

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΙ

Τριμηνιαία Επιστημονική "Έκδοση της Άνωτ. Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς

ΕΤΟΣ 1985

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΙΟΥΝΙΟΣ 1985 Ι

Α Ε ΄ ΑΡΙΘΜ.
ΤΟΜΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ

1-2

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΝΑΥΛΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ *

Του κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Ομοτ. Καθηγητού της Α.Β.Σ.Π.

Ένας τίτλος τείνει να αποδώσει μιαν εικόνα ενός θέματος, πιθανώς όμως όχι μια πλήρη εικόνα. Ίσως αυτό να συμβαίνει και με τον τίτλο αυτού του θέματος. Είναι, όντως, πρόθεση μου να επιχειρήσω μια επεξεργασία που κυρίως θα αφορά στις αγορές ναύλων για τις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων. Όμως, πρέπει να είναι υπ' όψιν ότι είναι λάθος ⁽¹⁾ να θεωρήσουμε τις αγορές ναύλων χύδην ξηρών φορτίων, ως τελείως χωριστές από τις αγορές ναύλων για μεταφορά χύδην υγρών φορτίων. Υπάρχουν αλληλεπιδράσεις μεταξύ των δύο αυτών μεγάλων αγορών που δεν επιτρέπεται να αγνοηθούν. Αυτή και μόνον η μεταπήδησις των πλοίων μικτού φορτίου (combined carriers) ⁽²⁾ από την μια αγορά στην άλ-

* Το θέμα αυτής της μελέτης αποτέλεσε αντικείμενο διαλέξεως που δόθηκε στις 6 Φεβρουαρίου 1985 κατά την έναρξη της δεύτερης σειράς του σεμιναρίου Ναυτιλιακής Οικονομικής που νώνεται από το ομώνυμο σπουδαστήριο της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς και διευθύνεται από τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Β. Ν. Μεταξά.

(1) Ελ. Γεωργαντοπούλου (α) «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική» Γ' Έκδοσις 1982 κεφ. 16. (β) The dry bulk cargo markets - Bremen 1978.

(2) Στην υπό παροπλισμόν χωρητικότητα χύδην ξηρού φορτίου, συμπεριλαμβάνεται τώρα η χωρητικότητα των παροπλισμένων πλοίων μικτού φορτίου. (Combined carriers). Αυτό συμβαίνει διότι 75 % της χωρητικότητας των Combined carriers απησχολείτο κατά το 1984 σε μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων. Το αντίστροφο συνέβαινε προ δέκα ετών, οπότε μόνον 10 % περίπου των combined carriers εύρισκαν απασχόληση στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων (Βλ. (α) General Council of British Shipping - World Merchant Shipping Laid - up for lack of employment - περιοδικές εκδόσεις (β) Fearnleys - World Bulk Trades, (γ) John Jacobs : World tanker fleet review εκδόσεις Ιουλίου-Δεκεμβρίου 1980 και Ιανουαρίου - Ιουνίου 1984.

λη επηρεάζει την σχέση μεταξύ ζήτησεως και προσφοράς στις δύο αγορές και το επίπεδο στο οποίο διαμορφώνεται η ισορροπία στην κάθε μια αγορά.

Όταν κανείς διερευνά τις εξελίξεις και τάσεις στις αγορές, οφείλει να συνδυάσει την παρατήρηση για τα μέχρι τούδε συμβαίνοντα, με τις πιθανές μεταβολές στο ορατό μέλλον. Αλλά οι μελλοντικές εξελίξεις εξαρτώνται ή έστω επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες που δεν μπορούν να σταθμισθούν με ακρίβεια αφού υπόκεινται σε σοβαρές απρόβλεπτες μεταβολές, που στον χώρο της ναυτιλιακής οικονομίας είναι και περισσότερο συχνές και περισσότερο εκτεταμένες από όσο σε άλλους τομείς της οικονομίας.

Οπωσδήποτε, δεν είναι αρκετή μια στατική προβολή στο μέλλον, μιας δεδομένης καταστάσεως πραγμάτων, όπως αυτή διαμορφώθηκε υπό την επίδραση παραγόντων του παρελθόντος, αφού οι παράγοντες που έδρασαν μέχρι τώρα όχι μόνον υπόκεινται σε μεταβολή αλλά και μπορούν να εξαφανισθούν στο μέλλον.

Είναι, εν τούτοις, σωστό μέχρις ενός ορίου να θυμόμαστε αυτό που λέγει ο λαός, δηλαδή πως «ότι σπέρνει κανείς θερίζει». Λόγου χάριν. Ο ρυθμός οικονομικής αναπτύξεως σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο εξαρτάται άρρηκτα από το μέγεθος και το είδος των επενδύσεων που έγιναν στα αμέσως προηγούμενα χρόνια — πάντοτε βεβαίως, στο πλαίσιο μιας δεδομένης τεχνολογίας.

Οφείλουμε, τέλος, να θυμόμαστε ότι η ζήτησις χωρητικότητας δεν είναι πρωτογενής, αλλά παράγωγος. Δημιουργείται από το θαλάσσιο εμπόριο το μέγεθος δε, η σύνθεση και η διάρθρωση του θαλασσίου εμπορίου επηρεάζεται, πρωταρχικά από την γεωγραφική κατανομή των συντελεστών της παραγωγής, αλλά και από πολλούς άλλους, παράγοντες, οικονομικούς, εμπορικούς, νομισματικούς, τεχνολογικούς, ψυχολογικούς εθνικοπολιτικούς και άλλους.

Ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς, που όλοι είναι τελείως ή σχεδόν τελείως έξω από κάθε έλεγχο από μέρους των μεταφορέων, είναι σωστό να ξεχωρισθούν και μνημονευθούν ειδικότερα ωρισμένοι σαν σπουδαιότεροι. Συγκεκριμένα πρέπει να μνημονευθούν :

β Η εμπορική, δασμολογική νομισματική και η γενικότερη οικονομική πολιτική των κυβερνήσεων — ιδίως των ισχυρών οικονομικά και εμπορικά χωρών.

β η τεχνολογία της εποχής, ιδιαίτερα από την άποψη σχέσεως ποσότητας και συνθέσεως βασικών πρώτων υλών και καυσίμων προς την κατά μονάδα προϊόντος παραγωγήν σε συνδυασμό προς την γεωγραφική κατανομή των πηγών προελεύσεως των πρώτων και καυσίμων υλών αλλά επίσης και προς την διάρθρωση και οργάνωση των λεγομένων βασικών κλάδων της βιομηχανίας (δηλαδή της λεγομένης βαρείας βιομηχανίας).

β η μορφή (ακατέργαστη ή όχι) υπό την οποίαν επιδιώκεται ή συνηθίζεται να εξάγονται βιομηχανικές και καύσιμες ύλες ή τρόφιμα, σε συνδυασμό προς αντίστροφες τάσεις στις καταναλωτικές χώρες, υπό την επίδραση οικολογικών και οικονομικών παραγόντων.

- ο βαθμός επιχειρηματικής συγκεντρώσεως που παρατηρείται σε μια παραγωγική διαδικασία, σε συνδυασμό προς τον χαρακτήρα των αντιστοίχων αγορών (συναγωνιστικό, ολιγοπωλιακό).

Η αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων αυτών ή και άλλων δημιουργεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί σε μια περίοδο χρόνου ή παγκόσμια οικονομία. Κάθε τέτοιο πλαίσιο, παραμένει καθοριστικό των εξελίξεων της διεθνούς οικονομίας, μέχρις ότου συνεπεία θεμελιωδών μεταβολών στη σύνθεση του πλέγματος των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, επιβληθούν νέες διαρθρωτικές μεταβολές που οδηγούν σε νέα οργάνωση της διεθνούς οικονομίας και παραγωγής-

Με αυτές τις σκέψεις ως αφετηρία, προτίθεμαι να προσεγγίσω το θέμα της διερευνήσεως των εξελίξεων και τάσεων στις αγορές ναύλων χύδην ξηρών φορτίων, με τρόπον που ορισμένοι θα μπορούσαν να θεωρήσουν σαν ανορθόδοξον. Κι αυτό γιατί θα προσπαθήσω να συγκεντρώσω την προσοχή μου όχι τόσο στα ορατά αποτελέσματα και στοιχεία που χαρακτηρίζουν την σημερινή κατάσταση πραγμάτων στις αγορές ναύλων, όσον στους συγκεκριμένους λειτουργικούς και διαρθρωτικούς, δυναμικά δε μεταβαλλόμενους, παράγοντες που τείνουν να δημιουργούν τις εξελίξεις στις αγορές που μας απασχολούν και να προσδιορίζουν την έκταση και μορφή τους.

*

Το συγκεκριμένο πλαίσιο/μέσα στο οποίο κινήθηκε η διεθνής οικονομία στην μεταπολεμική περίοδο, στηρίχθηκε σε δύο, κυριώτατα, άξονες. Στο πετρέλαιο σαν καύσιμη αλλά και βιομηχανική πρώτη ύλη που επωλείτο σε αφάνταστα χαμηλές τιμές αφ' ενός. Στην βιομηχανία του χάλυβος, με την τεράστια ζήτηση που δημιούργησε κυρίως σε σιδηρομέταλλευμα, μεταλλουργικό άνθρακα και ενέργεια, αφ' ετέρου.

Όπως είναι γνωστό σε όλους μας, στην μεταπολεμική περίοδο και περίπου μέχρι τα μέσα της δεκαετίας 1970-79, η διεθνής οικονομία χαρακτηρίσθηκε από ταχύτατους ρυθμούς οικονομικής αναπτύξεως.

Σε ένα μεγάλο βαθμό, οι ταχείς ρυθμοί αναπτύξεως στις προηγμένες βιομη-

χανικές χώρες πραγματοποιήθηκαν (στο πλαίσιο πάντοτε του μοντέλλου που στηριζόταν σε δύο σκέλη δηλαδή το πετρέλαιο και τον χάλυβα σαν υπόβαθρο) με μια συνεχή μεταφορά κεφαλαίου και εργασίας από τομείς βιομηχανικής παραγωγής με χαμηλή παραγωγικότητα (περιλαμβανομένων ιδιαίτερα τομέων επενδύσεων μεγάλης εντάσεως εργασίας) προς βιομηχανικούς τομείς μεγάλης παραγωγικότητας — ιδιαίτερα σε τομείς που χρησιμοποιούσαν μεγάλο βαθμό υψηλής τεχνολογίας.

Στην δεκαετία, όμως, 1970/79 εκδηλώθηκε μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή που της δόθηκε το όνομα «πετρελαϊκή κρίση». Στην πραγματικότητα ήταν κρίση τιμών πετρελαίου που εσήμαινε το τέλος μιας εποχής — της εποχής του φθηνού πετρελαίου και την αρχή διαρθρωτικών μεταβολών που θα έτειναν να θέσουν την λειτουργία και πορεία της διεθνούς οικονομίας επί νέων βάσεων.

Οι διαστάσεις των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν ήταν τεράστιες και το έργο για τη διαμόρφωση μιας νέας διαρθρώσεως της διεθνούς οικονομίας κολοσσιαίο — αφού η τεχνολογία και νοοτροπία μιας τριακονταετίας, έπρεπε να εγκαταλειφθούν σε σχετικά σύντομο χρόνο.

Το ξεκίνημα που έγινε μετά το 1975 προς την κατεύθυνση αυτή, προσέκρουσε στα πρόσθετα προβλήματα και αρνητικά αποτελέσματα τα οποία το νέο κύμα απότομων και μεγάλων αυξήσεων της τιμής του πετρελαίου των ετών 1979 - 80, δημιούργησε

Το όλο πρόβλημα έγινε περισσότερο ακανθώδες γιατί οι μεγάλες βιομηχανικές χώρες δεν φάνηκαν προετοιμασμένες να συμβιβασθούν με την ιδέα ότι μια νέα περίοδος άρχισε στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις, σαν αποτέλεσμα της ενεργειακής κρίσεως. Στο παρελθόν οι χώρες αυτές είχαν, αρκετά, συχνά, μπορέσει, χρησιμοποιώντας την πολιτική, οικονομική και χρηματοδοτική τους δύναμη, να επηρεάζουν ή και διαμορφώνουν την πολιτική άλλων χωρών. Τώρα έπρεπε να μάθουν ότι στην ίδια διαδικασία μπορούσαν να υποβάλλονται αυτές οι ίδιες.

Ήταν η απαρχή μιας μακροχρόνιας μεταβατικής περιόδου μεταβολών και αλληλεξαρτήσεως μεταξύ των διαφόρων χωρών, που δημιουργήθηκαν από τις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις της μεταπολεμικής περιόδου και ήλθαν στην επιφάνεια σαν συνέπεια της ενεργειακής κρίσεως.

Γι' αυτούς και πολλούς άλλους λόγους, μερικοί από τους οποίους αναφέρονται στη συνέχεια αυτής της εισηγήσεως, ομιλών τον Μάρτιο 1980 σε μια

διεθνή διάσκεψη στο Λονδίνο ⁽³⁾ υπεστήριξα ότι η δεκαετία που τελείωσε το 1979 ενδέχεται να παραμείνει στην ιστορία σαν η δεκαετία στην διάρκεια της οποίας τερματίστηκε η μακρά περίοδος των πολύ ταχέων ρυθμών οικονομικής αναπτύξεως και των ακόμη ταχύτερων ρυθμών αυξήσεως του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου.

Κατά την αντίληψη μου, από τα μέσα της δεκαετίας 1970/79 η διεθνής οικονομία περνά από μια φάση σχετικής αβεβαιότητας αλληλοσυγκρουόμενων εθνικών εμποριοοικονομικών συμφερόντων, μεγάλων νομισματικών διακυμάνσεων και απουσίας της πολιτικής εκείνης βουλήσεως που θα μπορούσε να οδηγήσει σε λήψη των συντονισμένων μέτρων, τα οποία είναι απαραίτητα για την ανάληψη μιας γενικής σημαντικής και σταθερής ανοδικής πορείας, πολύ περισσότερο, δε για την επίτευξη ταχέων ρυθμών οικονομικής αναπτύξεως.

Κατ' εμέ, το σύνολο της εικόνας που έχουμε μπροστά μας, δικαιολογεί το ερώτημα κατά πόσον το θεωρητικό υπόβαθρο στο οποίο στηρίχθηκε το σύστημα των διεθνών οικονομικών σχέσεων που προέκυψε από την βιομηχανική επανάσταση και τις εξελίξεις του 19ου αιώνα, όπως το υπόβαθρο αυτό της θεωρητικής οικονομικής σκέψεως ολοκληρώθηκε στις προηγούμενες δεκαετίες του 20ού αιώνα, έπαψε να ανταποκρίνεται προς τις συνθήκες και ανάγκες της σημερινής εποχής, ενώ δεν μπόρεσε, μέχρι τώρα, να διαμορφωθεί ένα διάδοχο του θεωρητικού συστήματος της ευρύτατης δυνατής παραδοχής από την επιστήμη και τις κυβερνήσεις.

Το ερώτημα αυτό που δημόσια διετύπωσα περί τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας ⁽⁴⁾, μπορεί εύλογα —νομίζω— να επαναληφθεί και τώρα που πλησιάζει το μέσο της δεκαετίας 1980-89, χωρίς να υπάρχει σαφής προοπτική επιλύσεως, κατά τρόπον διαρκή, των κυρίων προβλημάτων της παγκοσμίου οικονομίας. Σαν μια αρκετά σαφή ένδειξη περί αυτού μπορεί να αναφερθεί ή μέχρι τώρα αδυναμία των κυριωτέρων οικονομικών δυνάμεων της Δύσεως, να αντιμετωπίσουν από κοινού ⁽⁵⁾ και αποτελεσματικά τα προβλήματα που δημιουργεί η ταχύτατη αυξητική πορεία της τιμής του Δολλαρίου ΗΠΑ έναντι όλων των άλλων κυρίων νομισμάτων ⁽⁶⁾, συγκεκριμένα δε τις πιθανές αρνητικές επιπτώ-

(3) Seatrade Money and ships 1980 Conference - London 25-26 March 1980 : «Prospects for the dry bulk shipping in the eighties», paper presented by E. Georgandopoulos.

(4) Ελ. Γεωργαντοπούλου «Σύγχρονες εξελίξεις και προβλήματα στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία» Έκδοση ΑΒΕΠ-1978.

(5) Είναι χαρακτηριστικό της ελλείψεως πολιτικής βουλήσεως ή της αδυναμίας αυτής ότι οι Υπουργοί Οικονομικών των κυριωτέρων οικονομικών δυνάμεων της δύσεως που συνήλθαν στο τέλος Ιανουαρίου για να εξετάσουν τα προβλήματα που δημιουργούν για την παγκόσμια

σεις που μπορεί να προκαλούνται από την αιτία αυτή σε βάρος της δυνατότητας να εξασφαλισθεί ένας αξιόλογος ρυθμός σταθερής και γενικής οικονομικής ανάπτυξεως, λόγω της φυγής κεφαλαίων από τις άλλες χώρες προς τις Ην. Πολιτείες.

Επανερχόμενος στον σχολιασμό των διεθνών οικονομικών εξελίξεων ιδιαίτερα σε συσχέτιση με τις ειδικότερες εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή οικονομία μου συγχωρηθεί να αναφερθώ σε συγκεκριμένες σκέψεις και απόψεις που έτυχε να διατυπώσω στο παρελθόν σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις.

Το 1978, ομιλών σε διεθνές σεμινάριο (7) για την κατάσταση και προοπτικές σχετικά με τις αγορές και των χύδην φορτίων έλεγα τα εξής :

«Φαίνεται ότι συνθήκες σχετικής υπερπροσφοράς χωρητικότητας, σαν εκείνες που χαρακτήρισαν την δεκαετία 1960-69, πιθανότατα θα επικρατήσουν στις αγορές χύδην φορτίων στο προβλεπτό μέλλον. Στην πραγματικότητα, θα μπορούσε κανείς να εισηγηθεί ότι η παγκόσμια ναυτιλία χύδην φορτίων, έχει ήδη εισέλθει σε μια τέτοια περίοδο, στο πλαίσιο της οποίας μικρής διάρκειας περίοδο ευημερίας και υφέσεως μπορεί να συμβαίνουν» (8).

Ακολούθησε η περίοδος «ευημερίας» στις αγορές ναύλων των ετών 1980—81 και από το 1981 η νέα ύφεση που προκάλεσε την σημερινή κατάσταση πραγμάτων στις αγορές ναύλων.

οικονομία οι διεθνείς νομισματικές εξελίξεις, το μόνο που μπόρεσαν ή θέλησαν να κάνουν, ήταν να συμφωνήσουν ότι «θα» πάρουν τα συντονισμένα παρεμβατικά μέτρα που η σύνοδος των ηγετών των ένδεκα κυρίων βιομηχανικών χωρών, είχε προ καιρού συμφωνήσει να ληφθούν. Αλλά και η νέα αυτή απόφαση ήταν υπό την αίρεση ότι θα αποχαλινωθεί η κατάσταση στις αγορές νομισμάτων. Όταν στο τέλος Φεβρουαρίου 1985 υπήρξε μια συντονισμένη παρέμβαση των κεντρικών τραπεζών, δεν φαίνεται, να υπήρχε συμμετοχή και της Αμερικανικής Federal Reserve. Έτσι το μόνο που επετεύχθη ήταν μια προσωρινή οπισθοδρόμηση στη τιμή του Δολλαρίου και σχετική επιβράδυνση της περαιτέρω ανοδικής κινήσεως του.

(6) Από τα τέλη Δεκεμβρίου 1984 μέχρι τις αρχές, Μαρτίου 1985, το Αμερικανικό Δολλάριο, ανατιμήθηκε κατά 9.2% έναντι της Λίρας, 12.4% του Μάρκου, 8.85% του Γαλλικού Φράγκου, 5.45 % του Γιεν και 13 % του Ελβετικού Φράγκου

(7) Εισήγηση με θέμα «The dry bulk/cargo markets» γενομένη τον Αύγουστο 1978 στο σεμινάριο «Anatomy of Shipping» και εκδοθείσα από το Institute for Shipping Economics - Bremen 1979.

(8) Προκαλεί εύλογο, νομίζω, συναίσθημα ικανοποίησης στον συγγραφέα ότι το έγκυρο διεθνές περιοδικό «Lloyds Shipping Economist», αναλύοντας και σχολιάζοντας, στο τεύχος του, του Νοεμβρίου 1984, τις εξελίξεις στις αγορές ναύλων, αναφέρεται σ' αυτές ως «θεμελιωδώς οι ίδιες όπως στην δεκαετία των εξήντα».

Τον Μάρτιο 1980, στην διάσκεψη που προανέφερα (⁹), υπεστήριξα ότι στην δεκαετία 1980-89 που τότε άρχιζε :

(α) δεν έπρεπε να αναμένονται ταχείς ρυθμοί αναπτύξεως της διεθνούς οικονομίας, αφού ο ρυθμός των επενδύσεων που είχαν γίνει στα τελευταία χρόνια της δεκαετίας 1970-79 ήταν σημαντικά χαμηλότερος από όσο θα χρειαζόταν για να επιτευχθούν ταχείς ρυθμοί αναπτύξεως στα μετέπειτα χρόνια.

Τα πράγματα δείχνουν ότι μέχρι τώρα υπήρξεν, όντως, βραδύς ο ρυθμός αναπτύξεως της διεθνούς οικονομίας — όταν βέβαια υπήρξε ανάπτυξη.

(β) Οι προοπτικές για την εξέλιξη στη ζήτηση χωρητικότητας χύδην ξηρών φορτίων ήταν λογικά καλές, παρά την σχετική υστέρηση που μπορούσε να αναμένεται στους ρυθμούς αναπτύξεως της διεθνούς οικονομίας κι αυτό λόγω εντάσεως του εμπορικού ανταγωνισμού μεταξύ των κυρίων παραγωγικών χωρών καθώς και μεταβολών στην γεωγραφική κατανομή του θαλάσσιου εμπορίου, που θα έτειναν να ευνοούν τις παράλληλες μεταφορές φορτίων εις βάρος των αλληλοσυμπληρουμένων (¹⁰). Είχα εν τούτοις προσθέσει τότε ότι, η σχετική αισιοδοξία ως προς την εξέλιξη της ζήτησεως χωρητικότητας χύδην ξηρών φορτίων, δεν σήμαινε αναγκαίως την ύπαρξη και διατήρηση συνθηκών ισορροπίας, στις αντίστοιχες αγορές ναύλων, μεταξύ συνολικής ζήτησεως και συνολικής προσφοράς χωρητικότητας.

Αντιθέτως υπεστήριξα ότι το σύνολο των εξελίξεων στην διάρθρωση των αγορών αυτών, δικαιολογούσε την αντίληψη ότι η προσφορά χωρητικότητας χύδην φορτίων θα παρέμενε στην δεκαετία 1980-89, σε μεγάλο βαθμό ελαστική και ότι η προσέγγιση και διατήρηση συνθηκών, σχετικής ισορροπίας σε χαμηλά, πάντως, επίπεδα, θα εξηρτάτο από το βαθμό αντιστάσεως των πλοιοκτητών στην τάση για επενδύσεις πέραν των αναγκών της ζήτησεως. Τώρα - ύστερα από πέντε χρόνια φοβούμαι ότι δεν μας είναι δυνατόν να δεχθούμε ότι οι πλοιοκτήται μπόρεσαν να αντισταθούν, αποτελεσματικά, στους πειρασμούς ενεργείας καθ' υπερβολήν επενδύσεων για νέες ναυπηγήσεις (¹¹), μολονότι, οφείλουμε βέβαια, να δεχθούμε ότι ένα μέρος της νέας χωρητικότητας ήταν απαραίτητη για

(9) Seatrade Money and Ships 1980 Conference.

(10) Μεταξύ των ετών 1979 και 1984 η ζήτηση χωρητικότητας χύδην ξηρών φορτίων αυξήθηκε κατά ποσοστό 3.2% περίπου (πηγή : Fearnly- Review 1984).

(11) Μεταξύ 1979 και 1984 η χωρητικότητα πλοίων ξηρού φορτίου αυξήθηκε από 255 εκ dwt. σε 321.7 εκ. dwt. Εάν υπολογισθεί και μείωση των Combined carriers κατά 7 εκ. dwt, υπήρξε καθαρή αύξηση χωρητικότητας σε dwt κατά 23.41% — πολλαπλάσια της αυξήσεως ζήτησεως χωρητικότητας (Πηγή: Fearnly ως άνω).

ανανέωση παλαιάς, επίσης δέ, για ικανοποίηση συγκεκριμένων αναγκών της ζητήσεως όπως αυτές που διαμορφώνονται υπό την επίδραση των τεχνολογικών, διαρθρωτικών και άλλων μεταβολών στο θαλάσσιο εμπόριο.

Κατά την θεωρία, η ζήτηση είναι εκείνη η οποία προσδιορίζει την προσφορά με την έννοια ότι η δεύτερη τείνει να ανταποκρίνεται προς τις ποσοτικές και ποιοτικές ανάγκες της πρώτης. Αυτό, όμως, τείνει να συμβαίνει όταν η δράση των δύο αυτών δυνάμεων της αγοράς είναι απόλυτα ελεύθερη και δεν παρεμποδίζεται, ούτε από τα αποτελέσματα της αλληλεπιδράσεως των δύο δυνάμεων ούτε αναιρούνται, από οποιασδήποτε μορφής παρεμβάσεις και παράγοντες διαστρεβωτικούς του συναγωνιστικού χαρακτήρα των αγορών. Στην πραγματικότητα υπάρχει μια πληθώρα τέτοιων παρεμβάσεων και παραγόντων. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Κρατικές παρεμβάσεις. Π.χ. επιχορηγήσεις προς την ναυπηγική βιομηχανία· απαλλαγή από φορολόγηση ναυτιλιακών κερδών όταν αυτά δεν διανέμονταν αλλά επανεπενδύονται επιδότηση επιτοκίων κλπ.

- Επιχειρηματική συγκέντρωση, που φέρει την ιδιοκτησία χωρητικότητας υπό τον έλεγχο μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων παραγωγής, εμπορίας ή καταναλώσεως των αντικειμένων της μεταφοράς, οπότε η ανεξάρτητη δράση ζητήσεως και προσφοράς εξαφανίζεται.

- Νομισματική αστάθεια ως προς τα κύρια νομίσματα και πληθωριστικά φαινόμενα που δημιουργούν κινδύνους για τα αποθεματικά των ναυτιλιακών μονάδων και σε συνδυασμό με σοβαρές διακυμάνσεις στις πραγματικές, αλλά και τρέχουσες ακόμη, τιμές, κτήσεως των πλοίων, ωθούν προς ενέργειαν επενδύσεων.

- Κοινωνικοί στόχοι προς εξυπηρέτηση των οποίων ενθαρρύνεται από τις κυβερνήσεις η ναυπηγική βιομηχανία να συνεχίσει την παραγωγή της — συνήθως επιχορηγούμενη.

Κατά την αντίληψη μου, με δεδομένη την οργάνωση της διεθνούς οικονομίας και παραγωγής, το μέγιστο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία χύδην φορτίων, προέρχεται ακριβώς από την επίδραση των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, πολύ περισσότερο λόγω της εντεινόμενης ολιγοψωνιστικής οργανώσεως των αγορών ναύλων για τις μεταφορές των κυριωτέρων χύδην φορτίων. Πράγματι, υπό την επίδραση της συγκριτικά ισχυρότερης θέσεως των μεγάλων ναυλωτών (βιομηχανικών και εμπορικών συγκροτημάτων, κυβερνήσεων) και του οξυτάτου ανταγωνισμού μεταξύ των ναυπηγικών χωρών, οι καμπύλες προσφοράς χωρητικότητας τείνουν, ιδίως βραχυπρόθεσμα, να κινούνται ανεξάρτητα και ταχύτερα από τις καμπύλες της ζήτησεως, σε βαθμό τουλάχιστον που η διαμόρφωσις

ενός νέου σημείου ισορροπίας στην αγορά ιδίως δε το σημείο που η προσφορά χωρητικότητας θα μπορούσε να γίνει ανελαστική, επιβραδύνεται ή και αναβάλλεται, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

Έτσι η παροπλισμένη χωρητικότητα ξηρού φορτίου έφθασε τον Φεβρουάριο 1983 τα 27.2 εκ Dwt (12% συνόλου), ενώ ήταν μόλις 3.6 εκ Dwt τον αντίστοιχο μήνα του 1982. Βέβαια μειώθηκε σε 14.1 εκ. DMt στο τέλος Νοεμβρίου 1984 που αναλογούσε προς 4 % της διεθνούς χωρητικότητας πλοίων ξηρού φορτίου και Combined carriers ⁽¹²⁾.

Έστω και αν μερικώς, η μείωση αυτή μεταξύ 1983 και 1984 οφείλεται και στην διάλυση πλοίων, είναι ιδιαίτερα ευχάριστη γιατί :

(α) στο δωδεκάμηνο που έληξε στις 30 Οκτωβρίου 1984 προστέθηκαν 17.1 εκ Dwt από νέες ναυπηγήσεις.

(β) Ίσως περισσότερο των τριών τετάρτων (75 %) του στόλου των combined carriers εύρισκαν το 1984 απασχόληση στις αγορές χύδην ξηρών φορτίων έναντι 68 % το 1980-που ήταν έτος ευημερίας για τις αγορές χύδην ξηρού φορτίου ⁽¹³⁾.

(γ) Ο ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου έφθασε στο τέλος Δεκεμβρίου 1984 το 109 (Βάσις 1976= 100) έναντι 98 τον αντίστοιχο μήνα 1983 και 97 το 1982 ⁽¹⁴⁾.

Αυτή είναι η εικόνα που έχουμε σήμερα σχετικά με τις αγορές ναύλων χύδην ξηρών φορτίων. Είναι σχετικά καλύτερη από ότι στα αμέσως προηγούμενα χρόνια, αλλά πόσον καλή ;

*

Στις Ην. Πολιτείες, σημειώθηκε, τα τελευταία δύο χρόνια μια εντυπωσιακή οικονομική άνοδος, με την έννοια τόσο της αυξήσεως του ακαθαρίστου εγχωρίου προϊόντος, όσο και του δείκτη βασικής βιομηχανικής παραγωγής, (Βαρείας Βιομηχανίας). Οι μεταβολές στον δείκτη βασικής Βιομηχανικής παραγωγής είναι εκείνες που αντικατοπτρίζονται στη ζήτηση βασικών βιομηχανικών πρώτων υλών και καυσίμων.

(12) General Council of British Shipping : World merchant Ships laid-up for lack of employment-διάφορα τεύχη.

(13) John. Jacobs ένθ. ανωτ.

(14) General Council of British Shipping: Tramp trip charter index-τεύχος No 30-Δεκέμβριος 1984.

Εν τούτοις. Η έντονη αύξηση του δείκτη αυτού στις ΗΠΑ, μόνο μικρή επίδραση είχε στο διεθνές εμπόριο βασικών βιομηχανικών υλών λ.χ. όπως το σιδηρομετάλλευμα, ο μεταλλουργικός άνθρακας κ.ά. Αίτιο για την σχετική αυτή υστέρηση λέγεται ότι είναι ο υψηλός βαθμός σχετικής αυτάρκειας των ΗΠΑ, αντίθετα προς ότι συμβαίνει στην περίπτωση της Ιαπωνίας και της Δ. Ευρώπης που είναι οι μέγιστοι εισαγωγείς αυτών των αγαθών. Σ' αυτές, όμως, ειδικά τις χώρες και περιοχές η ανοδική κίνηση του δείκτη βασικής βιομηχανικής παραγωγής αυτού που λέγεται «Construction Index» υπήρξε, μέχρι τώρα, βραδεία.

Αν επομένως, η εξήγησις που προαναφέρθηκε είναι σωστή, η ναυτιλία χύδην φορτίων οφείλει μεν ακόμη να περιμένει για μια αξιόλογη και σταθερή ανάκαμψη ζητήσεως χωρητικότητας μολονότι μια βραδεία βελτίωση παρουσιάζεται στα δυο τελευταία χρόνια - αλλά, αν αυτή πράγματι είναι η εξήγηση του φαινομένου η ανάκαμψη θα έλθει.

Είναι, όμως, ενδεχόμενον ότι οι λόγοι για τους οποίους η έντονη ανάκαμψις στις ΗΠΑ, δεν είχε παρά μικρή, μόνον, επίδραση στην ζήτηση χωρητικότητας και στις αγορές ναύλων, είναι πολύ διαφορετικοί. Μπορεί, δηλαδή, τα αίτια για τις σχετικά αρνητικές αυτές εξελίξεις να αναφέρονται σε διαρθρωτικές μεταβολές, που ενδεχόμενα ευρίσκονται εν εξελίξει στην παγκόσμια οικονομία και παραγωγή.

Μπορεί δηλαδή η σχετικά περιορισμένη ανταπόκριση της καμπύλης ζήτησεως βασικών βιομηχανικών αγαθών όπως λ.χ. το σιδηρομετάλλευμα, καύσιμα κλπ. να είναι αποτέλεσμα :

- της αποτελεσματικότητος των προγραμμάτων εξοικονόμησης ενεργείας και μεγιστοποιήσεως έργου από κάθε μονάδα ενεργείας που χρησιμοποιείται
- της στροφής προς την πυρηνική ενέργεια, παρά τα οικολογικά προβλήματα που αυτή δημιουργεί.
- της αριστοποίησης των συνθηκών παραγωγής με την εισαγωγή και ραγδαία αύξηση της χρησιμοποιήσεως των Robots και Computers στην παραγωγή, σε συνδυασμό προς χρησιμοποίηση άλλων τεχνολογικών επιτευγμάτων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την υποκατάσταση του χάλυβος σε πολλές χρήσεις ή την παραγωγή του με μικρότερη ανάλωση πρώτων και καυσίμων υλών, κατά μονάδα προϊόντος.

Αν οι σκέψεις που μόλις διατυπώθηκαν / ανταποκρίνονται στα πράγματα, οδηγούν σε ένα θεμελιώδους σημασίας συμπέρασμα για την ναυτιλία χύδην φορτίων. Και αυτό είναι ότι ανεξάρτητα από βραχυχρόνιες διακυμάνσεις, θα έπρεπε -

τότε - να αναμένεται μια εξελικτική παρακμή του ρόλου των παραδοσιακών καυσίμων υλών αφ' ενός και της παραγωγής χάλυβος (κατ' επέκτασιν δε προς αυτήν, της παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος και μεταλλουργικού γαιάνθρακος) στην ζήτηση χωρητικότητας πλοίων χύδην ξηρών φορτίων ενώ πρόσθετη ομοία επίδραση θα είχε η αριστοποίηση των συνθηκών χρησιμοποίησης των αγαθών αυτών και μεγιστοποίησης του αποκτωμένου αποτελέσματος από κάθε αναλισκομένη μονάδα πρώτων και καυσίμων υλών . Αν κάτι τέτοιο συνέβαινε, θα προκάλούσε μακροχρονίως εξασθένηση του υποβάθρου στα οποία στηρίχθηκε η δημιουργία και οργάνωση της σημερινής ναυτιλίας χύδην ξηρού και υγρού φορτίου και θα αποτελούσε ανασταλτικόν παράγοντα για την μελλοντική ανάπτυξη της.

Επαναλαμβάνω ότι τα μόλις λεχθέντα αποτελούν μόνον μια υπόθεση, δεν διεκδικώ δε απόλυτη πατρότητα γι' αυτήν⁽¹⁵⁾, ούτε προεξοφλώ το μέγεθος της σημασίας της. Την παρουσιάζω σαν μία πιθανή εναλλακτική εξήγηση του φαινομένου ότι μια περίοδος εντόνου αναπτύξεως στις ΗΠΑ και έστω βραδύτερης, αναπτύξεως στην Ιαπωνία η ακόμη βραδύτερη στην Δ. Ευρώπη, είχαν ασυνήθως μικρή επίδραση στη διακίνηση των κυρίων χύδην φορτίων.

* * *

Διερωτώμαι. Υπήρχε κανείς που το 1973 θα μπορούσε να δεχθεί ότι το θαλάσσιο εμπόριο του ακατέργαστου πετρελαίου επρόκειτο να είναι στο 1983 μόνον 930 εκ. τόνοι, έναντι 1366 εκ τ. του 1973 και 1500 εκ. το 1979, η κάμψη δε συνεχίσθηκε και μετά το 1980, σε πείσμα του ότι οι πραγματικές τιμές του αργού πετρελαίου, αλλά και οι τρέχουσες επίσης τιμές εκφραζόμενες σε Δολλάρια Ην. Πολιτειών, ακολούθησαν και ακολουθούν φθίνουσα καμπύλη, γνωρίζουμε δε όλοι ότι μείωση των τιμών τείνει να διευρύνει την ζήτηση -όταν βέβαια όλα τα άλλα πράγματα είναι ίσα ; θα μπορούσε χρήσιμα να προστεθεί σχετικά, ότι μεταξύ των ετών 1979 και 1983 το μέγεθος του θαλασσιού εμπορίου αργού πετρελαίου (που ήταν στο παρελθόν η σπονδυλική στήλη για την ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας) μειώθηκε κατά 28.3 % ενώ η ζήτηση χωρητικότητας εκφραζόμενη σε μιλιομετρικούς τόνους κατά 52.6 %.

Μεταξύ των πιθανών αιτίων που προσφέρουν την εξήγηση αναφέρω τα εξής :

(15) Βλ. σχετικώς και Lloyds Shipping Economist-Νοέμβριος 1984

(α) Μεταξύ 1973 και 1983, η συνολική κατανάλωση ενεργείας στις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την ΕΟΚ μειώθηκε από 3125 εκ. oil equivalents tonnes σε 2822 εκ. ομοίους τόννους ⁽¹⁶⁾ - δηλ. κατά 9.7 %.

(β) Ακόμη ταχύτερα, όμως, μειώθηκε η ποσοστιαία συμμετοχή του πετρελαίου στην συνολική κατανάλωση ενεργείας στις ίδιες χώρες, που αναφέρθηκαν αμέσως παραπάνω. Συγκεκριμένα η συμμετοχή του πετρελαίου στην ικανοποίηση των συνολικών αναγκών ενεργείας στις χώρες αυτές μειώθηκε από 53,5 % κατά το 1973, σε 46.7% το 1983.

(γ) Αναφερομένη σε απολύτους αριθμούς η μείωση της καταναλώσεως πετρελαίου, στην ίδια ομάδα χωρών και στην ίδιαν περίοδο ήταν 21,3 %. Μπορεί να προστεθεί εδώ, ότι όσο μεγαλύτερη υπήρξε στο παρελθόν η εξάρτηση των χωρών περιοχών που προαναφέρθηκαν, από ξένες πηγές προελεύσεως πετρελαίου, τόσο μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση κατανάλωσης πετρελαίου σημειώθηκε (ΗΠΑ. 8.9 ποσοστιαίες μονάδες EEC 21.3 ποσοστιαίες μονάδες, Ιαπωνία 23 % όμοιες μονάδες.

Ας μου επιτραπεί να επιχειρήσω συμπλήρωση της εικόνας σχετικά με την ζήτηση ενεργείας με μια αναφορά στον γαιάνθρακα.

Η πετρελαϊκή κρίση οδήγησε σε ανανέωση του ενδιαφέροντος για τον γαιάνθρακα σαν καύσιμη ύλη και οι προβλέψεις στο τέλος της δεκαετίας 1970-79 για το θαλάσσιο εμπόριο του, ήταν πολύ αισιόδοξες. Η Shell λ.χ. υπελόγιζε ότι οι από θαλάσσης μεταφορές σε γαιάνθρακες, έναντι 146 εκ. τόννων κατά το 1978, θα έφθαναν σε 270 εκ. τον. το 1985 και σε 700 εκ. τ. στο τέλος αυτού του αιώνας. Δεν γνωρίζω βέβαια τι θα συμβεί μέχρι τέλους του αιώνας. Σύμφωνα όμως με διαθέσιμες εκτιμήσεις, το θαλάσσιο εμπόριο γαιάνθρακος υπερέβη τα 210 εκ. τόννων κατά το 1984, έναντι 197.2 εκ. τ. το 1983 (αύξεις 10%) και 185.6. εκ τ. το 1982 (αύξεις μεταξύ 1982 και 1983 -6.5 %)⁽¹⁷⁾.

Πρέπει η ετήσια αύξησης για το 1986 να είναι της τάξεως του 25.6 % για να πραγματοποιηθεί η πρόβλεψη της Shell και να φθάσει τα 270 εκ. τόννων το θαλάσσιο εμπόριο γαιάνθρακος στο τέλος του 1985.

Δικαιολογούμεθα νομίζω να συμπεράνουμε ότι πραγματοποιήθηκε μεν ση-

(16) Στοιχεία του International Energy Agency (IEA) όπως δημοσιεύθηκαν στην εφημερίδα Financial Times- 21 Ιανουαρίου 1985.

(17) Coal trades rise from the ashes-Lloyd's Shipping Economist - Δεκέμβριος 1984.

μαντική αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου γαιάνθρακος, αλλά ήταν σημαντικά μικρότερη από τις προβλέψεις.

Έχω συχνά επιμείνει στην αντίληψη ότι υπό τις σημερινές και προβλεπόμενες για το ορατό μέλλον συνθήκες, οι υποθέσεις στις οποίες στηρίζονται οι προβλέψεις, συχνά υπερφαλαγγίζονται ή ανατρέπονται από τις πραγματικές εξελίξεις. Αυτό ιδιαίτερα συμβαίνει σε σχέση με προβλέψεις για μακροπρόθεσμες εξελίξεις.

Η διεθνής οικονομική ζωή επηρεάζεται από τόσους (μαζί με άλλους και τους νομισματικούς) πολλούς παράγοντες που πολλοί μεταβάλλονται δυναμικά ή είναι απρόβλεπτοι, ώστε αναπόφευκτα περιορίζονται ή αξιολογούνται και χρησιμότητα των προβλέψεων.

Αφού την αφορμή για τα μόλις λεχθέντα την έδωσε το ενδιαφέρον της SHELL-ενός από τα μέγιστα συγκροτήματα της βιομηχανίας πετρελαίου — στον γαιάνθρακα σημειώνω ότι στις αρχές αυτής της δεκαετίας, διεθνείς και άλλες εταιρίες πετρελαίου είχαν υπό τον έλεγχο τους 21 % της παραγωγής γαιανθράκων στις ΗΠΑ και 25% των αποθεμάτων της ίδιας χώρας, ένδεκα δε από τους είκοσι μεγαλύτερους USA παραγωγούς γαιάνθρακος ήταν εταιρίες πετρελαίου. Επί πλέον, υπολογίζεται ότι η συμμετοχή των εταιριών πετρελαίου στην αμερικανική παραγωγή γαιάνθρακος θα πλησιάζει στο τέλος του χρόνου που άρχισε (1985) το 5 % της συνολικής παραγωγής της χώρας αυτής ⁽¹⁸⁾.

Τα στοιχεία που ανέφερα, αφορούν στην βιομηχανία άνθρακος μόνον των ΗΠΑ, αλλά σε σχέση προς όλες τις εταιρίες πετρελαίου. Δίνουν, επομένως, μια σοβαρή περαιτέρω, ένδειξη ότι η τάσις που κυριάρχησε μεταπολεμικά για επιχειρηματική συγκέντρωση και συγκέντρωση κεφαλαίου στην παραγωγή, επεξεργασία, στην εμπορία και διανομή του πετρελαίου, διευρύνεται ήδη στην βιομηχανία άνθρακος, στην οποία όπως και στην παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος είχαν παραδοσιακά σημαντική συμμετοχή οι βιομηχανίες χάλυβος. Θα μπορούσα, με την επιεική συγκατάθεση του αναγνώστη, να σημειώσω ότι εξελίξεις σαν αυτή την οποία προανέφερα, ενισχύουν ή και επιβεβαιώνουν την θέση που ήδη από πολλών, ήδη, ετών(!9) υποστηρίζω, ότι με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκε και εντείνεται ολιγοψωνιστικός χαρακτήρας στις αγορές ναύλων για μεταφορές όχι μόνον του πετρελαίου αλλά και των κυριωτέρων χύδην ξηρών φορτίων⁽²⁰⁾

(18) Oil majors control of Coal-Lloyd's Shipping Economist, July 1980.

(19) Ελ. Γεωργαντοπούλου-Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική-Πειραιεύς 1966, κεφ. 10.

(20) Ελ. Γεωργαντοπούλου (α) «Σύγχρονες εξελίξεις και προβλήματα»-ένθ' ανωτ. (β) The dry bulk cargo markets - Bremen 1978.

που επιτρέπει στους μεγάλους ναυλωτάς να επηρεάζουν τις εξελίξεις των αγορών ναύλων προς το συμφέρον τους.

*
* *

Στην μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο περίοδο, η συμπίεσις του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, οδήγησε στην απελευθέρωση της επιλογής του τόπου εγκαταστάσεως της βιομηχανικής παραγωγής από εξαρτήσεις από το έδαφος. (Πρώτες ύλες, καύσιμα). Δεν απομάκρυνε, όμως, την μάζα της βιομηχανικής παραγωγής από τις σχετικά ολιγάριθμες παραδοσιακές βιομηχανικές χώρες.— Αυτή η μορφή των πραγμάτων αποτέλεσε, με τη σειρά της, παράγοντα που ωδήγησε σε σημαντικά ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης του θαλασσίου εμπορίου, από όσον της παραγωγής και δημιούργησε την μακροχρόνια άνθηση και ανάπτυξη της βιομηχανίας θαλασσίων μεταφορών. Κατ' αυτόν τον τρόπο η βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, απέβη όχι μόνον η γέφυρα που συνέδεσε τις πηγές παραγωγής με τα μεγάλα κέντρα επεξεργασίας πρώτων υλών και καυσίμων, αλλά και έγινε σύστημα οικονομικής δραστηριότητας από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται η μέχρι τώρα λειτουργική ύπαρξις της σύγχρονης παραγωγής διαδικασίας και παγκοσμίου οικονομίας.

Πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι η κατάσταση αυτή πραγμάτων δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε σε εποχή κατά την οποίαν :

ο το κατά μονάδα κόστος καυσίμων για την πραγμάτωση της μεταφοράς ήταν αμελητέο γιατί η τιμή πετρελαίου έμενε στο 1.25/1.30 \$ το βαρέλι, ενώ η τεχνολογία ωδηγούσε σε σχετική μείωση της καταναλώσεως στα πλοία.

® δεν υπήρχαν προβλήματα μόλυνσεως της ατμοσφαιρας και προστασίας του περιβάλλοντος ή αν υπήρχαν, δεν είχαν επισημανθεί ακόμη, ούτε είχαν λάβει μεγάλες διαστάσεις.

• το κόστος της γης, της εργασίας και της αποθηκεύσεως πρώτων και καυσίμων υλών στις εισαγωγικές χώρες, ειδικότερα στους τόπους βιομηχανικής επεξεργασίας, ήταν αρκετά χαμηλό και οπωσδήποτε χαμηλότερο από τα πλεονεκτήματα που αποκτώντο δια της προστιθεμένης αξίας⁽²¹⁾.

(21) Η πιθανότητα μετασνήσεως των κέντρων, αρχικής τουλάχιστον, επεξεργασίας ίδια του σιδηρομεταλλεύματος προβλήθηκε αρκετά πριν από την πετρελαϊκή κρίση, εις «The ma-

Όμως από το μέσον της δεκαετίας 1970/79, ιδιαίτερα δε από τον πολλαπλασιασμό των τιμών του πετρελαίου πολλά μεταβλήθηκαν. Λόγου χάριν :

(α) Η αύξηση του πραγματικού μεταφορικού κόστους, που προέρχεται από τις αλυσιδωτές επιδράσεις του πολλαπλασιασμού του κόστους καυσίμων, ενδέχεται να καταστήσει ασύμφορη την μεταφορά των ακρήστων υλών δηλαδή χώματος που το αργό πετρέλαιο ή το σιδηρομετάλλευμα περιέχουν (Από τα 260 εκ. τόννων iron-ore που διακινήθηκαν το 1983 όχι λιγότερο από 100 εκ τόννων ήταν χώμα)!! σε μέση απόσταση 5140 μιλίων).

(β) η συσσώρευση μεγάλων συναλλαγματικών πόρων στις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες, δημιούργησε την δυνατότητα, την σκοπιμότητα ή και ανάγκη εκτεταμένων βιομηχανικών επενδύσεων που απόβλεπαν μακροπρόθεσμα στην μεταβολή της διαρθρώσεως των εξαγωγών τους και την απόκτηση των πλεονεκτημάτων της προστιθέμενης αξίας από την βιομηχανική επεξεργασία αγαθών της εγχωρίου παραγωγής, προς εξαγωγήν.

(γ) Οι διανύμενες αποστάσεις όταν δεν μειώνονται, παράμεναν ουσιαστικά αμετάβλητες. Παράδειγμα :

(αποστάσεις σε μίλια)

Μέση απόσταση για μεταφορές	περίοδος		%	περίοδος		%
	1973	1983	Μεταβολή	1980	1983	μεταβολή
Αργού πετρελαίου	6740	4820	-28.2	6226	4820	-22.5
Σιδηρομεταλλεύματος	4692	5136	+9.5	5136	5136	-
Γαϊάνθρακος	4490	4112	-9.4	5063	4112	-18 %
Δημητριακών	5468	5703	+4.3	5490	5703	+3.9

Πηγή : Fairnley— World Bulk Trades – 1983.

Η αύξησης της παραγωγής και των εξαγωγών πετρελαίου της Βορ. θαλάσσης στην Β.Δ. Ευρώπη αφ' ενός και διεύρυνσις του ρόλου της Αυστραλίας στην ικανοποίηση των εισαγωγικών αναγκών της Ιαπωνίας σε σιδηρομετάλλευμα και γαϊάνθρακες αφ' ετέρου αποτελούν τους κυρίους παράγοντες για την μείωση των αποστάσεων.

ritime transportation of iron ore» Γενεύη 1971 μελέτη της γραμματείας της Οργανώσεως Εμπόριο» και αναπτύξεως υπό στοιχεία TD/B/C.4/105 που εκδόθηκε μεταγενέστερα με στοιχεία TD/B/C.4/105/Rev 1).

Είναι χρήσιμο να κρατήσουμε υπό σημείωσιν ότι τα πλεονεκτήματα του μεγάλου πλοίου τείνουν να μεγιστοποιούνται όταν αυξάνουν οι αποστάσεις.

(δ) Η ατμοσφαιρική μόλυνσις και τα δημιουργούμενα από αυτήν, για την φύση και το αστικό περιβάλλον, προβλήματα έχουν λάβει τεράστιες διαστάσεις στα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα και προκαλούν αυξανόμενες αντιδράσεις και μεγάλο κοινωνικό κόστος που με τη σειρά του προκαλεί αύξηση του βιομηχανικού κόστους.

(ε) Στα ίδια αποτελέσματα οδηγούν η στενότητα χώρου για το κόστος αποθηκεύσεως, αλλά επίσης για το κόστος της κατοικίας, το κόστος των αστικών μεταφορών και σε τελική ανάλυση αύξηση του κόστους χρησιμοποίησεως ανθρώπινης εργασίας, ενώ παράλληλα τείνει να μειώνεται η παραγωγικότητα της στις μεγάλες βιομηχανικές χώρες.

(στ) Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις κορεσμού και αδυναμίας για περαιτέρω ανάπτυξη ορισμένων μεγάλων βιομηχανικών κέντρων και κέντρων βιομηχανικής επεξεργασίας πρώτων υλών ιδίως στη χημική βιομηχανικά, την βιομηχανία χάλυβος κλπ.

(1) Στα ανωτέρω θα πρέπει να προστεθεί η επιθυμία των υπό ανάπτυξιν χωρών να επιτύχουν επιτάχυνση της εκβιομηχανήσεως τους.

Το σύνολο των εξελίξεων και προβλημάτων που μόλις αναφέρθηκαν, δημιουργούν μια αυξανόμενη πίεση και τείνουν να διανοίξουν μια νέα προοπτική. Αυτήν της γεωγραφικής αναδιαρθρώσεως και ανακατανομής, τουλάχιστον (ορισμένων αρχικών σταδίων βιομηχανικής επεξεργασίας διαφόρων βιομηχανικών πρώτων και καυσίμων υλών στους τόπους της παραγωγής τους. Σαν μία ένδειξη αυτής της τάσεως σημειώνω ότι ενώ όπως προανέφερα, μεταξύ 1973 και 1983 το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αργού πετρελαίου μειώθηκε κατά 29% (1366 εκ.-930 εκ.), στο ίδιο διάστημα το θαλάσσιο εμπόριο προϊόντων πετρελαίου έμεινε ουσιαστικά αμετάβλητο (340 εκ. τον. περίπου) ⁽²²⁾.

Τυχόν γενίκευση της επιτόπιας επεξεργασίας πρώτων υλών και καυσίμων θα έτεινε :

- να περιορίσει την ζήτηση χωρητικότητας για πλοία χύδην φορτίων
- να αυξήσει ζήτηση χωρητικότητας για την μεταφορά κατεργασμένων και ημικατεργασμένων αγαθών.

(22) UNCTAD - Review of Maritime Transport-1983.

— να δημιουργήσει ή αναπτύξει αστικά κέντρα στις νέες περιοχές επεξεργασίας, άρα να μεταβάλει ανάλογα την ροή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και αντίστοιχα την γεωγραφική κατά νομή της ζήτησεως χωρητικότητας.

Οι σκέψεις που διατυπώθηκαν, δεν πρέπει να δώσουν την εικόνα ότι ο γράφων κατέχεται από αισθήματα απαισιοδοξίας για το μέλλον της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών χύδην φορτίων. Αποβλέπουν, όμως, να επισημάνουν ότι το σύστημα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών όπως δημιουργήθηκε και διαμορφώθηκε στην περίοδο του φθηνού κόστους ενεργείας και των ταχέων ρυθμών αναπτύξεως της διεθνούς οικονομίας, περίοδο που πέρασε στην ιστορία τώρα πιά, έφθασε, ίσως, στο maximum της αναπτύξεως του και βρίσκεται στην αρχή ενός σταδίου αναδιαρθρώσεως.

* * *

Η μεταβολή δεν θα είναι ταχεία, ούτε απότομη του λοιπού όπως μέχρι τώρα. Έξ άλλου δεν είναι σωστό να ξεχνούμε ότι ανεξάρτητα από την οποιαδήποτε μακροχρόνια διαρθρωτική και τεχνολογική μεταβολή, βραχυχρόνια το θαλάσσιο εμπόριο, ανταποκρινόμενο προς την «κάποια» συνολική ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας που προβλέπεται να συνεχισθεί και στο 1985, θα διευρυνθεί. Σε πείσμα, μάλιστα των αρνητικών αποτελεσμάτων των διαρθρωτικών μεταβολών, αναμένεται ότι ακόμη και το θαλάσσιο εμπόριο αργού πετρελαίου θα σημειώσει ανάκαμψη στο 1985 ⁽²³⁾.

Κάτι άλλο ακόμη. Ο πληθυσμός της γης αναμένεται, μέχρι το 2000, να φθάσει σε 6 δις, απο 4.3. δις που ήταν στις αρχές αυτής της δεκαετίας. Η μεγίστη αύξησης θα γίνει στον πληθυσμό των αναπτυσσομένων χωρών που αναμένεται να φθάσει τα 3.5 δις έναντι 2.1 δις τώρα ⁽²⁴⁾.

Τούτο σημαίνει ότι και με συνθήκες στασιμότητος στη διεθνή οικονομία καθώς επίσης στο επίπεδο ζωής των πληθυσμών της γής, θα πρέπει να ικανοποιηθεί ζήτηση για διατροφή του αυξανόμενου πληθυσμού γής.

Ήδη έχει επισημανθεί η τάση αυτή. Μεταξύ 1973 και 1983 το θαλάσσιο εμπόριο δημητριακών αυξήθηκε κατά 43 % (139 - 199 εκ. τ.) ⁽²⁵⁾.

Ένα τελευταίο σημείο τώρα. Όλοι γνωρίζουμε ότι από τα μέσα του 19ου

(23) Πρόβλεψη του I.E.A., όπως δημοσιεύονται στο Financial Times - ένθ' ανωτ.

(24) OECD- Facing the future-Paris 1979.

(25) Fearnley: Review 1984.

αιώνα, κυριάρχησε στην διεθνή ναυτιλιακή οικονομία το δόγμα της «ελευθερίας των θαλασσών», σαν προέκταση της αρχής του «ελευθέρου εμπορίου». Αυτό το δόγμα όμως, εσήμαινε στην πράξη, αποχή των κυβερνήσεων από κάθε παρέμβαση στην ναυτιλία δρομολογιακών γραμμών — ακριβέστερα στην ολιγοπωλιακή λειτουργία των Conferences και τα αποτελέσματα της.

Η βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών, είναι τομέας οικονομικής δράσεως, ιδιόμορφος και πολύπλοκος ως προς τους μηχανισμούς του, κατ' εξοχήν δέ, διεθνής ως προς τον χαρακτήρα. Γι' αυτούς τους λόγους, δεν δυσκολεύομαι να δεχθώ και υποστηρίξω, ότι το έργο της μπορεί να επιτελεσθεί αποτελεσματικότερα και με το χαμηλότερο συγκριτικά κόστος, όταν δεν υπάρχουν παρεμβάσεις περιορισμοί και εμπόδια στην ελεύθερη συναγωνιστική προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Με άλλους λόγους υποστηρίζω ότι η οποιαδήποτε έξωθεν παρέμβασις στις διεθνείς αγορές ναύλων είναι επιζήμια, αλλά μόνον όταν, οι αγορές αυτές είναι συναγωνιστικές από την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας.

Κατά κανόνα, η από μέρους κυβερνήσεων υιοθέτησις της σκοπιμότητος ή ανάγκης για ρυθμιστική παρέμβαση σε ένα τομέα της οικονομίας, εκδηλώνεται σαν αντίδραση σε μονοπωλιακές ρυθμίσεις ή τάσεις που υπάρχουν ή εμφανίζονται αντίστοιχα στις αγορές, στόχο δε έχουν την προστασία των συμφερόντων του κοινωνικού συνόλου από τις αρνητικές συνέπειες της μονοπωλιακής δύναμης των παραγωγών ή πωλητών. Στις αγορές ναύλων χύδην φορτίων, τέτοια ανάγκη δεν υπάρχει. Γνωρίζουμε όλοι ότι οι αγορές ναύλων για τις μεταφορές χύδην φορτίων είναι συναγωνιστικές — ιδιαίτερα ως προς την προσφορά χωρητικότητας.

Σε αγορές που έχουν αυτή τη μορφή, οικονομίες κόστους παραγωγής που επιτυγχάνονται από οποιαδήποτε αιτία, τείνουν - μακροχρόνια — να αντανακλώνται στην καμπύλη ναύλων δρώντας πιεστικά στην κίνηση και εξελίξεις της. Αυτό συμβαίνει γιατί στις συναγωνιστικές αγορές οι ναύλοι τείνουν, μακροχρόνια, να είναι προσανατολισμένοι προς το κόστος λειτουργίας της παραγωγικής διαδικασίας.

Η εμπειρική παρατήρησις βεβαιώνει ότι, στην μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο περίοδο, οι ναύλοι χύδην φορτίων κινήθηκαν - ανεξάρτητα από βραχυχρόνιες διακυμάνσεις — σε φθίνουσα καμπύλη. Αυτή η τάση μπορεί να αναμένεται ότι θα συνεχισθεί και ότι θα ενταθεί ο συναγωνιστικός χαρακτήρας της προσφοράς χωρητικότητας.

Καλό είναι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (κράτος, μεταφορείς — ναυτικοί)

να κρατήσουν σημείωση ότι πέραν των διαρθρωτικών μεταβολών, που τείνουν να ισχυροποιούν στην αγορά την θέση αυτών που έχουν υπό τον έλεγχο τους τα κύρια χύδην φορτία, οι ισχυρότερες οικονομικά και εμπορικά χώρες στον κόσμο μας δηλαδή, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Ομοσπονδιακή Γερμανία, που μαζί ελέγχουν περισσότερο του ενός τρίτου των φορτίων, αλλά και η Σ. Ένωση και η Κίνα, η Γαλλία και άλλες χώρες που αποτελούν τους κυριώτερους αγοραστές χωρητικότητας χύδην ξηρών και υγρών φορτίων είναι αγοράστριες μάλλον παρά πωλήτριες ναυτιλιακών υπηρεσιών χώρες. Θα ήταν παράλογο να φαντασθούμε ότι οι χώρες αυτές δεν θα χρησιμοποιήσουν και στο μέλλον κάθε στη διάθεση τους μέσο, για να διατηρηθούν και ενταθούν στις αντίστοιχες αγορές ναύλων, συνθήκες που θα τείνουν σε αριστοποίηση της οργάνωσης των μεταφορών και σε συνεχή συμπίεση του κόστους υπό το οποίο θα μπορούν να αγοράζουν τις υπηρεσίες που θα έχουν ανάγκη, περίξ των ορίων στα οποία — με την εκάστοτε διαθέσιμη τεχνολογία— οι υπηρεσίες αυτές θα μπορούν να παραχθούν.

■

Μια τέτοια προοπτική, υπογραμμίζει, όσο γίνεται πιο έντονα, την επιτακτική ανάγκη να αφηθεί η ελληνική ναυτιλία όσο γίνεται περισσότερο ελεύθερη να εξασφαλίσει μεγιστοποίηση της συναγωνιστικής ικανότητας της και επίσης της ικανότητας των φορέων της για έγκαιρη λήψη των αποφάσεων προσαρμογής προς τις εκάστοτε νέες συνθήκες που οι αναμενόμενες διαρθρωτικές μεταβολές και άλλες που πιθανόν να προκύψουν θα διαμορφώσουν.