. 1973 εἰς Λιρ. Ἀγγ.
Φορτηγὸν Tramp	16.000	2.250.000	3.000.000
Bulk Carrier	16.000	2.000.000	2.500.000
Bulk Carrier	28.000	3.800.000	4.000.000
Bulk Carrier	100.000	9.800.000	11.000.000
Ore/Bulk/Oil Car.	170.000	16.000.000	18.000.000
Ore/Oil Car.	120.000	13.000.000	14.000.000
Tanker	250.000	16.800.000	18.000.000
Containership	25.000	9.500.000	13.500.000

στ'. Ἡ ἐξέλιξις τῶν ναύλων, μὲ τὴν ἔξαρσιν (Boom) τοῦ 1973 καὶ τὸ «Shock» τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ αὐτοῦ ἔτους, ἐμφαίνεται εἰς τοὺς πίνακας ἀριθ. 42 (διὰ τὰ δεξαμενόπλοια) καὶ ἀριθ. 43 (διὰ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου).

Πίναξ ἀριθ. 42
Ἄγορὰ ναύλων δεξαμενοπλοίων



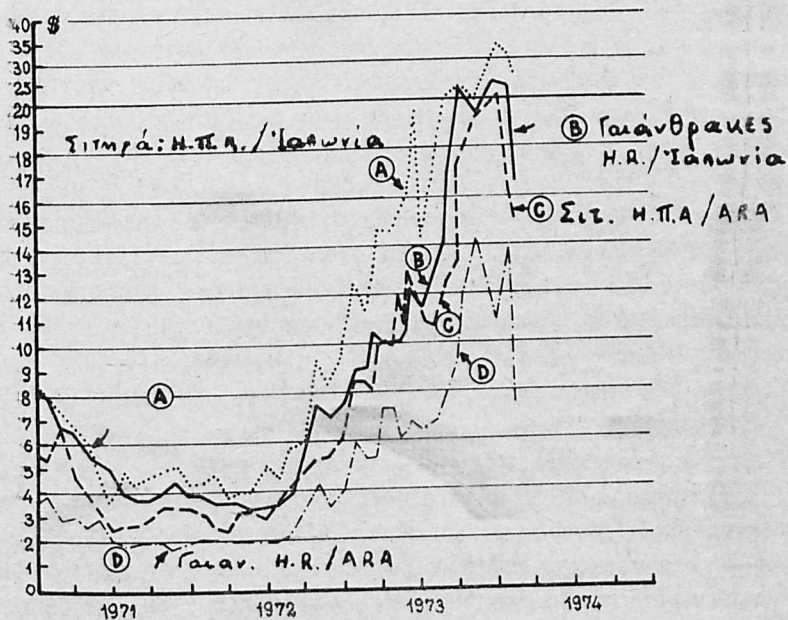
Πηγή: E. Gibson Shipbrokers, London.

Κατὰ τὴν πρώτην ἐβδομάδα τοῦ Φεβρουαρίου 1974, οἱ ναῦλοι ἀπὸ Περσικοῦ κόλπου πρὸς Ἠνωμ. Βασίλειον / Continent, διὰ δεξαμενόπλοια τῶν 90-100.000 τόν. ἦσαν 110 μον. Worldscale, τῶν 50.000 τόν. 120-130 W. καὶ τῶν Supertankers, 80 W. Ὡς πρὸς τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου, μετὰ τὴν ἀναγγελίαν τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ παρατηρήθη ἐπιφυλακτικότης εἰς τὰς χρονοναυλώσεις, μὲ ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῶν ναυλώσεων κατὰ ταξίδιον.

ζ'. Ἀρχομένου τοῦ 1974 καὶ μετὰ τὴν ἐκσπάσαν ἐνεργειακὴν κρίσιν, ἤρχισαν ἐντατικαί ἔρευναι διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς πυρηνικῆς πρόωσεως εἰς τὰ πλοῖα. Τοιαῦται ἔρευναι διεξάγονται ὑπὸ τῆς Interatom, τῶν ναυπηγείων Μπρέμερ Βούλκαν καὶ ἐν Ἰαπωνίᾳ. Κατὰ τινὰ ὑπολογισμὸν τοῦ Bureau Veritas, μὲ τιμὴν 4 δολλαρίων κατὰ βαρέλιον πετρελαίου, συμφέρει ἡ ἐγκατάστασις ἀτομικοῦ ἀντιδραστήρος διὰ τὴν πρόωσιν, δι' ἵπποδύναμιν 60.000 HP καὶ ταχύτητα 23 κόμβων, ἐπομένως ὑπὸ τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα τιμῶν πετρελαίου, δι' ὠρισμένην ἵπποδύναμιν καὶ ταχύτητα, θὰ συνέφερον ἡ πυρηνικὴ πρόωσις. Κατ'

Πίναξ ἀριθ. 43

Ἄγορά ναύλων πλοίων μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου



Πηγή: R. S. Platou, Oslo.

ἄλλας προβλέψεις, τὸ πυρηνοκίνητον πλοῖον συγκεκριμένου τύπου θὰ καταστή οἰκονομικὸν διὰ τὸ 1980. Οὕτω, μολονότι αἱ παλαιότεραι ἐφαρμογαὶ τῆς πυρηνικῆς προώσεως ἀπέτυχον (περίπτωσης «Savannah») ἐν ὄψει τῆς ἐνεργειακῆς κρίσεως τὸ θέμα τῆς χρησιμοποίησεως τῆς πυρηνικῆς προώσεως μελετᾶται ἐκ νέου.

5.4 Ποία προβλέπεται ἡ σημασία τῆς διώρυγος διὰ τὸ μέλλον, γενικῶς καὶ διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, εἰδικώτερον

Α'. Πολιτικὴ, στρατηγικὴ, οἰκονομικὴ σημασία

Καθ' ὅλας τὰς προβλέψεις, ἡ μέλλουσα νὰ ἐπαναλειτουργήσῃ διώρυξ, δὲν θὰ στερηθῆται μὲν, ἀλλὰ δὲν θὰ ἔχῃ τὴν παλαιότεραν — πρὸ τοῦ 1967 ἢ πρὸ τοῦ 1956 — πολιτικὴν, στρατηγικὴν καὶ οἰκονομικὴν σημασίαν.

Ἄνωτέρω, εἰς 5.2/Α' ἀνεφέρθημεν εἰς τὰ κράτη τὰ ὁποῖα ἐπιθυμοῦν τὴν ἐπαναλειτουργίαν καὶ εἰς τοὺς λόγους εἰς τοὺς ὁποίους ὀφείλεται τὸ ἐνδιαφέρον των τοῦτο.

Ἡ ἐπὶ μίαν ὀλόκληρον ἑπταετίαν καταδίκη τῆς διώρυγος εἰς ἀποκλεισμόν καὶ αἱ ἔνεκα αὐτοῦ γενόμεναι προσαρμογαί, ἰδίᾳ εἰς τὰς μεταφορὰς, ἔχουν μειώσει σοβαρῶς τὴν σημασίαν καὶ ἀξίαν τῆς διώρυγος.

Πολιτικά όφελι ἐὶς τὸν διεθνή χῶρον προσδοκοῦν ἐκ τῆς ἐπαναλειτουρ-
 γίας, ἢ Αἴγυπτος — διὰ τὴν ἐπανακτήσῃ τὴν θέσιν τῆς ὡς χώρας / κλειδὸς ἐν
 Μ. Ἀνατολῇ — ἢ Σοβ. Ἐνωσις, ἐλπίζουσα ἐὶς εὐνοϊκὴν ἔναντι αὐτῆς στάσιν
 τῆς Αἰγύπτου καὶ αἱ Η.Π.Α., αἱ ὁποῖαι ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπανασυνδεθοῦν μετὰ τῶν
 Αἰγυπτίων καὶ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν, γενικώτερον, μετὰ τὰ γεγονότα τοῦ 1956
 καὶ τὰ πλέον πρόσφατα τοιαῦτα, ἐὶς τὰ ὁποῖα δὲν μετεῖχον μὲν, ἀλλ' ἐκ τῶν ὁποίων
 εἰσέπραξαν — λόγῳ τοῦ βρετανογαλλικοῦ ἐγχειρήματος καὶ τῆς πρὸς τὸ Ἰσ-
 ραὴλ βοήθειας — τὴν δυσαρέσκειαν τῶν Ἀράβων. Ἄλλωστε, μία σταθερὰ εἰ-
 ρήνη ἐὶς τὴν Μ. Ἀνατολήν, ἣτις θὰ ἐνισχύετο ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς
 διώρυγος, θὰ ἀνεκούφιζε τὰς Η.Π.Α., αἱ ὁποῖαι, παρὰ τὴν ἐνίσχυσιν τὴν ὁποίαν
 παρέσχον ἐὶς τὸ Ἰσραὴλ, προθύμως ἤδη παρέχουν τοιαύτην καὶ πρὸς τὴν Αἴ-
 γυπτον καὶ εἶναι τεταγμένοι ὑπὲρ μιᾶς ἰσορροπίας δυνάμεων ἐν Μ. Ἀνατολῇ
 καὶ ὑπὲρ μιᾶς ἀποσυνδέσεως Σοβ. Ἐνώσεως - Αἰγύπτου, τῶν ὁποίων οἱ δεσμοὶ
 καθίσταντο στενώτεροι ἐὶς πᾶσαν περίπτωσιν ἀραβοῖσραηλινῆς συρράξεως
 κατὰ τὸ παρελθόν.

Τὰ στρατηγικὰ όφελι ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος δὲν πρό-
 κείται νὰ εἶναι σοβαρά. Ἡ περιοχὴ, ἐξ ἀπόψεως γενικώτερου ἐνδιαφέροντος
 εἶναι, στρατηγικῶς, σχεδὸν ἀπηξιωμένη. Ἄλλωστε, οἰαδήποτε τυχὸν ἐνέργεια
 ἐναντίον λ.χ. τῶν κρατιδίων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου δὲν θὰ ἦτο ἀπαραίτητον
 — τοῦναντίον μάλιστα θὰ ἦτο δυσχερὲς — νὰ γίνῃ διὰ τῆς διώρυγος, ἢ δὲ ση-
 μασία τοῦ παράγοντος τῶν ἀπὸ ἀέρος πολεμικῶν ἐνεργειῶν βαίνει συνεχῶς
 ἀξουμένη. Εἶναι τελείως παρακεκινδυνευμένον καὶ ἀνασφαλὲς νὰ στηρίζῃ
 τις στρατηγικὰ πλεονεκτήματα ἐὶς μίαν θαλασσίαν ὁδόν, ἢ ὁποία θεωρεῖται
 εὐπαθὴς καὶ εὐθραυστος — ὡς ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων — καὶ ἢ ὁποία
 εἶναι δυνατόν νὰ παύσῃ ὕφισταμένη, δι' ἐνὸς ἀπὸ ἀέρος βομβαρδισμοῦ.

Πλείονα προσδοκᾶται νὰ εἶναι τὰ οἰκονομικὰ όφελι ἐκ τῆς ἐπαναλειτουρ-
 γίας, διὰ τὴν Αἴγυπτον, διὰ τὰς χώρας τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου
 καὶ διὰ τὰς χώρας τῆς Ν., Ν.Α. Ἀσίας καὶ Ἄπω Ἀνατολῆς, διὰ λόγους ἀνα-
 φερθέντας ἄνωτέρω, ἐὶς 5.2/Α'. Αἱ μεταφοραὶ ἐκ τῶν χωρῶν τούτων καὶ πρὸς
 αὐτὰς θὰ διευκολυνθοῦν σοβαρῶς ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας, θὰ προκύψῃ ἀνα-
 κατανομὴ γεωγραφικῶν θέσεων ἐὶς τὴν Μεσόγειον καὶ θὰ δημιουργηθοῦν
 προϋποθέσεις δι' ἀνάπτυξιν ὀρισμένων κέντρων διανομῆς, ἀνεφοδιασμοῦ, ἐπι-
 σκευῶν κ.λπ.

Εἷς τινὰς χώρας, ἐὶς τὰς ὁποίας αἱ ἐκ τοῦ «κλεισίματος» ἐπιπτώσεις ἦσαν
 ἰδιαίτερος σοβαραὶ, ἐνδέχεται νὰ παρασχεθοῦν εὐκαιρία πραγματοποιήσεως
 παλαιότερων, ματαιωθέντων σχεδίων. Ἀναφέρομεν χαρακτηριστικῶς ἐνταῦθα
 τὴν Ἰταλίαν (ἢ ὁποία πρὸ τοῦ 1967 ἐπρομηθεύετο τὰ $\frac{2}{3}$ τοῦ ἀναγκαιοῦντος
 δι' αὐτὴν πετρελαίου μέσῳ τῆς διώρυγος καὶ τῆς ὁποίας, πλέον τοῦ $\frac{1}{10}$ τῶν
 ἐν γένει μεταφορῶν ἐξ αὐτῆς καὶ πρὸς αὐτήν, διηνεργοῦντο δι' αὐτῆς), ἣτις
 ἐσχεδιάζεε νὰ καταστήσῃ τοὺς λιμένας τῆς Γενούης καὶ τῆς Τεργέστης διαμετα-
 κομιστικὰ κέντρα πρὸς Κεντρικὴν Εὐρώπην καὶ τῆς ὁποίας τὰ σχέδια ἐμαται-
 ὴθησαν, λόγῳ τοῦ «κλεισίματος» τῆς διώρυγος.

Διὰ τὰς χώρας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου εἶναι βέβαιοι ὅτι διανοίγονται αἰσιόδοξοι προοπτικαὶ οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως πλεονεκτημάτων, τὰ ὅποια θὰ προκύψουν ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος.

Β'. Προβλέψεις ὡς πρὸς τὴν σημασίαν καὶ τὰς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

α'. Ἡ σημασία τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ὅπωςδήποτε θὰ εἶναι μειωμένη ἔναντι τοῦ παρελθόντος, διότι : 1) Ἡ Παγκ. Ἐμπ. Ναυτιλία ἀντέδρασεν εἰς τὸ «κλείσιμον» διὰ τοῦ γιγαντισμοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς πληθωρικῆς κατασκευῆς ὑπερμεγέθων πλοίων, ὥστε νὰ ὑπερκαλυφθῇ ὁ ἀπαιτούμενος διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ἐπὶ πλεόν χρόνος. 2) Αὕτη — καὶ εἰδικώτερον οἱ εἰς αὐτὴν ἐργαζόμενοι — προσηρμόσθη εἰς τὰς νέας συνθήκας ναυσιπλοΐας. 3) Τὸ κοστολογικὸν ἐνδιαφέρον (εὐνοϊκώτερον κόστος διὰ τοῦ διάπλου τῆς διώρυγος) μόνον εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις προβλέπεται νὰ ὑπάρχη διότι, διὰ τῶν ὑπερμεγέθων πλοίων — ὡς ἐξηγήθη ἀνωτέρω — καλύπτεται ἡ διαφορὰ κόστους μεταφορᾶς, ἐνίοτε δὲ τοῦτο εἶναι εὐνοϊκώτερον ἔναντι ἐκεῖνου τὸ ὅποιον ἐπετυγχάνετο — ἢ θὰ ἐπετυγχάνετο — διὰ τῆς διώρυγος, λόγῳ οἰκονομῶν κλίμακος. 4) Δὲν δύναται ἐπακριβῶς νὰ προβλεφθῇ τὸ μέγεθος τῆς ζητήσεως πρὸς διάπλου τῆς διώρυγος. Ἐὰν δὲν ἐκβαθυνθῇ καὶ διαπλατυνθῇ ἡ διώρυξ (ἦτοι, μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ 1967) μόνον 30 % τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων θὰ ἠδύνατο νὰ διέλθῃ δι' αὐτῆς, μὲ πλήρες φορτίον καὶ πρόσθετον ποσοστὸν 10 % (ἦτοι, 40 % συνολικῶς) μὲ μερικὸν φορτίον ἢ ὑπὸ ἔρμα. 5) Εἰς τινὰς περιπτώσεις, ἡ διαφορὰ ἀποστάσεως δὲν εἶναι σημαντικὴ (λ.χ. ἡ ἀπόστασις Λονδίνου - Σίδνεϋ μέσῳ Ἀκρωτηρίου εἶναι κατὰ 880 ν. μίλ. μακροτέρα ἔναντι τῆς τοιαύτης διὰ τῆς διώρυγος). 6) Τὸ 1967 διήλθον διὰ τῆς διώρυγος 176 ἐκ. τόν. πετρελαίου καὶ τὸ 1972, 426 ἐκ. τόν. πετρελαίου ἐκομίσθησαν εἰς Δ. Εὐρώπην ἐκ Μ. Ἀνατολῆς. Ἐρωτᾶται, ποῖος θὰ ἦτο ὁ ρόλος τῆς διώρυγος ἐὰν ἐλειτούργει, ὑπὸ τὴν ἐννοίαν τοῦ, ποία ποσότης θὰ μετεφέρετο καὶ θὰ ἦτο δυνατόν νὰ μεταφερθῇ δι' αὐτῆς. 7) Ἡ εὐρεῖα χρησιμοποίησις πετρελαιογαγῶν, οἵτινες ἐμφανίζονται ἐκ πρώτης ὄψεως ὅτι συμπληροῦν τὰς διὰ τῆς διώρυγος μεταφορᾶς, δυνατόν μελλοντικῶς νὰ πλήξῃ τὴν διώρυγα καὶ οὕτω νὰ καταστοῦν οὗτοι ἀνταγωνισταὶ αὐτῆς. 8) Εἰς ὅλα τὰνωτέρω δέον νὰ προστεθῇ ὁ παράγων τοῦ διαρρευσαντος χρόνου ἀχρησίας καὶ ἡ μέχρι τοῦδε περιφρονησις τῆς Διεθνoῦς Πολιτικῆς πρὸς τὴν διώρυγα. Ὅσον ὁ χρόνος παρήρχεται ἀπὸ τοῦ «κλεισίματος», τόσον ἡ σημασία τῆς διώρυγος ἐμειοῦτο.

β'. Θὰ ἠδύνατο νὰ γίνῃ ἡ ἀκόλουθος ἀνάλυσις, ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ ὅποια θὰ ἐξυπηρετοῦντο περισσότερο ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος :

1) Τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια δὲν θὰ δύνανται νὰ διέρχονται ἐκ τῆς διώρυγος ἐὰν δὲν ἐκβαθυνθῇ καὶ διαπλατυνθῇ. Μέχρι τότε θὰ εἶναι ὑποχρεωμένα

νά διέρχονται ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου. Ἐὰν θὰ διευρυνθῆ ἡ διώρυξ, θὰ ὑπάρχη σύντμησις χρόνου διὰ μεταφορὰς πρὸς Εὐρώπην, ἀλλ' ἐὰν θὰ εἶναι οἰκονομικότερα ἢ μεταφορὰ ἔναντι τοῦ Ἀκρωτηρίου, θὰ ἐξαρτηθῆ, ἐκ τοῦ χρόνου καθυστερήσεως εἰς τὰ δύο στόμια τῆς διώρυγος, ἀφ' ἑνὸς καὶ ἐκ τοῦ ὕψους τῶν τελῶν διελεύσεως, ἀφ' ἑτέρου. Πάντως εἶναι ἐνδεχόμενον, ἐὰν δὲν διέρχονται ἔμπορτα, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν διώρυγα κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν πρὸς φόρτωσιν, ὑπὸ ἔρμα.

2) Δεξαμενόπλοια μέχρι 50.000 τόν. θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν διώρυγα, εὐθὺς ὡς ἀποκατασταθῆ αὕτη εἰς τὸ πρὸ τοῦ «κλεισίματος» ἐπίπεδον.

3) Διὰ τὰ ὑπερμεγέθη πλοῖα μεταφορᾶς χύδην ξηροῦ φορτίου ἢ πολλῆς χρήσεως (Bulk Carriers, Ore/Oil Carriers, Ore/Bulk/Oil Carriers ἄνω τῶν 50.000 τόν.) ἰσχύουν ὅσα ἀνεφέρθησαν εἰς τὴν περ. α'. διὰ τὰ ὑπερμεγέθη δεξαμενόπλοια.

4) Τὰ λοιπὰ πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου θὰ διευκολυνθοῦν ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος, ἂν καὶ διὰ τὰ μεταφέροντα χύδην φορτία, αἱ μεταφοραὶ διὰ τῆς διώρυγος εἶναι περιορισμέναι, διότι αὗται κυρίως διεξάγονται εἰς ἄλλας θαλασσίας περιοχὰς (λ.χ. Σιτηρὰ : Ἐκ River Plate πρὸς Ἡν. Βασίλειον, Ἀμβέρσαν, Ἰαπωνίαν, Ἰνδίας, ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ πρὸς Ἡν. Βασίλειον, Ἰαπωνίαν, Ἀμβέρσαν, Κίναν, ἐκ Μεγ. Λιμνῶν πρὸς Βαλτικὴν καὶ Ἰνδίας. Μεταλλεύματα : Ἐκ Χιλῆς, Περοῦ, Βραζιλίας, δι' Ἰαπωνίαν. Γαϊάνθρακες : Ἐκ Hampton Roads δι' Ἡν. Βασίλειον, Ἀμβέρσαν, Ἰαπωνίαν κ.ἄ.).

5) Διὰ τὰ μεταφέροντα γενικὰ φορτία πλοῖα, ἢ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος θὰ εἶναι πλέον ὠφέλιμος, ἰδίᾳ διὰ μεταφορὰς ἐκ Ν., Ν.Α. Ἀσίας καὶ Ἄπω Ἀνατολῆς πρὸς Μεσόγειον - Εὐρώπην καὶ ἀντιστρόφως.

6) Τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ὅποια στηρίζονται κατὰ μέγα μέρος εἰς τὸν παράγοντα «ταχύτης μεταφορᾶς» θὰ ὠφεληθοῦν σοβαρῶς ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος (ἰδίᾳ ὀρισμένων τακτικῶν γραμμῶν).

7) Τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων (Containerships) ὀρισμένων ἰδίᾳ γραμμῶν (ὡς λ.χ. Εὐρώπης - Αὐστραλίας καὶ ἀντιστρόφως) θὰ ἐπωφεληθοῦν ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας διὰ τὴν πραγματοποίησιν ταχυτέρων μεταφορῶν. Τοῦτο βεβαίως ἀφορᾷ εἰς τὰ Containerships μέχρι 50.000 τόν., διότι τὰ μεγαλύτερα τοιαῦτα (ἢ καλουμένη «νέα γενεὰ» αὐτῶν) δὲν θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν διώρυγα πρὸ τῆς διευρύνσεώς της.

8) Ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος θὰ ὠφελήσῃ μίαν κατηγορίαν μικροῦ μεγέθους σκαφῶν (2 - 6.000 τόν.), τὰ ὅποια, κατὰ τὸ παρελθόν, ἐχρησιμοποιοῦν ἐντατικῶς τὴν διώρυγα. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἐπανασυνδέσουν περιοχὰς τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς διὰ μεταφορὰς μικρῶν ποσοτήτων.

9) Ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία δὲν προσδοκᾷ μεγάλα ὠφέλη ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος. Τὰ μὲν ὑπερωκεάνεια ἔχουν ἐξοντωθῆ ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ ἀποσύρονται ἢ μετατρέπονται εἰς πλοῖα

ἄνω Ὑπηρεσίας, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ὁμαλότης καὶ εἰρήνη εἰς τὴν Μ. Ἀνατολήν, ποσοστὸν 8 % τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ 6-8 % τῶν φορτηγῶν, θὰ ἀκίνητοποιηθοῦν, διότι ἡ διαδρομὴ Ἰαπωνίας - Εὐρώπης θὰ καταστῆ συντομωτέρα κατὰ 8-14 ἡμέρας. 2) Ἐκ μέρους τῆς Dresdner Bank τῆς Δυτ. Γερμανίας διευτώθη ἡ πρόβλεψις καθ' ἣν, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος, διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα 8-10 ἐτῶν, οἱ ναῦλοι θὰ κυμαίνωνται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, θὰ ὑπάρξῃ περίσσεια χωρητικότητος καὶ θὰ γίνων παροπλισμοὶ πλοίων εἰς μεγάλην ἔκτασιν.

Γ'. Προβλεπόμεναι ἐναλλακτικαὶ λύσεις καὶ συνδυασμοὶ διὰ μεταφορὰν πετρελαίου μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος

α'. Μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος μετὰ τὰς δυνατότητας τοῦ 1967, καὶ τὴν ἔναρξιν λειτουργίας τοῦ ἀγωγοῦ Σουέζ - Μεσογείου, εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Εὐρώπην, θὰ παρουσιασθοῦν ὀρισμένοι ἐναλλακτικαὶ λύσεις καὶ συνδυασμοὶ διαδρομῶν καὶ τρόπων μεταφορᾶς, ὡς ἑξῆς :

- Μεταφορὰ δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια θὰ μεταβαίνουν ἔμφορτα καὶ θὰ ἐπιστρέφουν ὑπὸ ἔρμα, μέσῳ Ἀκρωτηρίου.
- Μεταφορὰ δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια θὰ προσεγγίζουν εἰς τινὰ λιμένα μεταφορτώσεως, ἐκ τοῦ ὁποίου θὰ γίνεται ἡ περαιτέρω μεταφορὰ εἰς τὸν λιμένα τελικοῦ προορισμοῦ διὰ μικρῶν σκαφῶν.
- Μεταφορὰ δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων μέχρι Σουέζ, ἐκεῖθεν προώθησις διὰ τοῦ πετρελαιαγωγοῦ Σουέζ - Μεσογείου καὶ ἐν συνεχείᾳ μεταφορὰ διὰ μέσου μεγέθους σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας προορισμοῦ.
- Μεταφορὰ διὰ μέσου μεγέθους σκαφῶν (λ.χ. 50-80.000 τόν. D.W.) διὰ τῆς διώρυγος, κατὰ τὴν μετάβασιν μετὰ φορτίου καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν ὑπὸ ἔρμα.
- Μεταφορὰ δι' ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια θὰ μεταβαίνουν ἔμφορτα διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ θὰ ἐπιστρέφουν ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος.

β'. Ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων καὶ προβλέψεων τοῦ Walter L. Newton, ἡ UNCTAD πρόβη εἰς μίαν ἐκτίμησιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ τῶν ἀνωτέρω τρόπων, διὰ τὸ ἔτος 1975 καὶ ὑπελόγησεν ὡς ἑξῆς τὸ εὐνοϊκώτερον κόστος αὐτῶν, κατὰ σειρὰν :

Κόστος κατὰ τόν. μεταφερομένου πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Ρόττερταμ (εἰς δολλάρια) :

1ος Διὰ δεξαμενοπλοίου 200.000 τόν. D.W. μεταβαίνοντος ἐμφόρτου διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ ἐπιστρέφοντος ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος	δολ. 5.75
2ος Διὰ δ/ξ 250.000 τόν. D.W. μεταβαίνοντος ἐμφόρτου καὶ ἐπιστρέφοντος ὑπὸ ἔρμα διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου	δολ. 5.92
3ος Διὰ δ/ξ 250.000 τόν. D.W. ἀπὸ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Σουέζ, διὰ τοῦ πετρελαιαγωγοῦ ἀπὸ Σουέζ εἰς αἰγυπτιακὸν λιμένα ἐπὶ τῆς Μεσογείου καὶ ἐκεῖθεν διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 5.75 - 6.20
4ος Διὰ δ/ξ 70.000 τόν. D.W. διερχομένου ἐμφόρτου καὶ ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος	δολ. 6.45
5ος Διὰ δ/ξ 200.000 τόν. μεταβαίνοντος ἐμφόρτου καὶ ἐπιστρέφοντος ὑπὸ ἔρμα διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου	δολ. 6.55
6ος Διὰ δ/ξ 300.000 τόν. μέχρι λιμένος μεταφορτώσεως Bantry Bay καὶ ἐκεῖθεν μέχρι Ρόττερταμ διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 6.81
Σημ. Ἡ ἀνάλυσις τοῦ κόστους τῶν ἀνωτέρω τρόπων ὑπ' ἀριθ. 3,4 καὶ 6 ἔχει, κατὰ τὸν W. Newton, ὡς ἐξῆς :	
Ἐπ' ἀριθ. 3 : Ἀπὸ Περσ. Κόλπου εἰς Σουέζ διὰ δ/ξ 250.000 τόν.	δολ. 1.72 κατὰ τόν,
Προώθησις διὰ τοῦ πετρελαιαγωγοῦ Σουέζ-Μεσογείου	δολ. 1.00 - 1.45
Ἀπὸ λιμένος παρὰ τὴν Ἀλεξάνδρειαν μέχρι Ρόττερταμ διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 3.03
	<hr/>
	δολ. 5.75 - 6.20
Ἐπ' ἀριθ. 4 : Κόστος μεταφορᾶς διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 5.10
Τέλη διελεύσεως διώρυγος	δολ. 1.35
	<hr/>
	δολ. 6.45
Ἐπ' ἀριθ. 6 : Ἐκ Περσ. Κόλπου μέχρι Bantry Bay διὰ δ/ξ 300.000 τόν. D.W.	δολ. 5.39
Κόστος μεταφορτώσεως (Transshipment)	δολ. 0.25
Ἐκ Bantry Bay διὰ Ρόττερταμ διὰ δ/ξ 70.000 τόν. D.W.	δολ. 1.17
	<hr/>
	δολ. 6.81

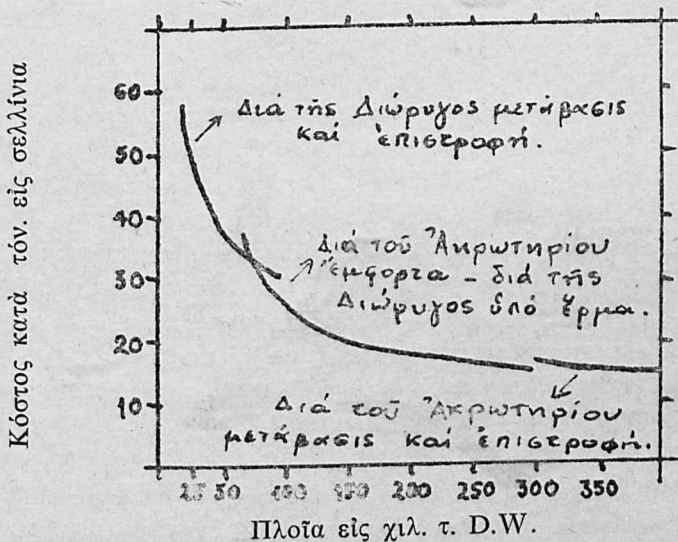
Κόστος μεταφορᾶς πετρελαίου κατὰ τόν. ἐκ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Γενούην :

1ος Διὰ τοῦ πετρελαιοαγωγοῦ Σουεζ - Μεσογείου (ὡς ἀνωτέρω εἰς περ. 3 περιεγράφη)	δολ. 4.29 - 4.74
2ος Διὰ δ/ξ 70.000 τόν. D.W. (ὡς ἀνωτέρω εἰς περ. 4 περιεγράφη)	δολ. 5.09
3ος Διὰ δ/ξ 200.000 τόν. D.W., ἐμφόρτου μέσφ Ἀκρωτηρίου καὶ ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος	δολ. 5.25
4ος Διὰ δ/ξ 250.000 τόν. D.W. μέσφ Ἀκρωτηρίου κατὰ μετάβασιν καὶ ἐπιστροφήν	δολ. 5.69
5ος Διὰ δ/ξ 200.000 τόν. D.W. ἐμφόρτου διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος	δολ. 6.45
(Ὁ τρόπος τῆς μεταμορφώσεως δὲν θὰ χρησιμοποιηθῆται κατὰ τὰς μεταφορὰς ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Γενούην)	
Σημ. Ἀνάλυσις κόστους τῶν ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 1 καὶ 2 περιπτώσεων :	
Ἐπ' ἀριθ. 1 : Περσ. Κόλπος - Σοαεζ διὰ δ/ξ 250.000 τόν.	δολ. 1.72
Προώθησις διὰ πετρ/γοῦ Σουεζ - Μεσογείου	δολ. 1.00 - 1.45
Ἀπὸ Ἀλεξ/ρείας διὰ Ρόττερνταμ διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 1.57
	<hr/>
	δολ. 4.29 - 4.74
	<hr/>
Ἐπ' ἀριθ. 2 : Κόστος μεταφορᾶς διὰ δ/ξ 70.000 τόν.	δολ. 3.74
Τέλη διελεύσεως διώρυγος	δολ. 1.35
	<hr/>
	δολ. 5.09
	<hr/>

γ) Ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι αἱ ὑπολογισθεῖσαι ὑπὸ τῆς UNCTAD καὶ τοῦ Newton κατὰ τὸ 1971 αὐξήσεις κόστους διὰ τὸ 1975 εἶναι ἐκτὸς πραγματικότητος, λόγφ ὑπερμέτρου διογκώσεως τῶν ἐπὶ μέρους στοιχείων τοῦ κόστους (ιδίᾳ τῶν καυσίμων, τῶν ἀμοιβῶν προσωπικοῦ, τῶν ἀσφαλίσεων, ἀνταλλακτικῶν, ἐπισκευαστικῶν κ.λ.π.), ἐν τούτοις, δύναται ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἐκτιμήσεων νὰ γίνουιν αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις : 1) Εὐνοικωτέρα μεταφορὰ ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Ρόττερνταμ θεωρεῖται ὅτι θὰ εἶναι διὰ τὸ 1975 ἐκείνη καθ' ἣν δ/ξ 200.000 τόν. θὰ μεταφέρῃ ἔμπορτον πετρέλαιον διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου καὶ θὰ ἐπιστρέφῃ ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος. 2) Ἡ μεταφορὰ διὰ δ/ξ 250.000 τόν. μεταβαίνοντος καὶ ἐπιστρέφοντος διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου εἶναι κοστολογικῶς δυσμενεστέρα ἐναντι τῆς προηγουμένης (τόσον διὰ Ρόττερνταμ, ὅσον καὶ διὰ Γενούην), τοῦτο δὲ ἀφορᾷ καὶ εἰς τὰ ἔτι μεγαλύτερα μεγέθη. 3) Σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Δ. Εὐρώπην θὰ ἀποτελέσῃ ὁ πετρελαιοαγωγὸς Σουεζ - Μεσογείου, ἢ διὰ τοῦ ὁποῖου (συνδεδασμένη μεταφορὰ, ὡς ἀνωτέρω περιεγράφη) θὰ εἶναι, ἢ εὐνοικωτέρα εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς ἀπὸ Περσ. Κόλπου εἰς Γενούην καὶ ἢ τρίτη κατὰ σειράν

ἀπὸ Περσ. Κόλπου εἰς Ρόττερνταμ. 4) Ἡ μεταφορὰ διὰ δ/ξ 70.000 τόν. μεταβαίνοντων καὶ ἐπιστρεφόντων διὰ τῆς διώρυγος θὰ εἶναι, ὁμοίως, ἐνδιαφέρουσα, ἐφ' ὅσον, εἰς μὲν τὴν περίπτωσιν Π. Κόλπου - Γενούης καταλαμβάνει τὴν 2αν θέσιν (ἦτοι προβλέπεται νὰ εἶναι εὐνοϊκωτέρα ἔναντι τῆς μεταφορᾶς διὰ δ/ξ 200.000 καὶ 250.000 τόν.), εἰς δὲ τὴν περίπτωσιν Π. Κόλπου - Ρόττερνταμ τὴν 4ην. 5) Ἄξιοσημείωτον τυγχάνει ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν Π. Κόλπου - Γενούης, καθίσταται ὁ δυσμενέστερος, ὁ θεωρούμενος ὡς εὐνοϊκώτερος τρόπος μεταφορᾶς ἀπὸ Π. Κόλπου - Ρόττερνταμ (δ/ξ 200.000 τόν. μεταβαῖνον ἔμπορτον διὰ τοῦ Ἄκρωτηρίου καὶ ἐπιστρέφον ὑπὸ ἔρμα διὰ τῆς διώρυγος). 6) Ἀντιοικονομικώτερος τρόπος εἶναι ὁ χρησιμοποιῶν τὴν μεταφόρτωσιν.

δ) Ἀντιθέτως, ὁ Mc Fadyan εἰς *The Economics of Large Tankers*, Strathclyde Lecture, 4.3.1968, (SHELL Petroleum Co Ltd, London) προβλέπει ὅτι εὐνοϊκωτέραν λύσιν θὰ ἀποτελῇ ἡ μεταφορὰ πετρελαίου διὰ δεξαμενόπλοια 300.000 τόν. D.W. καὶ ἄνω, μεταβαίνοντων καὶ ἐπιστρεφόντων διὰ τοῦ Ἄκρωτηρίου καὶ προϋπολογίζει τὸ κόστος ἐκάστης λύσεως ὡς ἐξῆς διαγραμματικῶς :



Δ'. Ἡμέτεραι ἀπόψεις : Παράγοντες καὶ προϋποθέσεις ἐκ τῶν ὁποίων θὰ ἐξαρτηθῇ ὁ μελλοντικὸς ρόλος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διὰ τὴν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

Καθ' ἡμᾶς, ὁ ρόλος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διὰ τὴν Παγκ. Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸ μέλλον θὰ ἐξαρτηθῇ ἐκ τῶν ἀκολούθων παραγόντων καὶ προϋποθέσεων :

α) Παράγοντες γενικῆς φύσεως ἀφορῶντες εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν καὶ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον : Εἶναι προφανὲς ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης

ἔξαρτᾶται ἐκ τῶν συνθηκῶν, αἱ ὁποῖαι ἐπικρατοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον Οἰκονομίαν καὶ εἰδικώτερον εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον. Ἐὰν σημειωθῇ κάμψις εἰς τὴν παγκόσμιον Οἰκονομίαν καὶ δῆ, εἰς τὰς οἰκονομίας τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν καὶ περιορισθοῦν αἱ διεθνεῖς συναλλαγαί, θὰ ὑπάρξῃ κάμψις εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Ὅσακις παρετηρήθη ταιαύτη κάμψις (1929 - 32, 1952 - 59, 1971 - 72), ἡ Παγκόσμιος Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ὑπέστη ὁμοίως τὰς συνεπείας, μὲ κρίσεις καὶ ὑφέσεις εἰς τὴν ναυλαγοράν.

β) Ὁ παράγων : μεταφοραὶ πετρελαίου. Παρὰ τοὺς ἀνωτέρω παράγοντας, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ Διεθνὲς Ἐμπόριον, δεόν νὰ τεθῇ ὁ παράγων τῶν μεταφορῶν πετρελαίου, γενικῶς καὶ τῶν μεταφορῶν πετρελαίου ἐκ Μ. Ἀνατολῆς εἰδικώτερον. Τὸ πετρέλαιον κατέστη τὸ βασικὸν ἀγαθὸν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, ἡ δὲ αὔξησις τῆς καταναλώσεως αὐτοῦ (6 - 10% ἑτησίως καὶ 21% διὰ τὸ 1973) εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἠϋξημένην παραγωγὴν καὶ τὰς ἠϋξημένας θαλασσίας μεταφοράς αὐτοῦ, ἐπομένως τὴν αὔξησιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων αὐτῶν. Εὐθύς, ὡς ἐξέσπασεν ἡ παγκόσμιος κρίσις πετρελαίου, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1973 καὶ ἤρχισεν ἡ περιστολὴ τῶν μεταφορῶν αὐτοῦ, ἡ ναυλαγορὰ ὑπέστη καθίζησιν καὶ ἤρχισεν ἰσορροποῦσα ἀρχομένου τοῦ 1974, εὐθύς ὡς ἤρχισεν ὁμαλοποιούμενος ὁ ρυθμὸς φορτώσεων. Ἡ σημαντικώτερα ἐξαγωγικὴ περιοχὴ πετρελαίου κατέστη ἡ Μ. Ἀνατολῆ, αἱ δὲ χῶραι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κατέστησαν αἱ ρυθμιστρίαι τῶν ἐξαγωγῶν καὶ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν αὐτοῦ. Ἄς σημειωθῇ ἐκ νέου ὅτι, ἐνῶ κατὰ τὸ 1967 μετεφέρθησαν ἐκ Περσικοῦ Κόλπου δι' Ἐυρώπην 176 ἐκ. τόν. (μέσῳ διώρυγος), κατὰ τὸ 1972 ἡ μεταφερθεῖσα ποσότης (διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου) ἀνῆλθεν εἰς 426 ἐκ. τόν., μὲ πρόβλεψιν μεταφορῶν πετρελαίου πρὸς Ἐυρώπην διὰ τὸ 1980 : 730 ἐκ. τόν. καὶ διὰ τὸ 1985 : 900 ἐκ. τόν. (Τὰ στοιχεῖα ταῦτα ἔχουν μεγάλην σημασίαν ὡς θὰ καταδειχθῇ κατωτέρω, εἰς τὰ συμπεράσματα). Τίθενται, ὅθεν, ὡς πρὸς τὸ πετρέλαιον, αἱ ἀκόλουθοι προϋποθέσεις : 1) Θὰ συνεχισθῇ ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως καὶ τῆς παραγωγῆς αὐτοῦ, 2) Θὰ εἶναι ὁμαλὴ ἡ ροὴ τοῦ πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς τὰς δυτικὰς χώρας καὶ 3) Δὲν θὰ ὑπάρξῃ ὑποκατάστασις τοῦ πετρελαίου δι' ἄλλων πηγῶν ἐνεργείας.

γ) Παράγοντες ἀναφερόμενοι εἰς τὰς κρατούσας ἐν Μ. Ἀνατολῇ συνθήκας. Ἀπαιτεῖται ὅπως σταθεροποιηθῇ ἡ εἰρήνη μεταξὺ Ἀράβων καὶ Ἰσραηλινῶν καὶ ὅπως ἐξασφαλισθῇ ἡ σταθερότης, ἡ διάρκεια καὶ ἡ ἀσφάλεια διὰ τὴν μέσῳ τῆς διώρυγος ναυσιπλοΐαν, ὥστε νὰ ἀποφευχθοῦν μελλοντικαὶ περιπέτειαι, φόβοι, κίνδυνοι καὶ ἐπιβολὴ ἐπασφαλιστρῶν εἰς τὰ διερχόμενα διὰ τῆς διώρυγος πλοῖα.

δ) Παράγοντες ἀναφερόμενοι εἰς τεχνικὰ θέματα ὡς πρὸς τὴν διώρυγα. Ἡ διώρυξ πρέπει μελλοντικῶς νὰ ἐκβαθυνθῇ καὶ διαπλατυνθῇ, διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ, πρῶτον μὲν ἡ διέλευσις ἐμφόρτων ὑπερμεγέθων πλοίων καὶ δεύτερον, ἡ ταυτόχρονος διπλῆ χρῆσις αὐτῆς. Αὕτη πρέπει νὰ διευκολύνῃ τὴν ταχεῖαν διέλευσιν τῶν πλοίων, τόσον διὰ τῆς εὐχεροῦς χρησιμοποίησέως τῆς, ὅσον καὶ διὰ τῆς ἀποφυγῆς καθυστερήσεως καὶ παραμονῆς ἐπὶ πολὺ τῶν πλοίων εἰς τὰ στόμια εἰσόδου καὶ ἐξόδου αὐτῆς (λιμένας Suez καὶ Port Said), διότι εἶναι σοβαρὰ ἡ ἐπιβάρυν-

σις διὰ κάθε extra day of steaming, ἰδίᾳ ὑπὸ τὰς παρούσας — καὶ μελλοντικᾶς — συνθήκας τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τῶν φορτίων καὶ τῶν πολλαπλῶν ἐπιβαρύνσεων αὐτῶν ἐξ ἀσφαλιστρῶν, κόστους χρηματοδοτήσεως κ.ἄ.

ε) Παράγοντες ἀναφερόμενοι εἰς τὸ κόστος διελεύσεως καὶ τὰς εἰς τὴν διώρυγα ὑπηρεσίας. Ὁ πρῶτος ἐξ αὐτῶν ἀφορᾷ εἰς τὸ ὕψος τῶν τελῶν διελεύσεως, τὸ ὁποῖον δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἀπαγορευτικόν. Καὶ ναὶ μὲν ὁ Πρόεδρος τῆς Suez Canal Authority διεβεβαίωσεν ὅτι ταῦτα θὰ διαμορφωθοῦν εἰς τοιοῦτον ἐπίπεδον, ὥστε ἡ διέλευσις διὰ τῆς διώρυγος νὰ εἶναι οἰκονομικώτερα τοῦ πλοῦ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου, ἀλλ' ὑφίσταται πάντοτε ὁ κίνδυνος τῆς δημοσιονομικῆς (ταμιακῆς) σκοπιμότητος. Ὁ δεῦτερος παράγων ἀναφέρεται εἰς τὰς πάσης φύσεως ὑπηρεσίας, αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ παρέχωνται ἐντὸς ἡ ἐγγυῆς τῆς διώρυγος (διοικητικαί, βοηθητικῆς ναυτιλίας, ἐπισκευαστικαί, ἀνεφοδιασμοῦ) εἰς τὴν ἀπαιτουμένην ποσότητα καὶ ποιότητα καὶ εἰς ὀρθολογικὸν κόστος.

στ) Ὁ παράγων τοῦ συγκριτικοῦ μεταφορικοῦ κόστους. Εἶναι γνωστὸν ὅτι τὸ κόστος θαλασσίας μεταφορᾶς, κατὰ πλοῖον καὶ διὰ τὸ σύνολον αὐτῶν ἔχει αὐξηθῆ σοβαρῶς, αὐξηθέντων σημαντικῶς ὄλων τῶν στοιχείων τῶν συνιστώντων τοῦτο (καύσιμα, ἀμοιβαί, ἀσφάλιστρα, κόστος χρηματοδοτήσεως, προμήθειαι, ἐπισκευαί, λιμενικὰ ἔξοδα κ.ο.κ.) Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία ὅτι τὰ μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων παρουσιάζουν κοστολογικὰ πλεονεκτήματα, λόγῳ οἰκονομιῶν κλίμακος, δι' αὐτὸ ἄλλωστε ἀνεπτύχθη ὁ «γιγαντισμός». Ἐν τούτοις, ἀποτελεῖ πρόβλημα πρὸς διερεύνησιν, ποῖον μέγεθος πλοίου, διὰ ποίου τρόπου μεταφορᾶς (διὰ τῆς διώρυγος, διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου, διὰ τοῦ πετρελαιοαγωγοῦ) ἢ διὰ ποίου συνδυασμοῦ, θὰ πραγματοποιηῇ τὴν εὐνοϊκωτέραν ἐξ ἀπόψεως κόστους μεταφορᾶν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν : 1) τῶν ἐπὶ πλέον πραγματοποιουμένων μιλίων διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου καὶ τοῦ περιορισμοῦ αὐτῶν διὰ τῆς διώρυγος, 2) τοῦ χρόνου ὅστις διατίθεται εἰς τὴν μίαν καὶ τὴν ἄλλην περίπτωσιν, 3) τῆς κοστολογικῆς διαμορφώσεως λόγῳ προσθέτων μιλίων καὶ χρόνου, διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου καὶ 4) τῆς ἐπιβαρύνσεως ἐκ τελῶν διελεύσεως καὶ τῆς ἀναλώσεως χρόνου ἀναμονῆς εἰς τὴν διώρυγα, ὅταν αὕτη θὰ ἐπαναλειτοურγήσῃ. Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ὁμιλοῦμεν περὶ συγκριτικοῦ κόστους κατὰ τρόπον μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου διὰ μεταφορᾶς ἐκ Περσ. Κόλπου πρὸς Δυτ. Εὐρώπην.

ζ) Ὁ παράγων : προσθήκη νέας χωρητικότητος. Ἐὰν συνεχισθῇ ὁμαλῶς ὁ βαθμὸς αὐξήσεως τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορίου καὶ τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, θὰ ἀπαιτῆται ἀνάλογος αὐξήσις τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν κατ' ἔτος ἀπωλειῶν καὶ πωλήσεων πρὸς διάλυσιν. Ἐὰν ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἶναι ἀνώτερος τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, εἶναι φυσικὸν νὰ ὑπάρξῃ περίσσια χωρητικότητος καὶ νὰ ἀκολουθήσῃ πᾶσις ναύλων, παροπλισμὸς πλοίων, ἀπομάκρυνσις τῶν μὴ ἀνταγωνιστικῶν (ἀντιοικονομικῶν καὶ ὑπερηλικῶν) κ.λ.π. Ἐπομένως, θὰ πρέπει ἡ αὐξήσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος νὰ ἀκολουθῇ φυσιολογικὸν ρυθμὸν, προσαρμοζόμενον εἰς τὴν αὐξησιν

των θαλασσιών μεταφορών. (Τὸ θέμα τοῦ ἐὰν ἢ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος θὰ ἔχη ὡς συνέπειαν τὴν πρόκλησιν περισσείας εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα ἐξετάζεται κατωτέρω).

η'. Συμπεράσματα :

Τὰ συμπεράσματα θὰ διαιρεθοῦν εἰς δύο μέρη, τὸ ἐν θὰ ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς διώρυγος μετὰ τὴν δυναμικότητα τοῦ 1967 καὶ τὸ δεύτερον, μετὰ τὴν προοπτικὴν τῆς μελλοντικῆς διαπλατύνσεως καὶ ἐκβαθύνσεως καὶ μετὰ τὴν διπλασίαν δυναμικότητα ἐναντι τοῦ 1967. (Ὡς προϋποθέσεις τίθενται ὅτι : Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον θὰ ἀκολουθήσῃ ὁμαλὸν ρυθμὸν ἐτησίως ἀναπτύξεως 6-8%, ὅτι ἡ κατανάλωσις, παραγωγή καὶ μεταφοραὶ πετρελαίου θὰ συνεχισθοῦν αὐξανόμεναι μετὰ τὸν αὐτὸν ὡς μέχρι τοῦδε ρυθμὸν 8-12%, ἢ κατάστασις εἰς τὴν Μ. Ἀνατολὴν θὰ σταθεροποιηθῇ καὶ ἡ χρῆσις τῆς διώρυγος θὰ εἶναι ἀπρόσκοπτος, τὰ τέλη διελεύσεως ἐκ τῆς διώρυγος δὲν θὰ εἶναι ἀπαγορευτικὰ καὶ γενικῶς αἱ μεταφοραὶ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου δὲν θὰ παρέχουν τὸ πλεονέκτημα τοῦ συγκριτικοῦ κόστους ἐναντι τῆς διώρυγος δι' ὅλα τὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μεγέθους καὶ ὅτι ἡ προσθήκη νέας χωρητικότητος δὲν θὰ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐκφεύγῃ τοῦ ἀπαιτουμένου ἐπιπέδου διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, ἤτοι δὲν θὰ εἶναι ἀνωτέρα τοῦ 5-6% ἐτησίως, μετὰ τὴν ἔκπτωσιν τῆς ἀπομακρυνομένης χωρητικότητος λόγῳ ἀπωλειῶν καὶ φυσιολογικῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν).

Ιον Ἐπαναλειτουργία μετὰ τὴν δυναμικότητα τοῦ 1967.

Αὕτη τεχνικῶς δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τοῦ 1974 καὶ ἡ διώρυξ δύναται νὰ ἐπαναλειτουργήσῃ εἰς τὰ ἐπίπεδα δυναμικότητος τοῦ 1967, ἀπὸ τοῦ 1975. Δοθέντος ὅτι κατὰ τὸ 1966 διεκινήθησαν μέσῳ διώρυγος χονδρικῶς 250 ἑκατ. τόν. (180 ἑκ. πετρελαίου καὶ 70 ἑκ. ξηροῦ φορτίου), διήρχοντο ἡμερησίως (μετὰ 365 ἡμέρας κατ' ἔτος) ἐξ αὐτῆς 685.000 τόν., ἤτοι περὶ τὰ 60 πλοῖα πρὸς 12.000 τόν. (περίπου) ἑκαστον. Ἐὰν ὑποτεθῇ ὅτι λόγῳ ἀξίσεως τοῦ μέσου μεγέθους τῶν πλοίων θὰ διέρχωνται 70 πλοῖα μετὰ μ. ὄ. φορτίου 15.000 τόν. ἑκαστον (γνωστὸ ὄντος ὅτι ἔμπορτα πλοῖα ἄνω τῶν 50.000 τόν. δὲν θὰ δύναται νὰ διέρχωνται), ἢ ἐτησίως δυναμικότης τῆς διώρυγος θὰ ἀξήθη εἰς 1.000.000 τόν. $X 365 = 365$ ἑκ. τόν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἤδη κατὰ τὸ 1972 ἐπραγματοποιήθησαν μεταφοραὶ πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ Δ. Εὐρώπην τῆς τάξεως τῶν 426 ἑκ. τόν. (αὐξήσις ἐναντι 1966 κατὰ 250 ἑκ. τόν. ἢ κατὰ 42 ἑκ. τόν. ἐτησίως). Μετὰ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ἀξίσεως αἱ μεταφοραὶ πετρελαίου διὰ τὸ 1975 θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν 550-560 ἑκ. τόν., ἐὰν δὲ προστεθοῦν καὶ τὰ ξηρὰ φορτία, μετὰ μέσον ὄρον ἀξίσεως 6% ἐτησίως, ταῦτα θὰ ἀνέρχωνται κατὰ τὸ 1975 εἰς 105-110 ἑκ. τόν. ἤτοι σύνολον μεταφορῶν ἐκ καὶ πρὸς Περσικὸν Κόλπον, κατὰ τὸ 1975 περίπου 670 ἑκ. τόν. Ἐὰν, ὑπὸ τὰς εὐνοϊκωτέρας τῶν περιπτώσεων — διότι ἐκ τῆς διώρυγος θὰ διέρχωνται ὄχι μόνον ἔμπορτα, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ ἔρμα πλοῖα — ἡ διώρυξ ἔχη — ὡς ὑπε-

λογίσθη άνωτέρω — δυναμικότητα 365 έκ. τόν., παραμένει ποσότης 305 έκ. τόν. ήτις θά είναι τεχνικώς αδύνατον νά διακινηθῆ δι' αὐτῆς καί θά μεταφέρεται διά τοῦ Ἀκρωτηρίου. Πάντα ταῦτα σημαίνουν ὅτι ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1967 (ὑπολογιζομένης καί τῆς αὐξήσεως τοῦ μέσου μεγέθους τῶν πλοίων) δέν θά πλήξῃ καιρίως τήν Παγκόσμιον Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν — πλὴν ἐάν δημιουργηθοῦν ψυχολογικοὶ λόγοι, ὡς πιθανολογεῖται — καί θά εἶναι ἀπαραίτητος ἡ παράλληλος χρησιμοποίησις τῶν δύο ὁδῶν, Διώρυγος καί Ἀκρωτηρίου καί, ἐκ μὲν τῆς Διώρυγος θά διέρχωνται τὰ μικρότερα πλοῖα, ἐκ δὲ τοῦ Ἀκρωτηρίου τὰ ἄνω τῶν 50.000 τόν. D.W.

2ον Ἐπαναλειτουργία μὲ διπλασίαν δυναμικότητα ἐναντι τοῦ 1967 καί μὲ παράλληλον λειτουργίαν τοῦ πετρελαιοαγωγοῦ Σουεξ - Μεσογείου.

Αἱ ἐργασίαι διά τὴν ἐκβάθυσιν καί διαπλάτυνσιν θά ἀπαιτήσουν περίπου 8 ἔτη (1976 - 1984), ὁπότε ἡ διώρυξ θά δύναται νά χρησιμοποιηθῆ ἀπὸ πλοῖα μέχρι 250.000 τόν. ἔμπορτα, εἰς δύο συγχρόνως ροάς, ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν καί ἐκ Βορρᾶ πρὸς Νότον. Ἐάν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς διπλῆς χρήσεως καί τῆς αὐξήσεως τοῦ μέσου μεγέθους τῶν πλοίων, διέρχωνται ἔμπορτα (ἀσχέτως τῶν ὑπὸ ἔρμα διερχομένων) ἡμερησίως 100 πλοῖα μὲ 30.000 τόν. φορτίου ἕκαστον, ἡ ἐτησίαι δυναμικότης τῆς διώρυγος θά ὑπερβῆ τὰ 1.000 έκ. τόν. Ἐάν εἰς τὸ μέγεθος τοῦτο προστεθῆ καί ἡ ἐτησίαι μεταφορὰ διά τοῦ μέλλοντος νά λειτουργήσῃ πετρελαιοαγωγὸς Σουεξ - Μεσογείου, μὲ δυναμικότητα 100 έκ. τόν. ἐτησίως, τὸ ἄθροισμα ἀμφοτέρων θά εἶναι 1.100 έκ. τόν. Ὑπολογίζεται ὅτι περὶ τὸ 1984 - 85 θά μεταφέρωνται ἐκ Περσικοῦ Κόλπου δι' Εὐρώπην 900 έκ. τόν. πετρελαίου, ἐάν δὲ εἰς αὐτοὺς προστεθοῦν καί 200 έκ. τόν. ξηροῦ φορτίου (σύνολον 1.100 έκ. τόν.), ἡ διώρυξ καί ὁ πετρελαιοαγωγός, ἀπὸ κοινοῦ, θά δύνανται νά καλύπτουν τὰς συνολικὰς μεταφορὰς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, διά τοῦ Ἀκρωτηρίου ὑποχρεωτικῶς μὲν θά διέρχωνται τὰ ὑπερδεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 250.000 τόν. D.W. (ἅτινα θά ἀποκλεισθοῦν καί μετὰ τὴν διεύρυνσίν τῆς ἐκ τῆς διώρυγος) καί ὅσα πλοῖα θά τὰ κατευθύνῃ πρὸς τὴν ὁδὸν ταύτην ἢ τυχὸν ὑπεροχὴ τοῦ συγκριτικοῦ κόστους. Ἐάν ὅμως τὸ συγκριτικὸν κόστος διά τῆς χρησιμοποίησεως τῆς Διώρυγος εἶναι εὐνοϊκότερον, εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων θά ὑπάρξουν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις. Ὅμοίως, ἐάν ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ἐν τῷ μεταξὺ αὐξήθῃ ὑπερμέτρως, θά προκύψῃ περίσσεια ταύτης καί αἱ ἐξ αὐτῆς δυσμενεῖς συνέπειαι. (Ἐάν ἡ ποσότης πετρελαίου ἢ ὁποῖα θά μεταφέρεται ἐκ Περσικοῦ Κόλπου δι' Εὐρώπην, θά εἶναι ἄνωτέρα τῶν 900 έκ. τόν., ὡς ὑφίσταται σχετικὴ πρόβλεψις — λ.χ. 1.200 - 1.400 έκ. τόν. — θά δημιουργηθοῦν περιθώρια διά μεταφορὰς μόνον διά τοῦ Ἀκρωτηρίου, ἀντιστοιχοῦντα εἰς τὰς πέραν τῶν 1.100 έκ. τόν. συνολικῶς δυναμένας νά μεταφέρωνται ποσότητας διά τῆς διώρυγος, ἤτοι 300 - 400 έκ. τόν.).

Ε'. Ἐπιτομή

Ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος καὶ ἡ Ἑλλάς

Διὰ τὴν ἐξετάσωμεν ἐν κατακλείδι τῆς παρουσίας ἐργασίας τὰς ἐπιπτώσεις τὰς ὁποίας θὰ δεχθῆ ἡ Ἑλλάς ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος, θὰ διακρίνωμεν ταύτας, εἰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας — ἀρχόμεθα ἐξ αὐτῆς ἐπειδὴ ἡ ἐξέτασις ἀποτελεῖ συνέχειαν τῶν ἀμέσως ἀνωτέρω ἀναφερθέντων εἰς παρ. Γ' καὶ Δ' — εἰς ἐθνικοπολιτικὰς ἐπιπτώσεις καὶ εἰς κοινωνικοοικονομικὰς τοιαύτας (ἀφορῶσας εἰς τὴν, κοινῶς καλουμένην, Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν). Ἐν τέλει θὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὴν ἀπαιτούμενην νὰ ἀκολουθηθῆ Πολιτικὴν, διὰ τὴν νὰ ἐξουδετερωθῶν τὰ δυσμενῆ καὶ νὰ ἀξιοποιηθῶν τὰ εὐμενῆ στοιχεῖα, τὰ προκύπτοντα ἐκ τῆς διανοίξεως, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς Οἰκονομίας μας.

α) Ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αὕτη κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος της θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ἀνωτέρω, εἰς παρ. Γ' καὶ Δ', περιγραφεῖσαν τύχην τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι αὕτη θὰ δύναται νὰ ἐκμεταλλευθῆ τὰ — ἐναπομένοντα — στοιχεῖα ἀνταγωνιστικῆς της ὑπεροχῆς ἐναντι τῶν πλοίων ὀρισμένων ἄλλων χωρῶν, ἂν καὶ ταῦτα τείνουν νὰ ἐξελιφθῶν ἐκ τῆς ἐξισώσεως τῶν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, πρὸς τὴν ὁποίαν τείνει ἡ Ναυτιλία παγκοσμίως. Ὅπωςδήποτε, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρέπει νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰ ὑπερήλικα πλοῖα αὐτῆς, τὰ ὁποῖα εἰς πρώτην δυσμενῆ τροπὴν τῆς Ναυλαγορᾶς καθίστανται ἀντιοικονομικὰ καὶ νὰ στραφῆ πρὸς τὰ νεώτερα, τεχνολογικῶς ἀρτιότερα καὶ κοστολογικῶς εὐνοϊκότερα πλοῖα. Ἡμεῖς, ὡς ἀνεφέρθη καὶ ἀνωτέρω εἰς παρ. Δ' — καὶ ὑπὸ τὰς ἐκεῖ ὑπογραμμισθείσας προϋποθέσεις — δὲν διαβλέπομεν κατὰ τὴν πρώτην φάσιν κίνδυνον κατακρημνίσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐκ μόνον τοῦ λόγου τῆς ἐπαναλειτουργίας. Διὰ τὴν δευτέραν ὁμως φάσιν — τῆς διευρύνσεως — θὰ ἀπαιτηθῆ προσοχὴ καὶ προετοιμασία. Ἐν τούτοις, ἀμέσως θὰ ὠφεληθῶν ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τὰ πλοῖα μας χωρητικότητος κάτω τῶν 50.000 τόν. — τὰ ὁποῖα θὰ διέρχονται ἔμπορτα ἀπὸ τῆς πρώτης φάσεως — ὁμοίως τὰ λεγόμενα «μεσογειακὰ φορτηγὰ» 2 - 6.000 τόν. D.W. τὰ ὁποῖα θὰ ἐπανασυνδεθῶν μὲ περιοχὰς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, τὰς ὁποίας ἐξυπηρέτουν κατὰ τὸ πρὸ τοῦ 1967 παρελθὸν καὶ ἐνδεχομένως τὰ «κρουαζιερόπλοιά» μας τὰ ὁποῖα θὰ δύναται νὰ πραγματοποιοῦν περιηγητικὸς πλόας μέχρι λιμένων τῆς Ν. Α., Ν. Ἀσίας καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, οἱ ὁποῖοι εἶχον ἀποκοπῆ μετὰ τὸ «κλείσιμον».

β) Ἐθνικοπολιτικαὶ ἐπιπτώσεις. Αὗται δύναται νὰ θεωρηθῶν ὡς σημαντικά. Ἡ Ἑλλάς, μετὰ τὸ «κλείσιμον» ἀπώλεσε τὴν προνομακὴν γεωγραφικὴν θέσιν της εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ ὡς ἐκ τούτου εἶχε μειωθῆ σχετικῶς ἡ ἐθνικοπολιτικὴ καὶ στρατηγικὴ σημασία της διὰ τὴν περιοχὴν ταύτην. Διὰ τῆς ἐπαναλειτουργίας, ἡ Ἑλλάς προβλέπεται ὅτι θὰ ἐπανακτήσῃ τὴν προνομακὴν της θέσιν, ἥτις θὰ τὴν φέρῃ ὡς περιοχὴν διασταυρώσεως εἰς τὰ ρεύματα μεταφορῶν ἐξ Ἄνω Ἀνατολῆς καὶ Αὐστραλίας, ἐκ Ν. καὶ

Ν.Α. Ἀσίας καὶ Ἀν. Ἀφρικῆς πρὸς Μεσόγειον, Μαύρην Θάλασσαν καὶ Εὐρώπην καὶ ἀντιθέτως.

γ) Κοινωνικοοικονομικαὶ ἐπιπτώσεις. Ἡ Ἑλληνικὴ Οἰκονομία δύναται πολλαπλῶς νὰ ἐκμεταλλευθῆ τὴν ἀνωτέρω περιγραφείσαν προνομιακὴν θέσιν τῆς χώρας, ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος καὶ νὰ ὠφελῆται ἐξ αὐτῆς, διὰ τῆς παροχῆς πρὸς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα διαφόρων χωρῶν, τὰ ὁποῖα θὰ διέρχωνται ἐκ τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν λιμένων της, τεχνικῶν, βοηθητικῶν ναυτιλιακῶν καὶ ἐμπορικῶν ὑπηρεσιῶν.

1) Ὡς τεχνικὰς ναυτιλιακὰς ὑπηρεσίας νοοῦμεν τὰς ἐργασίας ἐπισκευῶν, συντηρήσεων, δεξαμενισμῶν, ἐπιθεωρήσεων κ.λ.π., τῶν ὁποίων ἔχουν ὀπωσδήποτε ἀνάγκην τὰ πλοῖα καὶ αἵτινες δὲν παρεῖχοντο μέχρι τοῦδε, διότι τὸ «κλείσιμον» ἀπεξέγνωσε τὰς θαλάσσας μας ἐκ τῶν πλοίων, ἅτινα ὑπεχρεώθησαν νὰ ἀκολουθοῦν διάφορον πορείαν (διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου).

2) Βοηθητικαὶ ναυτιλιακαὶ ὑπηρεσίαι εἶναι αἱ τοιαῦται τῆς καλουμένης βοηθητικῆς ναυτιλίας, αἱ παρεχόμεναι ὑπὸ ρυμουλκῶν, ναυαγοσωστικῶν κ.λ.π. τῶν ὁποίων τὸ πεδῖον δράσεως εἶχε σημαντικῶς περιορισθῆ μετὰ τὸ «κλείσιμον» καὶ πρόκειται νὰ διευρυνθῆ, μὲ εὐρείας προοπτικὰς, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν.

3) Εἰς τὰς ἐμπορικὰς ναυτιλιακὰς ὑπηρεσίας ἐντάσσομεν τὰς πάσης φύσεως προμηθείας (καυσίμων, τροφίμων, ἀνταλλακτικῶν, μηχανῶν κ.ἄ.) καὶ τὸν ἐν γένει ἐφοδιασμὸν εἰς ἀπαραίτητα ὑλικά τῶν πλοίων, ὁ ὁποῖος προβλέπεται ὅτι θὰ προσφέρεται νὰ γίνεται διὰ τὰ διερχόμενα πλοῖα ἐκ τῶν λιμένων μας, ὡς ἐπίσης καὶ τὰς μεσιτείας διὰ ναυλώσεις, αἱ ὁποῖαι δύναται νὰ ἀναπτυχθοῦν μὲ ἐπίκεντρον τὴν χώραν μας. Πάντα τὰνωτέρω ἔχουν σημασίαν, τόσον ἐξ ἀπόψεως ἀναπτύξεως καὶ δράσεως ἐπιχειρήσεων, ὅσον καὶ ἐξ ἀπόψεως Ἴσοζυγίου Τρεχουσῶν Συναλλαγῶν, ἀφ' οὗ αἱ συναλλαγαὶ θὰ γίνωνται εἰς τὸ λίαν ἐπιθυμητὸν ξένον συνάλλαγμα.

δ) Ἡ ἐνδεικνυομένη Πολιτικὴ. Προκειμένου — ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ἀνεφέρθη — νὰ περιορίσωμεν εἰς τὸ minimum τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος καὶ νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν εἰς τὸ maximum τὰ παρουσιασθησόμενα πλεονεκτήματα (ἵνα οὕτω ἐπιτύχωμεν τὸ optimum διὰ τὴν χώραν μας), ἐνδείκνυται ὅπως :

1) Συνεχισθῆ ἡ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς ἐλλόγου συμπαραστάσεως πρὸς τὴν Μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐκ τῆς ὁποίας πολλὰ ὀφέλη καρποῦται ἡ Ἑλλάς, ἡ ὁποία πρέπει νὰ διατηρήσῃ τὴν διεθνή ἀνταγωνιστικότητά της καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν δέουσαν ἀνανέωσιν καὶ ἐκσυγχρονισμόν.

2) Διατηρηθῶν αἱ «καλαὶ σχέσεις» μεθ' ὄλων τῶν κρατῶν καὶ ἰδίᾳ, ἀφ' ἐνὸς μετὰ τῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, τῶν ὁποίων τὰ πλοῖα πρέπει νὰ θεωροῦν τὴν Ἑλλάδα ὡς φίλην καὶ συμπαθῆ χώραν καὶ ἀφ' ἐτέρου τῶν κρατῶν τῆς Ἀνατ. Μεσογείου, ὅλων ἰδιαίτερος δὲ μετὰ τῆς Αἰγύπτου, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἀνήκῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον (μετὰ τὴν γενομένην κρατικοποίησιν) ἡ διώρυξ, ἐκ τῆς ὁποίας οὐδέποτε ἔλλειψεν ἡ ἐντονος ἑλληνικὴ παρουσία (λ.χ. εἰς πλοηγούς, μεταξὺ τῶν ὁποίων οἱ Ἑλληνες ἦσαν οἱ πολυαριθμότεροι ξένοι).

3) Διὰ τὴν δύνηθῃ ἢ χώρα μας τὰ ἐκμεταλλευθῆ τὰς διανοιγομένας προοπτικὰς ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς οἰκονομίας τῆς, πρέπει τὰ εἶναι εἰς θέσιν τὰ παρέχῃ τὰς προαναφερθείσας τεχνικὰς, βοηθητικὰς — ναυτιλιακὰς καὶ ἐμπορικὰς ναυτιλιακὰς ὑπηρεσίας, εἰς ποσότητα, ποιότητα καὶ κόστος ἀνταγωνιστικόν. Ἡ Ἑλλάς, δὲν θὰ εἶναι — βεβαίως — ἡ μόνη χώρα διὰ τὴν ὁποίαν θὰ προκύψουν «πλεονεκτήματα θέσεως» μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος, διότι τὰ αὐτὰ πλεονεκτήματα θὰ παρουσιασθοῦν καὶ δι' ἄλλας χώρας τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου. Πρέπει, ὅθεν, τὰ παρέχῃ «συγκριτικὰ πλεονεκτήματα» ἔναντι τῶν ἄλλων ἀνταγωνιστριῶν χωρῶν τῆς, διὰ τὴν δύνηθῃ τὰ ἐκμεταλλευθῆ τὰς παρεχομένας αὐτῇ δυνατότητας. Ὡς ἐκ τούτου δέον, τὰ διαθέτῃ τὴν κατάλληλον ὑποδομήν, τὰ ἀπαιτούμενα ἐπισκευαστικὰ κέντρα (εἰς τὰς πλέον προσφόρους θέσεις), τὴν ἀναγκαίαν ἐπιχειρησιακὴν ὀργάνωσιν διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων καὶ τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς διεθνoῦς κέντρου ναυλώσεων. Ὡς εἶναι προφανές, σημαντικὸς θὰ εἶναι διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ρόλος, τὸσον τοῦ δημοσίου (Κράτος) ὅσον καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ παράγοντος (ἐπιχειρηματία). Τὸ κράτος θὰ ὀλοκληρώσῃ τὴν ἀφορῶσαν εἰς αὐτὸ (θεσμικὴν, διοικητικὴν, οἰκονομικὴν) ναυτιλιακὴν ὑποδομήν, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν λιμενικὴν τῆς χώρας ὑποδομήν καὶ οἱ ἐπιχειρηματία θὰ ἀναλάβουν πρωτοβουλίας εἰς τὴν δέουσαν, κατὰ περίπτωσιν, μορφήν καὶ ἔκτασιν. Τὸ προέχον στοιχεῖον εἶναι, τὰ καταστῆ συνείδησις ἢ πλεονεκτικὴ θέσις τῆς χώρας καὶ αἱ μέλλουσαι τὰ διαμορφωθῶν δυνατότητες καὶ τὰ γίνῃ ἡ σχετικὴ προετοιμασία, ὥστε ὅταν ὁ χρόνος ἐπιστῇ, τὰ ὑπάρχῃ ἐτοιμότης διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν νέων συνθηκῶν. Ἐὰν τοῦτο γίνῃ, καὶ οἱ ἐπιχειρηματία οἱ ὅποιοι θὰ δραστηριοποιηθῶν ὀρθῶς θὰ ὠφεληθῶν καὶ τὸ κράτος θὰ ἀποκομίσῃ σημαντικὰ οἰκονομικὰ — καὶ ἰδίᾳ συναλλαγματικὰ — ὀφέλη.

B I B Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

I. Βιβλία

- Alexandersson G. Nordstrom G. : World Shipping. Stockholm, 1963.
- American Petroleum Institute : Petroleum Facts and Figures. Washington, 1971.
- Benoit A. et Pettier F. : Les transports maritimes. Paris, 1961.
- Chase Manhattan Bank : The Petroleum Situation. June, 1972.
- Couper A. D. : The Geography of Sea Transport. London, 1972.
- Cufley C. F. H. : Ocean Freight and Chartering. London, 1972.
- Deutsche Verkehrs-Zeitung : ABC des Seeverkehrs. 3η ἔκδ. Hamburg, 1965.
- F Erwart W. D. and ullard H. : World Atlas of Shipping. London, 1973.

- Fadyan (Mc) F.S. : The Economics of Large Tankers. London, 1968.
- Gannett Ern. : Tanker Performance and Cost. Cambridge, 1969.
- Goss R. O. : The Size of Ships. The College of Europe, 1970.
- Heek H. : Grundlagen und Tendenzen der Bildung von Kostenfrachten in der Eisenerzfahrt, Kiel, 1968.
- Hubbard M. : The Comparative Costs of Oil Transport. London, 1967.
- Jolmes, Braun, Klugmann, Schröder : Seewirtschaft. Hamburg, 1966.
- Kerchove (de) R. : International Maritime Dictionary. N. York - London, 1948.
- Lawrence S. A. : International Sea Transport : The Years Ahead. London, 1972.
- Manthos Dim. : Die Zukunft der Tankschiffahrt. Bremen, 1957.
- Metaxas B. : The Economics of Tramp Shipping. London, 1971.
- Meyers Taschenlexikon : Schiffbau / Schiffahrt. Leipzig, 1973.
- Newton W. : L. The Economics of the Transportation of Petroleum. London, July 1971.
- Otremba Er. : Allgemein - Geographie des Welthandels und des Weltverkehrs. Stuttgart, 1957.
- Perpillou A. : Géographie de la circulation. La navigation et les transports maritimes. Paris, 1958 (2 τόμ.).
- Siegfried A. : Suez et Panama. Paris, 1940.
- U.N.C.T.A.D. : Review of Maritime Transport, 1970 (Review of Current and Long-Term Aspects of Maritime Transport). 1971.
- U.N.C.T.A.D. : The Economic Effects of the Closure of the Suez Canal. Γενεύη, 1973.
- Vigarié André : La circulation maritime. Géographie de la circulation, 2e partie. Paris, 1968.
- Voigt Fr. : Verkehr. 2ος τόμ., 1ον και 2ον βιβλ. Berlin, 1965.
- Zannetos Z. : The Theory of Oil Tankship Rates. The Massachusetts Institute of Technology, 1966.

Περιοδικά

1. «Αργώ».
2. «Ναυτικά Χρονικά».
3. «Ναυτιλιακή - Ναυτεργατική».
4. «Οικονομική Πορεία».
5. «Οικονομικός Ταχυδρόμος».

Β β α

1. «Fairplay», London.
2. «Financial Times», London.
3. «Internationale Transport Zeitschrift», Basel.
4. «Journal de la Marine Marchande», Paris.
5. «Journal of Chamber of Shipping», London.
6. «Lloyd's Register of Shipping», London.
7. «Maritime Studies and Management», Bristol.
8. «Seatrade», Colchester, Essex.
9. «Shipping Statistics and Economics», London.
10. «Statistik der Schifffahrt», Bremen.
11. «The Shipping World and World Shipbuilding», London.
12. «World Tanker Fleet Review», London.