

ΑΡΧΕΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΕΚΔΙΔΟΜΕΝΟΝ

ΥΠΟ
ΔΗΜΗΤΡ. ΕΜΜ. ΚΑΛΙΤΣΟΥΝΑΚΗ

ΕΤΟΣ 42ον (1962)
ΤΟΜΟΣ 42ος

ΤΕΥΧΟΣ Γ'
ΙΟΥΛΙΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ "ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ,, ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΙ ΚΥΚΛΙΚΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΑΥΤΗΣ

Υπό ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Ν. ΜΕΤΑΞΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Εισαγωγικαί παρατηρήσεις.

Υποστηρίζεται, ότι η Ναυτιλία αποτελεί τὸ «βαρόμετρον» ἢ τὸν «δείκτην» τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ἐξελίξεων. Αἱ ἐκφράσεις αὗται, ὅσον ἀπλᾶς καὶ ἂν φαίνωνται, ἀποδίδουσιν ὀρθῶς τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα, διότι ἀναμφισβητήτως ἡ Ναυτιλία εἶναι εἰς τῶν πλέον εὐαισθήτων βιομηχανικῶν κλάδων καὶ ὑπόκειται εἰς εὐρυτάτας καὶ λίαν ἀποτόμους διακυμάνσεις.

Ἐξετάζοντες τὰς ὑψηλὰς τιμὰς τῶν ναύλων κατὰ τὰ ἔτη 1873, 1881, 1888, 1900, 1912, 1920, 1926, 1937, 1951, 1957, 1962 παρατηροῦμεν, ὅτι, τὰς σχετικῶς βραχείας περιόδους αὐτῶν, διεδέχθησαν ἐξαιρετικῶς ἀπότομοι ἀμψεις, ὑποβιάσασαι τὸν ναυλοτιμάρθρον εἰς πολὺ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ἡ τοιαύτη κυκλικὴ ἀλληλοδιαδοχὴ, ἐνῶ βασικῶς βαδίζει παραλλήλως πρὸς τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, διαφέρει μολταυτα κατὰ τὸ ὅτι αἱ κυκλικαὶ διακυμάνσεις εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς εἶναι ὀξύτεραι καὶ σαφέστεραι ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς πλειονότητος τῶν ἄλλων βιομηχανικῶν, συνάμα δ' ἐκδηλοῦνται ἐνωρίτερον μὲν κατὰ τὸ στάδιον τῆς ὑφέσεως, βραδύτερον δὲ κατὰ τὸ στάδιον τῆς ἀνάδου.

Ἡ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1957 «κρίσις» παρουσίασε τὰ ἴδια περίπου χαρακτηριστικὰ τῆς «κρίσεως» τῆς περιόδου 1929-1937, ἥτοι ἐπίπεδον ναύλων μὴ καλυπτόντων τὰ ἔξοδα, εἰμὴ μόνον τῶν συγχρονισμένων μεγάλης χωρητικότητος, ταχέων καὶ οἰκονομικῆς καταναλώσεως σκαφῶν, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποίων ἦτο μὲν ἐν ἀρχῇ περιορισμένος, ἀλλὰ ἔβαινε συνεχῶς αὐξανόμενος

«ΑΡΧΕΙΟΝ» Δ. Ε. Καλιτσουάκη, Τόμ. 42ος (1962), Τεύχ. Γ'

διὰ προσθήκης νεοτεύκτων μονάδων οὕτως ὥστε, μέγας ὄγκος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἰδίᾳ τῆς ἀποτελουμένης ἐκ πολεμικῶν καὶ προπολεμικῶν ναυπηγήσεων παρέμενε παρωπλισμένος, μαζικῶν δὲ διαστάσεων ἀνεργία ἐμάστιζε τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον κατὰ τὸ πλεῖστον τῆς περιόδου ταύτης. Καὶ παρ' ὅλον ὅτι, κατὰ τὴν διεθνῇ οἰκονομικὴν κρίσιν τῆς περιόδου 1929-1937, ἡ ἐλάττωσις τῆς παραγωγῆς καὶ ἡ ἀνεργία εἰς τὰς χερσαίας βιομηχανίας ἦσαν, τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν, πολὺ μεγαλυτέρας ἐκτάσεως ἀπὸ ὅ,τι κατὰ τὴν περίοδον τῆς ὑφέσεως τῶν ἐτῶν 1957-1959, ἡ «κρίσις» εἰς τὴν Ναυτιλίαν, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα (1957-1959), μόνον μὲ τὴν τῆς περιόδου 1929-1936 δύναται νὰ παραβληθῇ. Τὸ γεγονός τοῦτο μαρτυρεῖ πειστικῶς, ὅτι ὑπάρχουσιν αἰτία ἐνδογενεῶς φύσεως, ἐπηρεάζοντα τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις τῆς Ναυτιλίας κατὰ τρόπον εἰδικόν, ἡ σπουδὴ τῶν ὁποίων θὰ ἡδύνατο ν' ἀποβῇ πολλαχῶς ὠφέλιμος.

Τὴν ἔρευναν τῶν αἰτίων, τῶν χαρακτηριστικῶν καὶ τῆς φύσεως τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων τῆς Ναυτιλίας καὶ συγκεκριμένως τῆς Βιομηχανίας τῶν «ἐλευθέρων πλοίων», ἴτοι τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογιῶν, ἀποσκοπεῖ ἡ παροῦσα ἐργασία ἐν ᾗ χρησιμοποιοῦνται ὀρισμοὶ καὶ ἔννοιαι γενικῶς παραδεδομένοι ὑπὸ τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης, μετὰ λελογισμένης ἐλαστικότητος τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν ἐν τῇ πράξει.

2. Ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Ἡ Ναυτιλία δύναται νὰ διαιρεθῇ εἰς διαφόρους κλάδους, ὀριζομένους ἐκ τῆς εἰδικῆς ἐκάστου ὑπηρεσίας. Οὕτως ἔχομεν π.χ. τὸν κλάδον τῶν δεξαμενοπλοίων (Tankers), τὸν τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν (Cargoliners) τὸν τῶν ἐλευθέρων ἢ φορτηγῶν μεταβλητῶν δρομολογιῶν (Tramps) κλπ.

Ὡς γνωστὸν διὰ τοῦ ὅρου Βιομηχανία εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐπιστήμην ἐννοοῦμεν σύνολον ἐπιχειρήσεων αἱ ὁποῖαι παράγουν τὸ αὐτὸ εἶδος ἢ τὴν αὐτὴν ὑπηρεσίαν¹. Κατὰ ταῦτα οἱ ὡς ἄνω κλάδοι τῆς Ναυτιλίας ἀποτελοῦν διαφόρους βιομηχανίας.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὁποῖαι παράγουν διὰ τῶν μέσων, τὰ ὁποῖα διαθέτουν ὠρισμένην παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν, δηλαδὴ ὑπερθαλασσίας μεταφοράς φορτίων εἰς χῦμα καὶ γενικῶν φορτίων, πληροῦν ἀπολύτως τὸν ὅρον «Βιομηχανία». Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ μερικὰ ἢ ἀπόλυτα ὑποκατάστατα τῆς Βιομηχανίας τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογιῶν, ἴτοι τὰς μεταφορὰς διὰ σκαφῶν, ἀνηκόντων εἰς ἄλλας ἐμποροναυτικὰς βιομηχανίας, αὗται εἶναι σαφῶς καὶ εὐδιακρίτως διακεχωρισμένα, ὥστε δὲν προκύπτει δυσκολία εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ὁρίων αὐτῆς.

1. The Joan Robinson, «The Economics of Imperfect Competition» σελ. 17-

Ἐν τῷ παρόντι θέλομεν ἀσχοληθῆ βασικῶς μὲ τὴν μελέτην τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων εἰς τὴν Βιομηχανίαν τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων ἢ «ἐλευθέρων πλοίων», καὶ τοῦτο διὰ τοὺς ἐξῆς κυρίους λόγους :

1) Ἡ ἱστορία τῆς Βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων (Tramps) εἶναι μακροχρονιωτέρα καὶ ἐπιτρέπει εὐρυτέραν ἔρευναν καὶ θετικώτερα συμπεράσματα.

2) Ἡ διάρθρωσις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ Ἐλεύθερα φορτηγὰ διαφέρει ἀπὸ τὴν διάρθρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν ἄλλων κλάδων τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Βιομηχανία, ἥτις εὐρίσκεται πλησιέστερον πρὸς τὴν ὑπὸ ἐξέτασιν, εἶναι ἡ τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν. Πρέπει ὅμως νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ λειτουργία τῆς μιᾶς διαφέρει ἐντελῶς ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τῆς ἄλλης ¹.

Τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ὡς γνωστὸν προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἰδίους πάντοτε λιμένας καθ' ὠρισμένην προγραμματικῶς τάξιν καὶ ἡμερομηνίαν. Ἀντιθέτως, τὸ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ἐλευθέρων πλοίων, εἶναι, ὅτι τὸ δρομολόγιον αὐτῶν δύναται νὰ ὑποστῇ ἀλλαγὴν μετὰ τὸ πέρασ ἐκάστου ταξιδίου. Ὁ ὅρος «δρομολόγιον» ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει δὲν συνεπάγεται αὐστηρῶς καθωρισμένα χρονικὰ ὅρια ἐνάρξεως καὶ περατώσεως ταξιδίου, τοῦ ὁποίου ἐνδέχεται εἰς ἡ καὶ περισσότεροι λιμένες, κυρίως ἐνδιάμεσοι, νὰ μεταβάλλωνται ἀπὸ ταξιδίου εἰς ταξίδιον ².

Συνέπεια τῆς διαφορετικῆς οἰκονομικῆς λειτουργίας τῶν ὡς ἄνω πλοίων εἶναι καὶ αἱ διαφοραὶ τούτων ἀπὸ τεχνολογικῆς ἀπόψεως. Τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν διαθέτουσι κατὰ κανόνα μεγαλύτεραν ταχύτητα, τὰ δὲ κύτη αὐτῶν εἶναι χωρισμένα εἰς διαμερίσματα καταλληλότερα πρὸς στοιβασίαν τῶν εὐπαθῶν ἢ εὐγενῶν καλουμένων ἐμπορευμάτων γενικῆς φύσεως (general cargo), ἥτοι καφέ, τεύου, κακάου, ζαχαρέως, βουτύρου καὶ γαλακτοειδῶν, ἀλεύρου, ὀρύζης, καρπῶν, βάμβακος, ποτῶν, ἐν ταύτῃ δὲ βιομηχανοποιημένων ἢ ἡμιβιομηχανοποιημένων ἐμπορευμάτων, πάντων ἐπιμελῶς συσκευασμένων εἰς δέματα ἢ εἰς κιβώτια ἢ εἰς βαρέλια. Χάρις δὲ εἰς τὴν δαπανηροτέραν κατασκευὴν των καὶ οὐχὶ σπανίως εἰς τὴν ἡλαττωμένην ποσότητα τοῦ κομιζομένου φορτίου των, ἐργάζονται μὲ ναύλους ὑψηλοτέρους,

1. Ἴδε : Β. Χανίδης, «Τακτικαὶ διὰ Πλοίων Γραμμαὶ καὶ Διασκέψεις».

2. Ἴδε Β. Χανίδης, «Τακτικαὶ διὰ Πλοίων Γραμμαὶ καὶ Διασκέψεις». σελ. 10-12, ὅπου οἱ ὡς ἄνω δύο κλάδοι τῆς Ναυτικῆς Βιομηχανίας διαφοροποιοῦνται ὡς ἀκολουθεῖ : «Χαρακτηριστικὸν τοῦ πλοίου Tramp εἶναι, ὅτι τοῦτο, ἐλεύθερον εἰς τὰς κινήσεις του, πλέει ὅπου ἡ ἀνάγκη τῶν μεταφορῶν καὶ τὸ οἰκονομικὸν συμφέρον του τὸ καλοῦν, ἔχον ὡς πεδὶον δράσεως ὅλας τὰς θαλάσσας, παραλαμβάνον καὶ παραδίδον κυρίως ὁμοειδῆ εἰς χύμα φορτία, μεταφερόμενα εἰς μεγάλαν ποσότητα».

Τὸ χαρακτηριστικὸν ἐξ ἄλλου τοῦ Cargoliner εἶναι ἡ ὑπ' αὐτοῦ τήρησις εἰς τὰς κινήσεις του ὀρισμένου δρομολογίου μεταξὺ προκαθορισμένων λιμένων, δι' ὧν ἐξυπηρετεῖται τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον ὁλοκλήρων περιοχῶν.

οἷτινες καθορίζονται καὶ σταθεροποιῦνται διὰ συνεννοήσεων τηρουμένων παρ' ὅλων τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ κλάδου τούτου. Τὰ διὰ τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν μεταφερόμενα ἀγαθὰ ἀνήκουσιν εἰς πλείονας φορτωτάς καὶ ἔχουσιν ἀνάγκην σχετικῶς ταχείας μεταφορᾶς.

Ἐξ ἄλλου, τὰ ἐλεύθερα πλοῖα κατασκευάζονται μὲ ὀλιγώτερα καταστρώματα, μὲ εὐρύχωρα κύπη, διευκολύνοντα τὴν στοιβασίαν φορτίων εἰς χῦμα, δηλαδὴ δημητριακῶν, μεταλλευμάτων, γαιανθράκων, ξυλείας, ἁλατος, ἐνίοτε γενικῶν φορτίων κλπ. Ἡ ἐκμετάλλευσίς των εἶναι οἰκονομικώτερα, ἐξ οὗ καὶ ἡ ἱκανότης των νὰ δέχωνται μικροτέρους ναύλους¹. Τὰ διὰ τῶν ἐλευθέρων πλοίων μεταφερόμενα φορτία ἀποτελοῦνται κυρίως ἀπὸ πρώτας ὕλας, ἡ κατὰ μονάδα ἀξία τῶν ὁποίων εἶναι σχετικῶς μικρά, συνήθως δ' ἀνήκουσιν εἰς ἓνα φορτωτὴν.

Χάρis εἰς τοὺς παράγοντας τῶν αὐξανομένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, τῆς συσσωρεύσεως τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἡ μορφή καὶ τὰ ὅρια τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν Βιομηχανίας ἀλλάζουν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν. Οὕτω προέκυψεν ἡ Βιομηχανία τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ δρομολόγια τῶν ὁποίων παραμένουν μεταβλητά, ἡ δὲ καταγωγή των εὐρίσκεται ἐντὸς τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Δεξαμενόπλοια εἶναι τὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα ὑγρά φορτία εἰς χῦμα, ἥτοι πετρελαιοειδῆ, κρεεζῶτον, μολάσσες, ἄσφαλτον κλπ. Ἡ μεταφορὰ τῶν φορτίων τούτων εἰς βαρέλια ἢ δοχεῖα, ὅπως ἐγίνετο κατὰ τὸ παρελθόν, εἶναι δαπανηροτέρα καὶ ἐπικίνδυνος, ἐπενοήθη ὅθεν πρό τινων δεκαετηρίδων ὁ εἰδικὸς τύπος τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅστις διαφέρει αἰσθητῶς τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, διότι τὰς μὲν προωστηρίους μηχανὰς τοποθετεῖ εἰς τὴν πρύμνην, μακρὰν τοῦ ὑγροῦ φορτίου, χάριν προφυλάξεως ἀπὸ ἀνάφλεξιν, τὰ δὲ μέσα φορτοεκφορτώσεως συνίστανται εἰς ἀντλίας καὶ σωλῆνας ἀντὶ τῶν εἰς τὰ φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου χρησιμοποιουμένων βαρούλκων. Εἰς τὸν νέον τοῦτον τύπον πλοίων ὀφείλεται ἡ ἱκανοποιητικὴ ἀντιμετώπισις τῆς κολοσσιαίας αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν φορτίων.

Τὰ δρομολόγια τῶν πλοίων ψυγείων, τῶν ἀλιευτικῶν, τῶν φαλαινοθηρευτικῶν εἶναι συνήθως μεταβλητά, ἀλλὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνήκουσιν εἰς ἐντελῶς διαφορετικὰς βιομηχανίας. Τὰ ἐπιβατηγὰ βεβαίως ἀνάγονται εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὁποίων ἀποτελοῦν ἰδιαιτερόν κλάδον.

Τὰ μεταλλοφόρα πλοῖα, πληθυνόμενα μεταπολεμικῶς, τείνουν νὰ ἀλλοιώσουν τὸν χαρακτῆρα τῆς βιομηχανίας. Ἐχουσιν δὲ ἤδη καταλάβει σημαν-

1. Τὰ περὶ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων ἐκτιθέμενα ἐν τῷ παρόντι κατ' ἐλάχιστον μόνον ἀφορῶσι τὰ μικρότερα τῶν 3000 τόνων καθαρᾶς χωρητικότητος φορτηγὰ, διότι ταῦτα, μὴ θινάμενα νὰ ἐπεκτείνωσι τοὺς πλόας αὐτῶν ἀνὰ τοὺς ὠκεανούς, ὑπὸ συμφέροντας ὅρους, περιορίζονται ἐντὸς ὁρισμένων θαλασσῶν, ὅπου, σὺν τοῖς ἄλλοις, ὀφίστανται τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων ξηρᾶς.

τικὰς θέσεις ἀνηκούσας πατροπαράδοτως εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν συνήθων ἐλευθέρων πλοίων, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς μεταφορὰς μεταλλευμάτων.

Τὰ φορτηγὰ Oil—Ore Carriers, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν συνδυασμὸν δεξαμενοπλοίου καὶ φορέως μεταλλευμάτων, δυνάμεθα νὰ συμπεριλάβωμεν ἐπὶ τοῦ παρόντος εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων. Τὰ πλοῖα ταῦτα εἶναι τεχνολογικὸν κατόρθωμα, ἐφαρμοσθὲν πρακτικῶς κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. Πρόκειται περὶ πλοίων εὐμεγέθων, ἐχόντων δεξαμενὰς εἰς τὰ πλάγια κατὰ μῆκος καὶ ἐκατέρωθεν τῶν εἰς τὸ ἐγκάρσιον κατεσκευασμένων κυτῶν ξηροῦ φορτίου. Σκοπὸς τῆς τοιαύτης κατασκευῆς εἶναι, ὥπως μεταφέρονται ἐπὶ τοῦ ἰδίου πλοίου μεταλλεύματα μὲν κατὰ τὸν πλοῦν ἐξ ἑνὸς τομέως εἰς ἕτερον ὕγρα δὲ φορτία κατὰ τὸν πλοῦν τῆς ἐπιστροφῆς του. Ὁ συνδυασμὸς τῆς μεταφορᾶς κατ' ἀμφοτέρους τοὺς πλάς μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς εἶναι ἐξόχως παραγωγικὸς καὶ συντελεῖ εἰς τὴν «οἰκονομικὴν προσφοράν». Ἀλλ' αἱ μέχρι τοῦδε μεταφερόμεναι ποσότητες ὑγρῶν φορτίων διὰ τοῦ ὥς ἄνω μέσου δὲν ὑπῆρξαν σημαντικά.

Ἐξαιρέσει τῶν ἀκτοπλοικῶν φορτηγῶν, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζουν ὀξὺν ἀνταγωνισμόν ἐκ μέρους τῶν ὁδικῶν, ἀεροπορικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιακῶν μέσων — καὶ διὰ τοῦτο πρέπει νὰ εἶναι ταχύπλοα, μικροῦ βυθίσματος καὶ ἱκανά, ὅπως παραλαμβάνουν καὶ παραδίδουν τὸ φορτίον τῶν ἐγγὺς τῶν τόπων παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως — τὰ ποντοπόρα φορτηγὰ δὲν φοβοῦνται τὸν ἀνταγωνισμόν τῶν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων. Ἐν ὅλοις τὰ ἀπὸ ξηρᾶς καὶ θαλάσσης μέσα μεταφορᾶς δὲν δύνανται νὰ χρησιμεύσουν ὡς ὑποκατάστατα τοῦ φορτηγοῦ μεταβλητῶν δρομολογίων.

Μολονότι ὁμοίως τὰ «σύνορα» μεταξὺ τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων καὶ τῶν συγγενῶν αὐτῇ ναυτιλιακῶν βιομηχανιῶν, ὡς καὶ τῶν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων εἶναι σαφῶς διαχωρισμένα, ἡ διεξόδους πλοίων συγγενῶν ναυτιλιακῶν βιομηχανιῶν καὶ συγκεκριμένως φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου δὲν εἶναι ἀσύνηθες φαινόμενον. Ἐξ ἀντιθέτου, ἡ διεξόδους ἐλευθέρων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου εἰς τὰς ἄλλας ναυλαγοράς λαμβάνει χώραν εἰς ἀναλογικῶς μικροτέραν κλίμακα.

Τὸ βασικὸν ἐμπόδιον ὅσον ἀφορᾷ τὴν διεξόδους τοῦ ἐλευθέρου πλοίου εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἶναι ἡ μονοπωλιακὴ ἢ ἡ ἀτελὴς μονοπωλιακὴ (ἤτοι ὀλιγοπωλιακὴ) διάρθρωσις ταύτης. Ὁ μοναδικὸς τρόπος ὑποκαταστάσεως φορτηγοῦ τακτικῶν γραμμῶν δι' ἐλευθέρου φορτηγοῦ εἶναι ἡ χρονοναύλῳσις τούτου ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ πλοίου τακτικῶν γραμμῶν, οἵτινες συνήθως καταβάλλουσιν ἐνοίκιον ἀποδίδον μέρος μόνον τοῦ κέρδους τῶν εἰς τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν¹.

1. Ὁ τύπος χρονοναύλῳσις ὑπὸ τῆς ὀλιγοπωλιακῆς Ἑταιρείας Elder Dempster Lines

Ἀντιθέτως, ἡ διεύθυνσις τοῦ φορτηγοῦ τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν ἐλευθέρων πλοίων εἶναι πραγματοποιήσιμος ἄνευ παρεμβολῆς μονοπωλιακῶν περιορισμῶν, οἱ ὅποιοι δὲν ὑπάρχουν μέχρι σήμερον. Τοιούτοτρόπως, εἰς περιόδους χαμηλῆς ζήτησεως, ὅποτε οἱ χῶροι τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν δὲν δύνανται νὰ πληρωθῶσι διὰ γενικῶν φορτίων, οἱ διαχειρισταὶ τούτων ἀναγκάζονται πολλάκις νὰ μεταφέρωσι φορτία εἰς χῦμα, ἀποδεχόμενοι δι' αὐτὰ χαμηλοτέρους ναύλους.

Παρὰ τὰς ὑπὸ πᾶσαν ἀποψιν ριζικὰς διαφορὰς μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ὑπάρχουν περιπτώσεις, καθ' ἃς τὸ ἐν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ὑποκατάστατον τοῦ ἄλλου. Ἡ μόνιμος διεύθυνσις ἢ μεταπήδησις τοῦ πλοίου ξηροῦ φορτίου εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπῆρξεν ἀσήμαντος, συγκρινομένη πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ναυλαγορὰν τοῦ πρώτου. Ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου τῶν μετατραπέντων εἰς δεξαμενόπλοια ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ τοιούτου εἵδους μετατροπὴ εἶναι ἐξαιρετικῶς δαπανηρά, ἀπαιτεῖ ὑπολογίσιμον χρονικὸν διάστημα καὶ προϋποθέτει μόνιμον ἢ τοῦλάχιστον μακροχρόνιον χρησιμοποίησιν εἰς μεταφορὰς ὑγρῶν φορτίων.

Ὁ βαθμὸς διεισδύσεως δεξαμενοπλοίων εἰς μεταφορὰν ξηρῶν φορτίων ἔχει αὐξηθῇ σημαντικῶς τελευταίως λαμβάνων σοβαρὰς διαστάσεις. Πολλὰ δεξαμενόπλοια, μετὰ τὸν προσήκοντα καθαρισμὸν καὶ ἐξαερισμὸν τῶν κυτῶν των, χρησιμοποιοῦνται ἀμέσως διὰ πρόχειρον μεταφορὰν κυρίως σιτηρῶν. Πλὴν ὅμως τῆς προχείρου χρησιμοποίησεως, ἱκανὸς ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων ἔχει μετατραπῇ εἰς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ τοιούτου εἵδους μετατροπὴ εἶναι ἐπίσης δαπανηρά, ἀπαιτεῖ ὑπολογίσιμον χρονικὸν διάστημα καὶ προϋποθέτει μόνιμον ἢ τοῦλάχιστον μακροχρόνιον ἀπασχόλησιν εἰς μεταφορὰς ξηρῶν φορτίων.

Ὁ ὅγκος τῶν διεθνῶν ὑπερβαλασσίων μεταφορῶν ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κατωτέρω παρατιθεμένου πίνακος. Στατιστικὰ δεδομένα σχετικῶς μὲ τὸ ποσοστὸν ξηροῦ φορτίου, τὸ ὅποιον μεταφέρεται διὰ ἐλευθέρων πλοίων, διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, εἶναι οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτα. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ ποσοστὸν ὑποκαταστάσεως τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου ὑπὸ δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων ὑπὸ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ τἀνάπαλιν, εἰς δεδομένας διαφορετικὰς χρονικάς περιόδους, τὰ στατιστικὰ δεδομένα εἶναι ἐπίσης οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτα¹.

¹Ιδὲ διὰ ταξίδια εἰς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, ἀποτελεῖ χαρακτηριστικὸν παράδειγμα. Εἰς τὴν εἰσαγωγικὴν παράγραφον τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀναγράφεται: «That the said owner agree to let and the said charterers agree to hire the said steamship...». Ἐπίσης εἰς τὸ ἄρθρον 31 τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀναγράφεται «The charterers to have the liberty of subletting the steamer if required by them».

1. Σχετικῶς ἴδε Ἀρχεῖον σελ. 603 ἢ ἀνάτυπον 75.

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ συνεχὴς ἀλληλοὑποκατάστασις ἐλευθέρων πλοίων διὰ φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τάνάπαλιν, δημιουργοῦν μίαν ρευστὴν κατάστασιν. Τὸ φαινόμενον ὁμῶς τῆς ρευστότητος δὲν θὰ παρημπόδιζε σοβαρῶς τὸν κατ' ἐκτίμησιν σχετικὸν στατιστικὸν ὑπολογισμόν. Ἡ τοιαύτη ὁμῶς ἔλλειψις στατιστικῶν δεδομένων προέρχεται κυρίως ἀπὸ τὴν ὑποτίμησιν τοῦ γεγονότος, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμενοι ναυτιλιακοὶ κλάδοι ἀποτελοῦν συγγενικὰς μὲν, ἀλλ' ἐντελῶς διαφορετικὰς βιομηχανίας, ἐκάστη τῶν ὁποίων παρουσιάζει τὰ ἰδικά της οἰκονομικὰ χαρακτηριστικὰ καὶ ιδιότητας.

ΠΙΝΑΞ Ι

Ὅγκος διεθνῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν ¹

Ἔτος	Ἑκατομύρια Μετρικῶν Τόννων		Σύνολον
	Ἑγγράφ. Φορτία	Ξηρά Φορτία	
1937	105	375	480
1950	225	300	525
1951	255	360	615
1952	285	350	635
1953	295	360	655
1954	320	390	710
1955	350	450	800
1956	390	490	880
1957	420	510	930
1958	440	490	930

3. Ἡ ναυλαγορά.

Ἡ οἰκονομικὴ δραστηριότης τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν μηχανισμόν τῆς ναυλαγοράς, τὴν ὅποیان συγκροτοῦσι δύο ἀντιπαρασσώμεναι δυνάμεις, ἧτοι ἡ ζήτησις διὰ τὴν παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν τῆς μεταφορᾶς φορτίων καὶ ἡ προσφορά τῆς ἀνωτέρω ὑπηρεσίας. Αἱ δύο αὗται δυνάμεις συναντῶνται συνεχῶς καὶ ἐπιδρῶσιν ἡ μία ἐπὶ τῆς ἄλλης. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀλληλεπιδράσεως ταύτης εἶναι ἡ στάθμη τῶν ναύλων.

Κατὰ τὰς εἰρηνικὰς περιόδους ἡ ναυλαγορά ἀποτελεῖ, εἰς μεγάλον βαθμόν, αὐτορρυθμιζόμενον μηχανισμόν, μέσῳ τοῦ ὁποίου τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων κατὰ διαφόρους περιοχὰς τῆς ὕδρογείου κινεῖται παραλλήλως. Ὁ παρά-

¹ Chamber of Shipping of the United Kingdom. Annual Report 1959-1960, σελ. 183.

γων, ὅστις θὰ ἐπιδράσῃ θετικῶς ἢ ἀρνητικῶς ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων περιοχῆς τινος, μέλλει νὰ ἐπιδράσῃ ἀναποφεύκτως ἐπὶ τῆς στάθμης τῶν ναύλων εἰς παγκόσμιον κλίμακα. Σπανίως συμβαίνει νὰ διαφέρῃ οὐσιωδῶς ἡ στάθμη τῶν ἀντιστοίχων ναύλων ἀπὸ περιοχῆς εἰς περιοχὴν, ἀλλὰ καὶ τότε δὲν βραδύνει νὰ ἐπανεέλθῃ ἡ εὐθυγράμμισις.

Ἐπιφανειακῶς, ἡ ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος πλήρης συνοχή τῆς ναυλαγορᾶς δὲν εἶναι ἐκδηλος, καθόσον ἡ στάθμη τῶν ναύλων δὲν αὐξομειοῦται αὐτομάτως καὶ ταυτοχρόνως κατὰ τὴν ἰδίαν ἀναλογίαν εἰς ὅλα τὰ δρομολόγια τῆς ὑδρογείου. Ἄλλ' ἔστω καὶ ἂν τοῦτο συνέβαινε, δὲν θὰ ἐσήμαινεν, ὅτι ἐν πλοῖον θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποκομίσῃ παντοῦ τὴν ἰδίαν ἀναλογίαν κέρδους, γνωστοῦ ὄντος, ὅτι οἱ διάφοροι συντελεσταὶ τοῦ ταξιδίου μεταβάλλονται κατὰ τὰς περιστάσεις καὶ ἀπὸ δρομολογίου εἰς δρομολόγιον. Προτοῦ ὁ ἐφοπλιστὴς ναυλώσῃ τὸ πλοῖον τοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ α' ἢ τοῦ β' ταξιδίου, θὰ μελετήσῃ τοὺς διαφόρους παράγοντας τῆς ἀποστολῆς, ἐκ τῶν ὁποίων ἄλλοι μὲν δύνανται ἐκ τῶν προτέρων νὰ σταθμισθῶσιν, ὅπως ἐπὶ παραδείγματι ἡ ποσότης τοῦ παραληφθησομένου φορτίου, τὰ ἡμερήσια ἔξοδα ἀσφαλίσεως, μισθοτροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, ὑλικῶν συντηρήσεως, ἀποθεματικοῦ δι' ἐπισκευὰς, τὰ φαρικά, ὑγειονομικά, λιμενικά, τὰ φορτοεκφορτωτικά, αἰμεσιτοπρομήθειαι, ἄλλοι ὅμως παράγοντες εἶναι ἀσταθεῖς, π.χ. ἡ διάρκεια τοῦ πλοῦ εἰς ἀπομεμακρυσμένους λιμένας, ἥτις ἐξαρτᾶται ἀπὸ ἀπροόπτους καιρικὰς μεταβολάς, ἡ διάρκεια τῆς παραμονῆς εἰς λιμένα, ἥτις ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ κατὰ πόσον ἡ φορτοεκφόρτωσις εἶναι ἀπηλλαγμένη ἀπὸ βροχάς, παγετώνας, ἀργίας ἐφορτῶν, ἀπεργίας, λιμπάρισμα κλπ. Οἱ ἀσταθεῖς οὗτοι παράγοντες ἐπηρεάζουν ἄλλοτε ὑψωτικῶς καὶ ἄλλοτε ὑποτιμητικῶς τὸ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ προσδοκώμενον κέρδος ἢ ζημίαν ἀπὸ τὸν ἐκλεγόμενον ναῦλον. Ἐνεκα τούτου πολλάκις μορφοῦται ἡ ἀντίληψις, ὅτι ἡ παγκόσμιος ναυλαγορὰ ἴσως νὰ στερῇται συνοχῆς.

Δύο παραδείγματα εἶναι πιθανὸν ἱκανὰ νὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἀποβολὴν τῆς ὡς ἄνω πεπλανημένης καὶ ἐπιφανειακῆς ἐντυπώσεως. Ἡ μεγάλη ἀπεργία τῶν Βρεττανῶν ἀνθρακωρύχων κατὰ τὸ δεῦτερον ἡμῖς τοῦ ἔτους 1925 συνετέλεσεν, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν γενικὴν ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος ὑψωσιν τῶν ναύλων. Ἐπίσης κατὰ τὸ ἔτος 1958 ἡ εἰσοδος τῆς Κινεζικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, ὡς σημαίνοντος ναυλωτοῦ, καὶ αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν, μὲ κύριον προορισμὸν τὰς Ἰνδίας, ἀπέτέλεσαν τοὺς βασικοὺς παράγοντας, διὰ τὴν ἀναχαίτισιν τῆς πτώσεως τῶν ναύλων ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος.

Προκύπτει ὁθεν σαφῶς ἡ συνεκτικότης τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς διὰ τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ καὶ ἡ παγκοσμιότης τῶν δυνάμεων, αἱ ὁποῖαι τὴν συγκροτοῦν, ἥτοι τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος.

4. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ναυλαγορά.

Δύο σημεία ζωτικῆς σημασίας, σχετιζόμενα μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς Βιομηχανίας, ἐλευθέρων πλοίων εἶναι τὰ ἑξῆς :

α) Ἡ θέσις τῶν πλοιοκτητριῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πλοίων τούτων εἶναι ἐντελῶς διαφορετικὴ ἀπὸ ὅ,τι ἡ θέσις τῶν πλοιοκτητριῶν ἐπιχειρήσεων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς ἰδίας αὐτῶν ναυλαγοράς.

β) Ἡ εὐρέως διαδεδομένη γνώμη, ὅτι ἡ ναυλαγορά τῶν ἐλευθέρων πλοίων εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, δὲν εὐσταθεῖ καὶ δύναται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς πολὺ ἐσφαλμένα συμπεράσματα.

Ἡ ναυλαγορά τῶν ἐλευθέρων πλοίων λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας, μὴ ἀπεχούσας οὐσιωδῶς τῶν θεωρητικῶν προτύπων τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Τὰ ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων προσφερόμενα μέσα διὰ τὴν παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν τῆς μεταφορᾶς φορτίων εἰς χῦμα ἢ καὶ γενικῶν φορτίων συσκευασμένων, δὲν εἶναι ὁμοιογενῆ, ὥς θὰ ἴδωμεν ἀργότερον. Ὡς ἐκ τούτου καθίσταται ἀναγκαία ἡ περιγραφή τῶν βασικῶν ἀνταγωνιστικῶν στοιχείων, ὥς ἐπίσης καὶ τῶν μονοπωλιακῶν τοιούτων, τὰ ὁποῖα συνυπάρχουν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Ὡς γνωστόν, ἐκ τῆς μιᾶς πλευρᾶς χιλιάδες πλοίων ἀνὰ τοὺς ὠκεανούς, τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς ὑδρογείου ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορικῆς ὑπηρεσίας μεταξύ λιμένων ὧν τῶν Ἡπειρῶν. Καθημερινῶς πλεῖστοι μεσίται καὶ πράκτορες εἰς τὰ διάφορα ναυτικὰ κέντρα, κυρίως δὲ τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης, προσπαθοῦν νὰ εὑρουν νέας ναυλώσεις διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐκπροσωποῦσιν. Ἐκ τῆς ἄλλης πλευρᾶς καὶ οἱ ναυλωταὶ εἶναι πολλοί. Παραλλήλως πρὸς τὰς Κυβερνήσεις, εἰς τὰς περισσοτέρας χώρας ὑπάρχουσι πλείονες ἐξαγωγικοὶ οἰκοί, ἔμποροι, φορτωταὶ καὶ πράκτορες φορτωτῶν, ζητοῦντες νὰ ναυλώσουν πλοῖα πρὸς μεταφορὰν τῶν φορτίων διὰ τὰ ὁποῖα ἐνδιαφέρονται. Ἐπειδὴ δὲ κατὰ κανόνα τὰ ἰδιαιτέρα συμφέροντα ἐκάστου φορτωτοῦ, τόσον εἰς τὴν ἰδίαν του χώραν ὅσον καὶ εἰς τὰς σχέσεις του μεταξύ ὧν τῶν χωρῶν εἶναι ἐντελῶς διάφορα, ἀποκλείεται κατ' ἀρχὴν ὁ συνασπισμὸς τῶν φορτωτῶν μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὸν ἑλεγχον τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπὶ παραδείγματι, τὰ συμφέροντα τοῦ Αὐστραλοῦ ἐξαγωγέως σιτηρῶν δὲν συναντῶνται μετὰ τῶν συμφερόντων τοῦ Καναδοῦ ἐξαγωγέως ξυλείας.

Περιορισμοὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς οὐσιαστικῶς δὲν ὑφίστανται, οὔτε ἀσχεῖται ἑλεγχος ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς εἰρηνικὰς περιόδους. Ἐπιπροσθέτως, δὲν ὑπάρχουν ἐμπόδια καὶ φραγμοὶ θεσμικῆς φύσεως, ἀπαγορεύοντες τὴν συμμετοχὴν ἢ ἀποχώρησιν ἐπιχειρηματίου τινὸς ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἢ τὰ γραφεῖα διαχειρίσεως,

τὰ ἐλέγχοντα ἤδη ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἢ τὰ μέλλοντα νὰ δημιουργήσουν τοιαύτας, δύνανται μέχρι μεγάλου βαθμοῦ νὰ πληροφορηθῶσιν ἐλευθέρως περὶ τῆς ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν καταστάσεως τῆς βιομηχανίας καὶ περὶ τῆς ναυλαγορᾶς τῆς.

Τοιαῦτα εἶναι τὰ στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα ἔχουσιν ὁδηγήσει εἰς τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ναυλαγορά τῶν ἐλευθέρων πλοίων ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ θεωρητικοῦ προτύπου τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ πραγματικότης ὁμῶς δὲν ἔχει οὕτως, ἐξεταζομένη εἰς τὸ σύνολόν τῆς.

Ὑπάρχουν, κατὰ πρῶτον, θεσμοὶ ἀντίθετοι πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς διεθνοῦς κατανομῆς τῆς ἐργασίας, οἱ ὁποῖοι περιορίζουν μέχρις ἐνὸς σημείου τὴν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς εἰς τὴν ζήτησιν καὶ διακρίνουν ἢ ὑποστηρίζουν ἐν μέρος τῆς προσφορᾶς, δημιουργοῦντες ὑπὲρ αὐτοῦ εὐνοϊκωτέρας συνθήκας εἰς βάρος ἄλλου. Σημαντικώτεροι τῶν θεσμῶν τούτων εἶναι οἱ κατωτέρω :

α) Διάκρισις ἐθνικότητος.

Κυβερνήσεις κρατῶν ἀποβλέπουσιν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν ἐθνικῆς ναυτιλίας διὰ λαμβανομένων μέτρων ὑποχρεώνουν ὅπως αἱ ἐξαγωγικαὶ καὶ εἰσαγωγικαὶ μεταφοραὶ τῆς χώρας διενεργῶνται ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἢ κατὰ ποσοστὸν δι' ἐθνικῶν πλοίων.

Πρόσφατος ἀνασκόπησις ἀναφέρει, ὅτι κατὰ τὸ 1957 πλεον τῶν 45 χωρῶν ἐχρησιμοποίησαν κατὰ τὸν ἓνα ἢ ἄλλον τρόπον μέτρα διακρίσεως τῆς σημαίας. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἄνω τῶν 35 χωρῶν ἔχουσιν ὑπογράψει ἐμπορικὰς συμφωνίας, εἰς τὰς ὁποίας περιλαμβάνονται ὅροι διακρίσεως τῆς σημαίας. Τυπικὰ παραδείγματα ἀποτελοῦν ἡ Ἀργεντινὴ, ἡ Βραζιλία, ἡ Αἴγυπτος, αἱ Ἰνδία κλπ. Μερικαὶ τῶν Κυβερνήσεων τούτων, ὡς π.χ. ἡ Ἰνδική, χρησιμοποιοῦν τὴν διάκρισιν τῆς σημαίας ὡς μέσον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας¹.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, ὁ προστατευτισμὸς ἀσκεῖται ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς μεταφορᾶς ἐπὶ Ἀμερικανικῶν πλοίων ποσοστοῦ, πολλάκις ὑπερβαίνοντος τὸ ἡμισυ τῶν ἐξ Ἀμερικῆς ἐξαγομένων φορτίων βοήθειας πρὸς ἄλλας χώρας, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ τῆς μεθόδου τῆς παροχῆς εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα ναύλων ὑψηλοτέρων τῶν ἐπικρατούντων εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν.

Καὶ αὗτοι οὗτοι οἱ ναυλωταὶ ἰδίως κατὰ τὰς περιόδους δυσπραγίας, δίδουν πολλάκις προτίμησιν ἀπασχολήσεως εἰς σκάφη, ἀνήκοντα εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῆς ἰδικῆς τῶν ἐθνικότητος. Ἡ διάκρισις αὕτη, ὡς ἐπίσης καὶ ἄλλὰ μέτρα, ἔχοντα τὸν ἴδιον σκοπὸν, ἀποτελοῦσι μονοπωλιακὸν ἀνταγωνιστικὸν στοιχεῖον.

1. Chamber of Shipping of the United Kingdom. Annual Report 1958-1959 σελ. 21.

β) Ἐπιχορηγήσεις καὶ διαφορικαὶ ἐπιχορηγήσεις.

Αὗται δίδονται συνήθως ὑπὸ Κυβερνήσεων εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν κάλυψιν τῶν δαπανῶν πλοίων πρὸς ἐκτέλεσιν ἀσμφόρων διὰ τὴν ἐπιχείρησιν γραμμῶν ἰδιαιτέρου ὅμως ἐθνικοῦ συμφέροντος ἐπιβάλλοντος τὴν συνέχισιν τῆς γραμμῆς. Ἐπίσης παρέχονται διαφορικαὶ ἐπιχορηγήσεις ὑπὸ τινων Κυβερνήσεων εἰς πλοῖα, πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἐθνικῆς σημαίας, διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἐπὶ πλεόν δαπάνης, ὅταν ὑφίσταται τοιαύτη εἰς τὴν κατασκευὴν ἢ τὴν διαχείρισιν τῶν ἐθνικῶν των πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς ἀλλοδαπά.

Ἡ θέσις τῆς Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἐπιχορηγήσεων εἶναι ἀπὸ Βρεττανικῆς πλευρᾶς σαφής :

«Πᾶς Ἀμερικανὸς ἐφοπλιστής, ὅστις συμμετέχει εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν δικαιούται εἰς διαφορικὴν ἐπιχορήγησιν, ἡ ὁποία θὰ τὸν ἐξασφαλίζῃ, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐπιβαρυνθῇ διὰ τὰ πλοῖα του περισσότερον τοῦ ὅσον ἐπιβαρύνεται ὁ ἄλλος δαπὸς ἀνταγωνιστής».

» Δὲν προτίθεται νὰ ἐπιμείνω εἰς λεπτομερείας σχετικὰς μὲ τοὺς πολλαπλοὺς καὶ ποικίλους τρόπους παροχῆς ἐπιχορηγήσεων εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα. Δὲν εἶναι ὅμως δύσκολον νὰ ἐννοήσῃ τις, ὅτι ἡ παροχὴ ἐπιχορηγήσεων εἴτε διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἴτε διὰ τὴν διαχείρισιν αὐτῶν, ἂν εἶναι ἐκτεταμένη, ἐπιφέρει ἀνωμαλίαν εἰς τὴν ἰσορροπίαν τὴν δημιουργουμένην ὑπὸ τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ¹.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ὁμοσπόνδου Γερμανικῆς Δημοκρατίας δικαιολογεῖ κατὰ διαφόρους τρόπους τὴν παροχὴν μεγαλειτέρας βοηθείας εἰς τὴν ναυτιλίαν τῆς ἀπὸ τὴν παρεχομένην εἰς ἄλλας βιομηχανίας. Σὺν τοῖς ἄλλοις, ἡ Γερμανικὴ κυβέρνησις παρέχει εἰς τοὺς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς σημαντικὰ ποσὰ ἀτόκων δανείων.

Ἡ Βρεττανικὴ Κυβέρνησις παρέχει φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν, ὅταν ταῦτα πρόκειται νὰ ἐπενδυθῶσιν εἰς νέας ναυπηγήσεις.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, ὁ νόμος τοῦ 1951 «περὶ βοηθείας διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων», δυνάμει τοῦ ὁποίου παρέχονται διαφορικαὶ ἐπιχορηγήσεις, πρόκειται νὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύϊ τοὐλάχιστον μέχρι τοῦ 1963.

Ἡ Ἰαπωνικὴ κυβέρνησις ἔχει χρηματοδοτήσῃ μέρος τοῦ μεταπολεμικοῦ προγράμματος ναυπηγήσεων τῶν Ἰαπῶνων ἐφοπλιστῶν διὰ παροχῆς δανείων, τῶν ὁποίων ὁ τόκος εἶναι σημαντικῶς κατώτερος τοῦ ἐπικρατοῦντος εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῆς χώρας. Ἐν κατακλείδι θὰ πρέπη νὰ σημειωθῇ ὅτι αἱ ναυτιλῖαι τῶν διαφόρων ἐθνῶν, συμπεριλαμβανομένων πάντοτε καὶ τῶν ἐλευθέρων πλοίων, δὲν ὑπόκεινται οὔτε εἰς τὰς ἰδίας φορολογικὰς

1. Ὁμιλία τοῦ Προέδρου τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου εἰς τὸ Royal United Services Institution τῇ 19-12-1958. Βλέπε Annual Report 1958-1959, σ. 23-24.

και λοιπὰς κρατικὰς ὑποχρεώσεις, οὔτε ἀπολαμβάνουν τῆς αὐτῆς ὑποστηρίξεως ἐκ μέρους τῶν κυβερνήσεων των. Ἐκαστον κράτος καθορίζει ἰδικὰς του διατάξεις καὶ κανονισμοὺς διὰ τὴν ναυτιλίαν του, οἵτινες διαφέρουσι πολλαῖς σημαντικῶς ἀπὸ τὰς διατάξεις καὶ κανονισμοὺς τοὺς ὁποίους ἄλλα κράτη ἔχουσιν ὀρίσει διὰ τὴν ἰδικὴν των ναυτιλίαν.

γ) Σημαῖαι εὐκολίας.

Διὰ τῆς ὑψώσεως σημαίων εὐκολίας εὐάριθμοι ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, κυρίως Ἀμερικανικαί, ἀπαλλάσσονται ἀπὸ οἰκονομικὰς ὑποχρεώσεις καὶ διοικητικὰς ἐπεμβάσεις, αἱ ὁποῖαι βαρύνουν τοὺς ὁμοεθνεῖς των ἐφοπλιστὰς, τοὺς διατηρῶντας ἐπὶ τῶν πλοίων των τὰς ἐθνικὰς αὐτῶν σημαίας.

Ἡ αὐξησης τῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου τῶν σημαίων εὐκολίας συνεχίζετο μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1958, ὅποτε οἱ ἐμπορικὸι στόλοι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας ἀνήρχοντο εἰς 15.3/4 ἑκατομμύρια τόννους, νεκροῦ βάρους ἦτοι κατὰ 13.7 ο/ο μεγαλειτέρα ἐν συγκρίσει μὲ τὴν τοῦ ἔτους 1957. Ἐν τούτοις ἀπὸ τοῦ ἔτους 1959 ἡ αὐξησης τῆς χωρητικότητος τῶν σημαίων εὐκολίας παρουσιάζει θετικὴν κάμψιν¹.

ΠΙΝΑΞ II

Σ η μ α ῖ α ι	Ἔτος 1959		Ἔτος 1960	
	Τόνοι D.W. εἰς χιλιάδας	ο/ο	Τόνοι D.W. εἰς χιλιάδας	ο/ο
Παναμαῖκή			1.830	7.3
Λιβεριανή			5.130	20.5
Κοσταρικανή	8.087	32.6	204	0.8
Ὀνδουριανή			64	0.3
Ἀγγλική	3.988	16.1	3.775	15.0
Ἑλληνικὴ	2.187	8.8	2.979	11.9
Ἰταλική	2.662	10.7	2.556	10.2
Νορβηγικὴ	1.712	6.9	1.967	7.8
Ἰαπωνικὴ	1.573	6.3	1.535	6.1
Γερμανικὴ	1.671	6.8	1.408	5.6
Ἡν. Πολιτειῶν	800	3.2	1.048	4.2
Σουηδικὴ	419	1.7	479	1.9
Ὀλλανδικὴ	494	2.0	391	1.6
Φινλανδικὴ	291	1.2	238	0.9
Λιβανικὴ	—	—	199	0.8
Τουρκικὴ	104	0.4	196	0.8
Δανικὴ	184	0.7	185	0.7
Ἑλβετικὴ	117	0.5	159	0.6
Γαλλικὴ	164	0.7	156	0.6
Ἰσπανικὴ	133	0.5	139	0.6
Λοιπαί	212	0.9	452	1.8

1. Συμφώνως τῶν στατιστικῶν δεδομένων τοῦ γραφείου «Οὐέστινφορμ» ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου ἀνήρχετο εἰς ἄνω τῶν 25 ἐκ. τόννους deadweight κατὰ τὴν 31-3-1960. Ἐξ αὐτῆς τὰ 28.9 ο/ο διατέλουν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ἐνῶ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν τοῦ ἔτους 1959 ἀνήρχετο εἰς 32,6 ο/ο.

Ἡ διάκρισις τῆς σημαίας ἢ τῆς ἐθνικότητος, αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ αἱ σημαῖαι εὐκολίας εἶναι οἱ σημαντικώτεροι θεσμοί, οἱ ὅποιοι κρινόμενοι ἀπὸ τὴν εἰδικὴν πλευρὰν τῆς ἐπιδράσεως καὶ τοῦ ρόλου τῶν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς ἀποτελοῦσι στοιχεῖα μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἀφοῦ ἡ ἐφαρμογὴ ἐκαστοῦ ἐξ αὐτῶν θέτει αὐτομάτως μίαν ὁμάδα ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν ἐναντι ὅλων τῶν ἄλλων.

Ἄλλ' ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω θεσμῶν ὑπάρχουν αἱ δύο θεμελιώδεις δυνάμεις, τῶν ὁποίων τὴν φύσιν θὰ μελετήσωμεν συνοπτικῶς εἰς τὰς ἐπομένους παραγράφους καὶ αἱ ὁποῖαι βαθμιαίως μεταβάλλουν τὴν διάρθρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ προωθοῦν τὴν μονοπώλησιν τῆς προϊόντος τοῦ χρόνου. Δηλαδή χάρις εἰς τὰς δυνάμεις τῆς συσσωρεύσεως τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως, μία ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις ἀποκτᾷ τὸ ὄπλον τοῦ διαφοροποιημένου καὶ πλέον ἀποτελεσματικοῦ τρόπου διὰ τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ζητουμένην μεταφορικὴν ὑπηρεσίαν. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι μία ὠρισμένη τεχνολογικὴ βελτίωσις εἰς τὸ σκάφος ἢ εἰς τὴν μηχανὴν δὲν συνεπάγεται τὸν αὐτόματον ἐξοστρακισμόν ἐκ τῆς ναυλαγορᾶς πάντων τῶν πλοίων τῶν κατασκευασθέντων ἀνευ τῆς τοιαύτης βελτιώσεως, οὐχ ἦττον ὅμως ἡ βελτίωσις αὕτη διαφοροποιεῖ τὸν τρόπον τῆς προσφερομένης ὑπηρεσίας κατὰ μέγαν ἢ μικρὸν βαθμόν, ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητός της. Ἐπομένως, δοθέντος, ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις καὶ δὴ κατὰ τὰς περιόδους ὑφέσεως καὶ δυσπραγίας ὁ ναυλωτὴς ἐκλέγει τὸ ἀρτιώτερον μεταξὺ τῶν προσφερομένων διὰ τὸν ναῦλον τοῦ πλοῖου, οἱ ἐφοπλισταί, οἱ διαθέτοντες τὰ πλέον σύγχρονα καὶ βελτιωμένα σκάφη εὐρίσκονται εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν. Ἐν ὀλίγοις, ἔχουσι δυνάμιν ὀλιγοπωλιακὴν εἰς τὴν ἐμβρυώδη αὐτῆς μορφήν.

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀναλύσεως δύνανται νὰ συναχθῶσι τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα :

α) Ἡ ναυλαγορὰ διὰ τὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

β) Τὰ μονοπωλιακὰ στοιχεῖα, τὰ ἐνδημοῦντα πάντοτε ἐν τῇ ναυλαγορᾷ τῶν ἐλευθέρων πλοίων, ἔστω καὶ ὑπὸ ἐμβρυώδη μορφήν, βαίνουνσι βαθμιαίως ἰσχυροποιούμενα.

γ) Ἡ ὅλη διάρθρωσις τῆς ναυλαγορᾶς μεταβάλλεται σὺν τῷ χρόνῳ. Αἱ δυνάμεις τῆς συσσωρεύσεως κεφαλαίου καὶ τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως, ἐκ παραλλήλου πρὸς τοὺς διαφόρους θεσμικοὺς (institutional) παράγοντας, βασικοὺς καὶ δευτερευούσης σημασίας, συντελοῦσιν εἰς τὴν ὀλιγοπώλησιν καὶ μονοπώλησιν τῆς βιομηχανίας.

Ἡ δημιουργία ὀλιγοπωλίων, ἥτοι μεγάλων ἐπιχειρήσεων ἐκμεταλλευμένων ταχέα, μεγάλῃ χωρητικότητος φορτηγὰ πλοῖα εἰδικοῦ φορτίου, ἢ ὅποια εἶναι ἀναμφισβήτητος ἐξέλιξις τοῦ παρόντος καὶ τοῦ μέλλοντος, θὰ ἔχῃ σοβαρὰς συνετείας διὰ τὴν βιομηχανίαν καὶ θὰ ἀλλοιώσῃ τὴν φυσιο-

γνωμίαν της. Όταν αἱ μεταφορικαὶ ἀπαιτήσεις ὀρισμένων γραμμῶν καλυφθῶσι διὰ φορτηγῶν εἰδικοῦ φορτίου, ὡς τὰ ἀνωτέρω, τότε θὰ μεταβληθῇ σοβαρῶς ὁ χαρακτήρ τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἡ σπουδαιότης τῶν σημερινῶν φορτηγῶν 9500-10,500 τ. νεκροῦ βάρους θὰ ἐκπέσῃ.

Ὡς ἐσημειώθη καὶ εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς παραγράφου, ἡ ναυλαγορά διὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων λειτουργεῖ ὑπὸ ἐντελῶς διαφορετικᾶς συνθήκας ἀπὸ ὅ,τι ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ διὰ τὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν¹.

δ) Ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων.

Ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ δεξαμενόπλοια λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας, τὰς ὁποίας δυνάμεθα νὰ καλέσωμεν συνθήκας διμεροῦς ὀλιγοπωλίου. Ἡ ζήτησις διὰ τὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς προέρχεται ἀπὸ τὰς ὀλιγαριθμούς ἐταιρείας πετρελαίων. Οἱ ἴδιοι ὅμως οἱ ζητοῦντες τὴν μεταφορικὴν ὑπηρεσίαν καὶ καταναλίσκοντες αὐτὴν εἶναι καὶ ἰδιοκτῆται πετρελαιοφόρων πλοίων καὶ δὴ οἱ σημαντικώτεροι, ἐλέγχοντες μέγα ποσοστὸν τῆς συνολικῆς χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ ἀνῆρχετο εἰς 36 ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ τελευταῖα προπολεμικὰ ἔτη καὶ εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι παραμένει εἰσέτι περίπου τὸ ἴδιον.

Συγκεκριμένως, ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων, κατατασσόμενος εἰς κατηγορίας πλοιοκτησίας εἶχεν ὡς ἐξῆς κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1958²:

	Πλοῖα	T.D.W.	%
Ἑταιρεῖαι Πετρελαίων	1263	20.310.000	36
Ἐφοπλισταὶ μὴ τακτικῶν γραμμῶν	1683	32.011.300	58
Κρατικαὶ Μονάδες	250	2.996.500	5
Ἐφοπλισταὶ διάφοροι	35	406.900	1
Σύνολον	3231	55.724.700	100 ο/ο

Τὰ ὀλιγοπώλια τῶν πετρελαίων εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐλέγχουν τὴν ναυλαγοράν διὰ δύο λόγους: Πρῶτον, διότι ἡ ζήτησις προέρχεται κυρίως ἐκ μέρους των καὶ δεύτερον, διότι ἐλέγχοντα μέγα ποσοστὸν χωρητικότητος, ἀποτελοῦσιν ἐπίσης ὀλιγοπώλια ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς προσφορᾶς μεταφορικῆς ὑπηρεσίας. Ἡ εἰδικὴ αὕτη θέσις τῶν ὀλιγοπωλίων τῶν πετρελαιοειδῶν καθιστᾷ τὴν θέσιν τῶν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτητῶν μειονεκτικὴν καὶ ἐνίοτε ἐπισφαλῆ.

1. Διὰ λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας δύναται νὰ λειτουργήσῃ μία ἐγορά βλέπε Β.Ν. Μεταξά καὶ Κ. Γ. Πληθεΐδης, «Εἰσαγωγή εἰς τὴν Μαθηματικὴν Οἰκονομικὴν Ἀνάλυσιν», σελ. 105-131.

2. Βλέπε: Περιοδικὸν «Ναυτικὰ Χρονικὰ» 15-4-1959.

εἰς τρόπον ὥστε οὗτοι ἀναγκάζονται νὰ προβαίνωσιν εἰς παραχωρήσεις ὑποβιβάζουσας τὸ κέρδος των. Καὶ ὑπὸ συνθήκας εὐημερίας ἀκόμη, μέγα ποσοστὸν τῆς ἀνηκούσης εἰς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτῆτας δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος, ἐνίοτε ὑπερβαῖνον τὰ 40 ο/ο, δεσμεύεται διὰ χρονοναυλώσεως ἢ διὰ συνεχῇ ταξίδια εἰς τὰς ἐταιρείας πετρελαίου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καθίσταται ἀδύνατον εἰς τὸν ἀνεξάρτητον πλοιοκτῆτην, ὅπως πραγματοποιήσῃ τὸ ἀνώτατον ἐφικτὸν κέρδος, ἀφοῦ παραχωρεῖ μέρος αὐτοῦ εἰς τὰ ὀλιγοπώλια ἔναντι ἐνοικίου, διευρυνομένου οὕτω περαιτέρω τοῦ ἐλέγχου τῶν ὀλιγοπωλίων ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ ὑπόλοιπον, περίπου 24 ο/ο τοῦ συνολικοῦ τονάζ, τὸ ὅποιον ἀνήκει εἰς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτῆτας, εἶναι ἀναγκαῖον εἰς ὅ,τι συνήθως καλεῖται «Ὅριακαὶ ἀπαιτήσεις τῆς βιομηχανίας».

Ἀπομένει πάντως ἱκανὸν πεδὶον δράσεως εἰς τὸν ἀνεξάρτητον πλοιοκτῆτην δεξαμενοπλοίων καὶ ἰδίως εἰς ἐκεῖνον, τοῦ ὁποῖου τὰ πλοῖα εἶναι συγχρονισμένα καὶ κατέχουσι ἀνταγωνιστικὰ προσόντα. Δὲν συμφέρει τὰς μεγάλας ἐταιρείας πετρελαίων νὰ δεσμεύσωσι κολοσσιαῖα κεφάλαια, τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ἀπόκτησιν ὅλης τῆς χωρητικότητος, τὴν ὁποίαν χρειάζονται διὰ τὰς μεταφορὰς των κατὰ τὰς ἐντατικὰς περιόδους, δοθέντος, ὅτι αἱ ἀνάγκαι αὗται δὲν αὐξάνουν ὁμαλῶς, ἀλλὰ διακυμαίνονται. Ἐπιπροσθέτως, ἡ διαχείρισις μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων δημιουργεῖ εὐθύνας διατηρήσεως τοῦ καταλλήλου προσωπικοῦ διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν των.

Εἶναι συμφερότερον διὰ τὰς ἐν λόγω ἐταιρείας, ὅπως χρονοναυλώσωσιν ἐπὶ ἐνοικίῳ διὰ βραχυπροθέσμους ἢ καὶ μακροπροθέσμους περιόδους πλοῖα ξένης ιδιοκτησίας. Τελευταίως μάλιστα οἱ τοιοῦτοι ναυλωταὶ ἐκδίδουσι πολλάκις λεπτομερῇ περιγραφὴν τῶν προσόντων τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον ἀναζητοῦσι πρὸς χρονοναύλωσιν διὰ περίοδον μέχρις 20 ἐτῶν καὶ συμβάλλονται μὲ ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι προβαίνουν εἰς ναυπήγησιν πλοίων μὲ τὰ ζητούμενα ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν τούτων προσόντα, περιοριζόμενοι εἰς περιωρισμένα κέρδη ἐπὶ ἐξασφαλίσει ἀπὸ τῆς ἀβεβαιότητος τῆς ναυλαγορᾶς.

ε) Ἡ ναυλαγορὰ διὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν.

Ἡ ναυλαγορὰ διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας ὀλιγοπωλιακᾶς, ὠλοκληρωμένας εἰς πολλὰς περιπτώσεις μέχρι τοιούτου βαθμοῦ, ὥστε νὰ χαρακτηρίζεται ὡς ἀτελῶς μονοπωλιακῇ.

Τὸ βασικὸν καὶ κυρίαρχον κίνητρον διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν «Διασκέψεων» (Conferences) εἶναι ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ παντὸς ἀνταγωνιστικοῦ στοιχείου, εἴτε ἐκ τῶν ἔσω εἴτε ἐκ τῶν ἔξω. Τοιοῦτοτρόπως αἱ μεγάλαι ὀλιγοπωλιακαὶ ἐταιρεῖαι, εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκουσι τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, συνασπίζονται, ἐπὶ τῇ βάσει συμφωνιῶν, εἰς τὰς ὁποίας καθορίζονται ἐνιαῖαι, τιμαὶ ναύλων καὶ εἰς τὰς τιμὰς αὐτάς ὑποχρεοῦνται νὰ προσφέρωσι τὴν χωρητικότητά των διὰ μεταφορὰς φορτίων. Οὕτως ἐκλείπει ὁ ἐκ τῶν ἔσω ἀντα-

γωνισμός, ενώ αι πιθανότητες του εκ των έξω ανταγωνισμού εξασθενούσιν.

Ο τοιοῦτος συνασπισμός πολλάκις χρησιμοποιεῖ τὴν μέθοδον τοῦ «μαχομένου πλοίου» διὰ τὸν ἐξοστρακισμόν τῆς ἐπιχειρήσεως ἐκείνης, ἥτις ἤθελε διεισδύσει εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐκ τῶν έξω. Ὁ μηχανισμός τοῦ «μαχομένου πλοίου» λειτουργεῖ ὡς ἐξῆς : Ὅταν πλοῖον ἀνῆκον εἰς μὴ μέλος τῆς Διασκέψεως ἀποσταλῇ πρὸς φόρτωσιν εἰς λιμένα εὐρισκόμενον εἰς γραμμὴν ἐλεγχομένην ὑπ' αὐτῆς, τὰ μέλη τῆς Διασκέψεως ἀποστέλλουσιν εἰς τὸν λιμένα κατὰ τὸν ἴδιον χρόνον ἕτερον πλοῖον τοῦ ὁμίλου των, τὸ «μαχόμενον πλοῖον», πρὸς φόρτωσιν μὲ τιμὴν ναύλου κατωτέραν τῆς ὑπὸ τῆς Διασκέψεως βασικῶς καθορισθείσης. Ὁ τοιοῦτος ὅπως ὑποβιβασμός τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου εἶναι προσωρινός, διότι ὅταν τὸ ξένον πλοῖον ἀναχωρήσῃ ἐκ τοῦ λιμένος ἢ ὅταν τελικῶς ἐγκαταλείψῃ τὴν γραμμὴν — μὴ δυνάμενον ν' ἀντισταθῇ περαιτέρω εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν τῆς τιμῆς — ὁ ναῦλος ἐπανέρχεται εἰς τὸ προηγούμενον ἐπίπεδον τῆς Διασκέψεως. Ἐννοεῖται, ὅτι τὸ ὀλιγοπώλιον εἰς τὸ ὅποιον ἀνήκει τὸ «μαχόμενον πλοῖον» ἀποζημιώνεται ὑπὸ τῶν μελῶν τῆς Διασκέψεως διὰ τὴν ζημίαν τὴν ὅποιαν ὑπέστη ἐκ τοῦ ὑποβιβασμοῦ τοῦ ναύλου του¹.

Χρησιμοποιεῖται ἐνίοτε καὶ ὁ ἐκβιαστικός τρόπος ἀπομακρύνσεως τῶν μὴ ἀνηκόντων εἰς τὴν Διάσκεψιν πλοίων, δι' ἀπειλῆς τῶν ἐξαγωγέων ἐκείνων, ὅτινες φορτώνουσιν ἐπ' αὐτῶν, ὅτι εἰς ἐνδεχομένην περίοδον μεγάλης ζήτησεως μεταφορικῶν μέσων θὰ προτιμῶνται οἱ σταθεροί, ἀποκλειστικοί πελάται τῆς Διασκέψεως.

Πρὸς τὸν σκοπὸν μονοπωλήσεως μιᾶς γραμμῆς, τὸ ὡς ἂν ὀλιγοπώλια γίνονται πολλάκις ἰδιοκτῆται λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, ἐνίοτε δὲ πραγματοποιοῦν ἐπενδύσεις καὶ εἰς αὐτάς ταύτας τὰς βιομηχανίας ξηρᾶς, αἱ ὁποῖαι ἐκπροσωποῦν τὴν ζήτησιν χωρητικότητος τῆς γραμμῆς των.

5. Ὁ τεχνολογικὸς παράγων.

Τὸ τεχνολογικὸν ἐπίπεδον τῶν βιομηχανιῶν, αἱ ὁποῖαι σχετίζονται μὲ τὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογιῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τὰ τεχνολογικά προσόντα τῶν πλοίων αὐτῶν, οὐδέποτε παρέμειναν ἢ πρόκειται ποτε νὰ παραμείνωσι στάσιμα. Ἀντιθέτως, ὁ παράγων τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως εἶχε κατὰ τὰ τελευταῖα ἑκατὸν ἔτη ραγδαίαν καὶ τεραστίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς βιομηχανίας, συντρέχει δὲ κάθε προϋπόθεσις, ὁδηγοῦσα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ εὐεργέτικὴ αὕτη ἐξελικτικὴ πορεία θὰ συνεχισθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον.

Δοθέντος, ὅτι ἡ πρακτικὴ ἐφαρμογὴ ἐπιστημονικῶν καὶ μηχανικῶν ἐπιτεύξεων ἔχει σοβαρὰν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ χαρακτῆρος τῆς βιομη-

1. Διὰ λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τοῦ θέματος τῶν Διασκέψεων (βλ. : α) Β. Χαν (δ η, «Γενεσιὰ καὶ Πλοῖον Γραμμῶν καὶ Διασκέψεις». β) J. B e s, «Chartering and Shipping Terms», σελ. 148-152.

χανίας καὶ τῆς διαρθρώσεως τῆς ναυλαγοῦς ἢ σύντομος ἀνασκόπησις τῶν σημαντικωτέρων τεχνολογικῶν προόδων δὲν θὰ ἦτο περιττή.

α) Ναυπηγικαὶ πρόοδοι.

Ἐκ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων μεγαλύτερα εἶναι τὰ δεξαμενόπλοια, καὶ τὰ ὑπερωκεάνεια ἐπιβατηγά. Τὰ φορτηγά, τῶν ὁποίων τὸ μέσον μέγεθος ὀλίγον πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἦτο 5500 τόννοι νεκροῦ βάρους (Dead-weight) = (ικανότης πρὸς μεταφορὰν συνολικοῦ βάρους, συμπεριλαμβανομένου τοῦ φορτίου, τῶν καυσίμων, τροφοδοτικοῦ ὕδατος, ἐφοδίων κλπ.) ἔπλεον μὲ ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν περίπου 200 μιλίων ἀνὰ 24ωρον. Κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον ἐναυπηγήθησαν τὰ σχεδὸν ὁμοιότυπα φορτηγά Standard ships, χωρητικότητος 8000 ἕως 9000 νεκροῦ βάρους, εἰς τὰ ὁποῖα ἐδόθη ταχύτης περίπου 225 μιλίων ἀνὰ 24ωρον. Κατὰ τὴν μεσοπολεμικὴν περίοδον τὰ μεγέθη τῶν ἐλευθέρων πλοίων ἠϋξήθησαν εἰς 10.000 ἕως 11.000 τόννους, ἡ δὲ μέση ὑπηρεσιακὴ ταχύτης των εἰς 250 μίλια ἀνὰ εἰκοσιτετράωρον, ἐνῶ εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν ἐδίδετο ἀκόμη μεγαλύτερα χωρητικότης καὶ μεγαλύτερα ταχύτης, ἐτελειοποιοῦντο δὲ τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως πρὸς περικοπὴν τοῦ χρόνου παραμονῆς των ἐν λιμένι. Κατὰ τὴν περίοδον ταύτην ἐβελτιώθησαν οἱ τύποι μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ ἐξηπλώθη ἡ χρῆσις αὐτῶν, ἐδόθησαν δὲ πολλαὶ παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων. Αἱ ναυπηγικαὶ γραμμαὶ τῶν σκαφῶν διεμορφώθησαν μὲ τὸν προσήκοντα συντελεστὴν γάστρας (Coefficient of fineness) δι' ἕκαστον τύπον πλοίου μὲ ἀεροδυναμικὸν σχῆμα (Streamline) τῶν ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα κατασκευασμάτων, τοῦ πηδαλίου κλπ., διὰ τῶν ὁποίων ἠλαττώθη οὐσιωδῶς ἡ ἀντίστασις πρὸς πρόωσιν.

Κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον ἐπεκράτησεν ἐπὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ὁ τύπος τῶν Liberty καὶ τῶν παραπλησίων Empire ships καὶ Park ships, τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης ἐκυμαίνεται περὶ τοὺς 10.600 τόννους νεκροῦ βάρους καὶ ἡ ὑπηρεσιακὴ ταχύτης εἰς 11 μίλια τὴν ὥραν περίπου. Ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπεκράτησεν ὁ τύπος τῶν T2, χωρητικότητος 17.000 νεκροῦ βάρους περίπου καὶ ταχύτητος 15 μιλίων καθ' ὥραν. Μεταπολεμικῶς τὰ μεγέθη καὶ αἱ ταχύτητες ἠκολούθησαν τὴν ἀνοῦσαν. Οὕτω τὰ σύγχρονα φορτηγά μεταβλητῶν δρομολογίων κυμαίνονται περὶ τὴν χωρητικότητα τῶν 12.000–16.000 τόννων νεκροῦ βάρους καὶ πλέουσι μὲ ταχύτητα ὑπηρεσιακὴν 14–16 μιλίων καθ' ὥραν καὶ πλέον. Δι' εἰδικὰς χρήσεις, ὅπως π.χ. διὰ μεταφορὰν ἀκατεργάστων μεταλλευμάτων, ναυπηγοῦνται φορτηγά 20.000–40.000 τόννων νεκροῦ βάρους, ἐνῶ μελετᾶται ἡ ναυπήγησις φορτηγῶν μέχρις 65.000 τόννων μὲ ταχύτητα 17 μιλίων¹.

1. Ὁ τόμος «Shipbuilding and Marine Engineering in Japan 1957–1958», ἐκδο-
«ΑΡΧΕΙΟΝ» Δ. Ε. Καλιτσουάκη, Τόμ. 42ος (1962), Τεύχ. Γ'

Τὰ τελευταῖα ταῦτα σκάφη δὲν ἀποτελοῦσι βεβαίως τὸν ἀντιπροσωπευτικὸν τύπον τῆς σήμερον, μολοντί θά εἶναι τὰ πλοῖα τῆς αὔριον δι' ὠρισμένα εἶδη φορτίων.

Καταλλήγομεν ὅθεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ παράγων τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἐδημιούργησε τὴν κεφαλαιώδους σημασίας τάσιν προσαρμογῆς ἐκάστου τύπου φορτηγοῦ πρὸς τὰς εἰδικὰς ἀνάγκας μεταφορᾶς ὠρισμένων φορτίων. Πράγματι θά ἦτο προβληματικὴ καὶ πολλάκις ἀδύνατος ἡ ἐπὶ τῶν συνήθων φορτηγῶν μεταφορὰ κρεάτων σφαγίων ἐξ Αὐστραλίας καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς, ἡ βανανῶν ἐξ Ἀντιλλῶν, ἡ ἄλλων ὀπωρῶν ἐκ Νοτίου Ἀφρικῆς, ἐὰν δὲν κατεσκευάζοντο εἰδικὰ πλοῖα δι' ἐκάστον τῶν προορισμῶν τούτων, μὲ ψυκτικούς, μεμονωμένους ἢ ἀερίζομένους χώρους ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Τοιοῦτοτρόπως ἔχομεν σήμερον τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ πλοῖα ψυγεῖα, τὰ ἀλιευτικά, τὰ πορθμεῖα, τὰ μεταλλειοφόρα κλπ.

Τὰ σύγχρονα μεταλλοφόρα κατασκευάζονται μὲ μεγάλα εὐρύχωρα καὶ ἐλεύθερα κύττη, τὰ στόμια τῶν ὁποίων καλύπτονται μὲ μεταλλικὰ καλύμματα (μπουκαπόρτες), συρόμενα εὐχερῶς πρὸς τὰ ἔξω μὲ ἀποτέλεσμα σημαντικῆς ἐξοιμονομήσεως χρόνου καὶ ἐργατικῆς δυνάμεως. Τινὰ ἐξ αὐτῶν μάλιστα, εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ κυλιομένας ζώνας (Conveyor belts), μέσῳ τῶν ὁποίων τὸ μέταλλευμα ἀναβιβάζεται αὐτομάτως ἀπὸ τὰ κύττη. Εἶναι πρὸς τούτοις ἐφωδιασμένα καὶ μὲ κεραίας αὐτοεκφορτώσεως (Self discharge booms) διὰ τῶν ὁποίων τὸ μέταλλευμα ἐξάγεται ταχύτερον εἰς τὴν παραλίαν. Ὁ χρόνος φορτοεκφορτώσεως τῶν συγχρόνων τούτων κολοσσῶν μετράται εἰς ὥρας, ὄχι εἰς ἡμέρας· τοσοῦτον ἔχει ἐπιταχυθῇ. Εἰς τινὰς μάλιστα περιπτώσεις, καθ' ἃς ἡ πλοιοκτῆτρια ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις συμβάλλεται διὰ τὴν μεταφορὰν πολλῶν ἑκατομμυρίων τόννων μεταλλεύματος ἐπὶ μακρὰς χρονικὰς περιόδους, χρησιμοποιεῖται τόσος ἀριθμὸς τῶν ταχυπλῶν τούτων κολοσσῶν, ὥστε ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ λιμένος φορτώσεως καὶ τοῦ τῆς ἐκφορτώσεως καλύπτεται ὑπὸ συνεχοῦς σειρᾶς πλοίων μὲ ἀκριβῆ ὑπολογισμόν, ἵνα ἐκάστον τούτων φθάνῃ εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ κατόπιν εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, ὀλίγον μετὰ τὸν ἀπόπλουον τοῦ προηγουμένου του. Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης ὁ πολῦτιμος παράγων τοῦ χρόνου χρησιμοποιεῖται εἰς τὸ ἀκέραιον.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει, ὅτι ἡ ἑκτασις χρησιμοποίησεως καὶ ἡ οἰκονομικὴ σπουδαιότης τῶν τύπων τούτων θά βαίῃ αὐξανόμενη, ἐνῷ ἐξ ἀντιθέτου ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ μέχρι σήμερον γνωστοῦ γενικοῦ τύπου ἐλευθέρων φορτηγῶν θά βαίῃ φθίνουσα. Τοιοῦτοτρόπως ὁ χαρακτήρ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος, ὡς θά ἴδωμεν εἰς τὸ σχετικὸν κεφάλαιον, ἀλλοιοῦται προοδευτικῶς.

Θεὸς ὑπὸ τοῦ Shipbuilders Association of Japan καὶ τοῦ Japan Ship Exporters Association, παρέχει ἐνδιαφερούσας καὶ συγκεκριμένας πληροφορίες σχετικῶς μὲ τὰς ἀνω ἐπιτελείας.

β) Μηχανικαὶ πρόοδοι ἀτμοπαραγωγῇ καὶ ἀτμοπίεσεις.

Ἡ ἑλιξ, ἥτις ἐχρησιμοποιήθη δι' ὑπερωκεάνεια ταξίδια διὰ πρώτην φοράν τὸ ἔτος 1845, ὑπερενίκησε σοβαρώτατα προβλήματα τῆς προώσεως, βελτιοῦται δ' ἔκτοτε εἰς διαστάσεις, βήματα καὶ σχήματα ἰδιάζοντα εἰς ἕκαστον τύπον πλοίου.

Αἱ κινητήριοι ἀτμομηχαναί, αἱ ὁποῖαι ἀρχικῶς κατηνάλισκον 1,5 ἕως 1,6 χιλιόγραμμα (ἦτοι 3 ἕως 3 1/2 λίτρας) γαιανθράκων καθ' ἵππον καὶ ὥραν, κατανάλωσιν ὑποχρεώνουσιν τὰ ἀτμόπλοια τῆς ἐποχῆς ἐκείνης εἰς ἀποθήκευσιν τοσαύτης ποσότητος γαιανθράκων, ὥστε ἡδυνάτουν ν' ἀναλάβωσι ταξίδια μακρᾶς διαρκείας, διὰ βαθμιαίας βελτιώσεως αὐτῶν, κατόπιν ἀλλεπαλλήλων ἐπινοήσεων, ὑπεβίβασαν τὴν κατανάλωσιν των εἰς ἓν χιλιόγραμμα (2,2 λίτρας) καθ' ἵππον καὶ ὥραν τὸ ἔτος 1860 καὶ εἰς 0,65 ἕως 0,75 τοῦ χιλιογράμμου τὸ ἔτος 1882, κατελθοῦσαι τελευταίως εἰς κατανάλωσιν 0,6 τοῦ χιλιογράμμου (1,32 λίτρας) γαιανθράκων καθ' ἵππον καὶ ὥραν.

Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως καυσelaίου ἀντὶ γαιανθράκων, πλὴν τῶν ἄλλων πλεονεκτημάτων τὸ κόστος καταναλισκομένων καυσίμων κατῆλθε περαιτέρω, ἡ δὲ χρῆσις βελτιωμένων ἀτμοστροβίλων καὶ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ὑπεβίβασε τὴν κατανάλωσιν τοσούτω, ὥστε εἰς ἀτμοστροβίλους μεσαίας δυνάμεως, οἱ ὁποῖοι χρησιμοποιοῦνται εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 30.000 τόνων νεκροῦ βάρους καὶ ταχύτητος 16 μιλίων, ἡ κατανάλωσις καυσelaίου καθ' ἵππον καὶ ὥραν δὲν ὑπερβαίνει τὸ 0,25 τοῦ χιλιογράμμου, ἐνῶ ἡ τῶν κινητηρίων μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως περιορίζεται εἰς 0,16 τοῦ χιλιογράμμου. Ἐν προκειμένῳ, σημαντικῆς τεχνολογικῆς ἀξίας (καὶ βεβαίως οἰκονομικῆς) εἶναι ἡ χρησιμοποίησις βαρυτέρων καὶ εὐθηνότερων καυσelaίων ἀπὸ τὰ συνήθη Diesel Marine Oil εἰς τὰς ναυτικὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν μηχανῶν τούτων μὲ ὑπερπλήρωσιν (Supercharging). Οἱ δύο αὗτοι παράγοντες ἐπέξετεινον τὸ πεδίον ἐπὶ τοῦ ὁποίου αἱ μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καύσεως εἶναι ἱκαναὶ νὰ συναγωνισθοῦν τοὺς ἀτμοστροβίλους. Πάντως οἱ τελευταῖοι ἐξακολουθοῦν νὰ κυριαρχῶσιν ἐπὶ τῶν περιπτώσεων μεγάλης δυνάμεως.

Εἰς τῶν ἐμφανεστέρων δεικτῶν τῆς ταχείας τεχνολογικῆς προόδου τῶν ἀτμομηχανῶν, ὅστις εἶναι καὶ ὁ σπουδαιότερος συντελεστής τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῆς καταναλώσεως, εἶναι ἡ ἀλματώδης αὐξήσις τῆς πίεσεως τοῦ ἀτμοῦ, ἡ ὁποία διαρκοῦντος τοῦ 19ου αἰῶνος ἔχει περίπου ὡς ἑξῆς : ¹

1. "The «Marine Engineers Handbook» ὑπὸ Labberton and Marks, McGraw Hill Book Co. Inc. 1945.

Έτος 1820	πίσεις	5	λιτρών	κατά	τετραγωνικόν	δάκτυλον
» 1850	»	25	»	»	»	»
» 1870	»	50	»	»	»	»
» 1880	»	100	»	»	»	»
» 1890	»	200	»	»	»	»
» 1900	»	250	»	»	»	»

Ἐπὶ συνήθων ἐμπορικῶν πλοίων μὲ παλινδρομικὰς μηχανὰς καὶ κυλινδρικοὺς λέβητας, δὲν ἐπεδιώχθη εἰς μεγάλην κλίμακα αὐξήσις πίσεως τῆς πέραν τῶν 250 λιτρῶν ἀνὰ τετραγωνικὸν δάκτυλον καὶ τοῦτο διὰ κατασκευαστικούς λόγους. Ἐν τούτοις πίσεις 600–800 λιτρῶν εἶναι συνήθεις ἐπὶ ταχυπλόων μεγάλων ἐπιβατηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων ἐφωδιασμένων δι' ἀτμοστροβίλων καὶ ὑδραυλικῶν λεβήτων, ἀκόμη δὲ καὶ ἐγκαταστάσεις μὲ πίσεις 1000 λιτρῶν καὶ ἄνω εὐρίσκονται ἐν χρήσει.

Ἰσως, ἂν μὴ μεγαλυτέρας, σπουδαιότητος συντελεστής τῆς οἰκονομικωτέρας ἀποδόσεως τῶν ἐγκαταστάσεων ἀτμοπαραγωγῆς ὑπῆρξεν ἡ χρῆσις ὑπερθερμοῦ ἀτμοῦ, τῶσον εἰς παλινδρομικὰς μηχανὰς ὅσον καὶ κυρίως εἰς ἐγκαταστάσεις στροβίλων, διὰ τοὺς τελευταίους τῶν ὁποίων θερμοκρασίαι ὑπερθερμοῦ ἀτμοῦ 800 °–900 ° Φαρενάιτ εἶναι κατὰ τὸ παρὸν ἐν χρήσει, μὲ τάσεις περαιτέρω αὐξήσεως.

Οὐσιώδη αὐξήσιν τοῦ βαθμοῦ θερμικῆς ἀποδόσεως τῶν ἐγκαταστάσεων ἐπέφερον αἱ τεχνικαὶ βελτιώσεις εἰς τὸ ἕτερον ἄκρον τοῦ κυκλώματος ἀτμοῦ, δηλαδὴ εἰς τὸ κενὸν τοῦ ψυγείου, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ ἐνδιάμεσα σημεῖα διὰ προθερμάνσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος, δι' ἀναθερμάνσεως τοῦ ἀτμοῦ κλπ.

Καὶ ἡ δι' ἀπομονωτικῶν ὑλῶν κάλυψις τῶν ἀτμολεβήτων, τῶν ἀτμοκυλίνδρων καὶ τῶν ἀτμοσωλήνων δὲν ὑπῆρξεν ἀμελητέος παράγων εἰς περιορισμὸν τῆς διαφυγῆς θερμότητος.

γ) Αἱ τεχνολογικαὶ ἐξελίξεις τοῦ μέλλοντος.

Συντρέχει κάθε λόγος ἀσφαλοῦς προβλέψεως, ὅτι ὁ παράγων τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως θὰ συνεχίσῃ τὴν σχετικῶς ραγδαίαν ἐπίδρασιν τοῦ ἐπὶ τῆς βιομηχανίας καὶ εἰς τὸ μέλλον. Ἐκτὸς τῶν ἄλλων τεχνολογικῶν προόδων, αἱ ὁποῖαι ἔχουσι τελευταίως σημειωθῇ, ἡ χρησιμοποίησις τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων εἶναι ἤδη πραγματικότης. Παρὰ τὰς τεχνικὰς δυσκολίας, αἱ ὁποῖαι ὑπολείπεται νὰ ὑπερνικηθῶν, ἡ εὐρυτέρα διάδοσις τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς πάντας τοὺς ναυτιλιακοὺς τομεῖς ἀποτελεῖ ἀναμφισβητήτως ζήτημα τῆς τρεχούσης δεκαετίας.

Τὰ ἐπιτεύγματα τῶν Ἀμερικανικῶν ἀτομοκινήτων ὑποβρυχίων εἶναι ἤδη πολὺ γνωστά. Ἐκ παραλλήλου, ἡ Ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἔθεσεν ἀπὸ τοῦ 1959 ὑπὸ ναυπήγησιν ἓνα ἀτομοκίνητον ἐμπορικὸν πλοῖον, τὸ ὁποῖον συντόμως πρόκειται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὸ Σοβιετικὸν ἀτομοκίνητον παγο-

θραυστικὸν «Λένιν», τοῦ ὁποίου ἡ ναυπήγησις ἤρχισεν τὴν 26 Αὐγούστου 1956, ἔχει ἤδη ἀποπερατωθῇ καὶ εὐρίσκεται ἐν ἐνεργείᾳ. Ἀμερικανικαὶ καὶ Βρεττανικαὶ Ἑταιρεῖαι ἔχουσι κατασκευάσει διαφόρους τύπους ἀτομομηχανῶν διὰ τὴν κίνησιν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν αἱ σχετικαὶ ἐπιτεύξεις εὐρίσκονται εἰς τὸ ἴδιον ἐπίπεδον περίπου. Οἱ Ἰάπωνες συνεπλήρωσαν τὰς μελέτας τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου ἐπιβατηγῶ—φορτηγῶ, κινουμένου δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας. Οἱ Γάλλοι — κατὰ πληροφориὰς τοῦ τύπου — συντόμως θὰ ἔχουν ἔτοιμον δι' ὑπηρεσίαν ἀτομοκίνητον δεξαμενόπλοιο τῶν 40.000 τόνων καὶ δυνάμεως 20.000 ἵππων.

Αἱ μηχαναὶ ἀτομικῆς ἐνεργείας δὲν διαφέρουσιν οὐσιαστικῶς ἀπὸ τοὺς συνήθεις ἀτμοστροβίλους καὶ ἀεροστροβίλους εἰμὴ κατὰ τοῦτο, ὅτι ἀντὶ νὰ χρησιμοποιῶνται οἱ συνήθεις λέβητες διὰ τὴν παραγωγὴν ἀτμοῦ, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀτομομηχανῶν χρησιμοποιεῖται ὁ ἀτομικὸς ἀντιδραστήρ. Δηλαδὴ ἀντὶ ἀτομοπαραγωγῆς διὰ καύσεως ἀνθράκων ἢ πετρελαίου εἰς τοὺς λέβητας, παράγεται θερμότης ἐκ τοῦ ἀντιδραστήρος διὰ τῆς ἐνεργείας τοῦ οὐρανίου. Οὐδεμία σχεδὸν ἄλλη διαφορά ὑφίσταται εἰς τοὺς στροβίλους, εἶναι δὲ δυνατόν οἱ ἴδιοι στρόβιλοι νὰ χρησιμοποιηθῶσι δι' ἀτμοῦ παραγομένου ἀπὸ τοὺς συνήθεις λέβητας πετρελαίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀεροστροβίλων τὸ ἀέριον θερμαίνεται ὑπὸ τοῦ ἀντιδραστήρος πρὶν εἰσελθῇ εἰς τὸν ἀεροστρόβιλον, ἀντὶ νὰ θερμαίνεται διὰ τῆς καύσεως πετρελαίου. Ὡστε, οὐσιαστικῶς, ἡ μεταβίβασις ἀπὸ τὰς συνήθεις ἀτομομηχανὰς εἰς τὰς μηχανὰς ἀτομικῆς ἐνεργείας συνίσταται ἀπλῶς εἰς τὴν ἀνικατάστασιν τοῦ λέβητος ἢ τῶν καυστήρων ὑπὸ τοῦ ἀντιδραστήρος καὶ εἰς τὴν κατανάλωσιν ἢ καῦσιν οὐρανίου ἀντὶ πετρελαίου¹.

Ἡ ἐπέκτασις τῆς χρήσεως τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς Ναυτιλίας, μετὰ τὴν ὀριστικὴν κατανόησιν τῶν ὑφισταμένων εἰσέτι τεχνικῶν δυσκολιῶν, μέλλει νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν δημιουργίαν ἀλλαγῶν μεγάλης οἰκονομικῆς σημασίας. Θὰ ἐξοικονομηθῇ ὁ σήμερον ἀναλισκόμενος χρόνος ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων μὲ τὰ ἀπαιτούμενα καύσιμα, ἐνδεχομένως δὲ εἰς τὸ μέλλον θὰ ἐπέλθῃ οἰκονομία καὶ εἰς τὸ κόστος τῶν καυσίμων. Θὰ ἀπελευθερωθῇ μεγαλύτερος χώρος διὰ μεταφορὰν φορτίων θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ μεταφορὰ ὑγρῶν φορτίων δι' ὑποβρυχίων σκαφῶν.

Εἰδικῶς διὰ τὴν Βιομηχανίαν ἐλευθέρων φορτηγῶν διανοίγεται εὐρεία ἡ λεωφόρος κατασκευῆς μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων πλοίων ἀπὸ τὰ σήμερον χρησιμοποιούμενα. Τὸ γεγονὸς τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ μεγάλα κεφάλαια, τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ναυπήγησιν ἀτομικῶν πλοίων, πιστοποιοῦν πέραν πάσης ἀμφιβολίας, ὅτι ἡ σπουδαιότης τοῦ σημερινοῦ τύπου

1. Ἰδε «Ναυτικὰ Χρονικὰ» Ἰανουαρίου 1958 : «Τὸ Ἀτομικὸν Πλοῖον». Ἄρθρον τοῦ Ε. Παναγοπούλου, σελ. 67-68.

ἐλευθέρων πλοίων θὰ βαίνει φθίνουσα, ἐνῶ ἡ τάσις μονοπωλήσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ ὀξυνθῇ. Εἶναι δύσκολον νὰ φαντασθῇ τις βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων, τῆς ὁποίας ἐν σημαντικὸν ποσοστὸν ἀπαρτίζεται ἀπὸ μεγάλα σκάφη καὶ δὴ ἀτομοκίνητα, χωρὶς ἡ ναυλαγορά αὐτῆς νὰ λειτουργῇ ὑπὸ ὀλιγοπωλιακᾶς συνθήκας.

Εἰς τὴν παροῦσαν παράγραφον ἐξητάσθῃ ἐν συντομίᾳ ἡ ραγδαία καὶ μεγίστη ἐπίδρασις, τὴν ὁποίαν ἔχει ὁ παράγων τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἐπὶ τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ναυλαγορᾶς. Ὁ παράγων τῆς γενικῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἐπιδρᾷ τόσον ἐπὶ τῆς φύσεως τῆς προσφορᾶς ὥσπ καὶ ἐπὶ τῆς φύσεως τῆς ζήτησεως. Σχετικῶς πρὸς τὴν εἰδικὴν αὐτὴν ἐπίδρασιν θέλομεν ἐπανέλθει ἐν συντομίᾳ εἰς τὰ ἐπόμενα κεφάλαια.

6. Ἡ συσσώρευσις τοῦ κεφαλαίου.

Ἡ συσσώρευσις τοῦ κεφαλαίου ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀποτελεῖ ἀνῶμαλον ἀνοδικὴν πορείαν, τὴν φύσιν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ὁποίας θὰ δοθῇ εὐκαιρία νὰ ἐξετάσωμεν εἰς μετέπειτα κεφάλαιον. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀρκεῖ νὰ σημειώσωμεν, ὅτι ναυτιλιακαὶ τινεὶ ἐπιχειρήσεις, κατὰ τὸ διάστημα τῆς υπάρξεώς των, ἔχουσι συσσωρεύσει τεράστια κεφάλαια.

Τοιτουτοτρόπως, ἄλλωστε, δύναται νὰ ἐξηγηθῇ ἡ σημερινὴ ἀνάπτυξις τῆς Βιομηχανίας, ἡ ὁποία δὲν θὰ ἦτο ἐφικτὴ εἰς τὰ κεφαλαιοκρατικῶς ὀργανωμένα κράτη ἄνευ ἐπιχειρήσεων μὲ μεγάλα κεφάλαια, συνεργαζομένων εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις μὲ τραπεζιτικὸν καὶ ἀσφαλιστικὸν κεφάλαιον καὶ ἐνίοτε ὑποβοηθουμένων ἀπὸ τὸν κρατικὸν παράγοντα.

Τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων καὶ μόνον εἶναι ἱκανὸν νὰ ἀποδείξῃ τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις τῆς βιομηχανίας ἀπὸ τὰς μονίμους ἐπιχειρήσεις αἰτινες τὴν συγκροτοῦν. Κατὰ τὸ γνωστὸν περιοδικὸν Fairplay, τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου 9.500 τόνων νεκροῦ βάρους, δηζελοκινήτου, ὑπολογίζεται κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη ὡς ἑξῆς :¹

1, Ἴδε : Fairplay August 27, 1959. Ὅλα τὰ στοιχεῖα τὰ σχετικὰ μὲ τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων προέρχονται ἀπὸ τὸ ἄρθρον : «Fluctuations in shipping values». Τὸ φορτῆγόν τῶν 9.500 τόν. νεκροῦ βάρους (deadweight) παραμένει κατὰ τὸ «Fairplay» τὸ τυπικὸν τοιοῦτον. Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ τὸνδὲ δίδονται αἱ ἐξῆς ἀντιπροσωπευτικαὶ κατασκευαστικαὶ διαστάσεις εἰς πόδας : $425 \times 58 \times 29$ μέχρι τοῦ δευτέρου καταστρώματος καὶ 38 μέχρι τοῦ ἄνω καταστρώματος. Βύθισμα 25 πόδ. 8 Ἴντς. Μηχανὴ Δῆζελ ἱπποδυνάμειος 3.300 B.H.P. Ταχύτης 12 μίλια. Ἀτμοκίνητα βοηθητικά. Ἀνατάτη κλάσις εἰς Lloyd's Register καὶ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Βρετανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν.

ΠΙΝΑΞ ΙΙΙ

Χρονολογία	Παραγγελλόμενον Δηζελοκίνητον Φορτηγὸν 9500 τόν. D.W.		Ἑτοιμοπαράδοτον Φορτηγὸν 9500 τόν. D.W. με μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως	
	Συνολικὴ τιμὴ πλοίου £	Τιμὴ κατὰ τόν. D. W. £	Συνολικὴ τιμὴ πλοίου £	Τιμὴ κατὰ τόν. D. W. £
31 Δεκεμβρ. 1945	265.000	28-	24.000	25- 5
30 Ἰουνίου 1946	290.000	30-10	290.000	30-10
31 Δεκεμβρ. 1946	300.000	31-10	310.000	32-15
30 Ἰουνίου 1947	330.000	34-15	370.000	39-
31 Δεκεμβρ. 1947	350.000	37-	420.000	44- 5
30 Ἰουνίου 1948	360.000	38- .	420.000	44- 5
31 Δεκεμβρ. 1948	380.000	40-	425.000	44-15
30 Ἰουνίου 1949	400.000	42-	395.000	41-10
31 Δεκεμβρ. 1949	400.000	42-	320.000	33-15
30 Ἰουνίου 1950	400.000	42-	300.000	31-10
31 Δεκεμβρ. 1950	440.000	46- 5	450.000	47-10
30 Ἰουνίου 1951	480.000	50-10	550.000	58- 0
31 Δεκεμβρ. 1951	550.000	58-	675.000	71- 0
30 Ἰουνίου 1952	580.000	51-	610.000	64- 5
31 Δεκεμβρ. 1952	620.000	65- 5	600.000	63- 0
30 Ἰουνίου 1953	620.000	65- 5	600.000	63- 0
31 Δεκεμβρ. 1953	620.000	65- 5	580.000	61- 0
30 Ἰουνίου 1954	630.000	66- 5	580.000	61- 0
31 Δεκεμβρ. 1954	625.000	85-15	650.000	68-10
30 Ἰουνίου 1955	665.000	70-	710.000	74-15
31 Δεκεμβρ. 1955	690.000	72-10	775.000	81-10
30 Ἰουνίου 1956	730.000	76-15	865.000	91- 0
31 Δεκεμβρ. 1956	750.000	79	920.000	96-15
30 Ἰουνίου 1957	775.000	81-10	900.000	94-15
31 Δεκεμβρ. 1957	795.000	83-15	750.000	79- 0
30 Ἰουνίου 1958	800.000	84- 5	650.000	68-10
31 Δεκεμβρ. 1958	800.000	84- 5	675.000	71- 0
30 Ἰουνίου 1959	780.000	82-	635.000	67- 0

Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως τοῦ τυπικοῦ φορτηγοῦ 9.500 τόννων ἀνήρ-
χετο κατὰ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1939 εἰς μόνον £ 145.000 περίπου. Ἄλλ' ὥς
προανεφέρθη ἡ ἀντιπροσωπευτικότης τοῦ φορτηγοῦ τῶν 10.000 τόννων νεκροῦ
βάρους περίπου βαίνει φθίνουσα, τὴν θέσιν του δὲ καταλαμβάνουν σκάφη
καινουργῇ μεγαλυτέρας χωρητικότητος. Τὸ κόστος τούτων βαίνει ἐπίσης
αὐξανόμενον καὶ ἔχει ὥς ἐξῆς (βλ. πίν. IV)

Συντρέχει κάθε λόγος μελλοντικῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους ναυπηγήσεως
πλοίων εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον. Ἐκτὸς ἄλλων γενικωτέρας φύσεως
παραγόντων ἡ ἐφαρμογὴ νέων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων καὶ δὴ ἡ χρησιμο-
ποίησις τοῦ ἀτομικοῦ ἀντιδραστήρος μέλλει νὰ δξύνῃ τὴν τάσιν τῆς τοιαύτης
αὐξήσεως.

Καταλήγομεν ὅθεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὑπὸ τὰς παρούσας κοινωνικὰς
συνθήκας τὸ μέλλον τοῦ κλάδου τῶν ἐλευθέρων πλοίων εἶναι ὑπόθεσις τῶν

ΠΙΝΑΞ IV

Χρονολογία	Παραγγελλόμενον Δηζελοκίνητον Φορτηγόν 11.000 τόν. D.W. ως Άνοικτόν καί 13.000 τόν. ως Κλειστόν Shelter Deck ταχύτητος 15 μιλίων, άνοικτόν.			Έτοιμοπαράδοτον Φορτηγόν με μηχανάς έσωτερ. καύσεως, 11.000 τόν. D.W. ως Άνοικτόν καί 13.000 τόν. DW ως Κλειστόν Shelter Deck ταχύτ. 15 μιλίων, άνοικτόν.		
	Συνολική τιμή πλοίου £	Τιμή κατά τόν. D. W.		Συνολική τιμή πλοίου £	Τιμή κατά τόν. D.W.	
		άνοικτόν £	κλειστόν £		άνοικτόν £	κλειστόν £
30 'Ιουνίου 1956	1.015.000	92- 5	78- 0	1.200.000	109- 5	92-5
31 Δεκεμβ. 1956	1.045.000	95- 0	80-10	1.300.000	118- 0	100-0
30 'Ιουνίου 1957	1.080.000	98- 5	83- 0	1.250.000	113-15	96-5
31 Δεκεμβρ. 1957	1.105.000	100-10	85- 0	1.055.000	96- 0	81-5
30 'Ιουνίου 1958	1.110.000	101- 0	85-10	850.000	77- 5	65-5
31 Δεκεμβρ. 1958	1.110.000	101- 0	85-10	900.000	81-15	69-5
30 'Ιουνίου 1959	1.080.000	98- 5	83- 0	850.000	77- 5	65-5

μεγάλων συσσωρευθέντων κεφαλαίων τὰ ὅποια συνασπίζονται μετὰ τῶν χρηματιστικῶν τοιούτων ὑποβοηθούμενα ἐνίοτε ὑπὸ τοῦ κυβερνητικοῦ παράγοντος.

Ὅπως γράφει χαρακτηριστικῶς, ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς παράγων καὶ Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν Νέας Ὑόρκης κ. Μ. Κουλουκουνδῆς συνιστῶν τὸν ἐπιχειρηματικὸν συνασπισμόν :

« Συχνὰ νοσταλγῶ τὰ παλαιά, σκεπτόμενος τὴν δρᾶσιν μου εἰς τὰ
» νεανικά μου χρόνια, περὶ τὸ 1930, ὅτε ἦτο δυνατόν εἰς ἀνθρώπους με
» μερικὰ οἰκονομικὰ μέσα νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα
» καὶ νὰ ἀποκτήσουν με τὸν καιρὸν μίαν σημαντικὴν οἰκονομικὴν κατὰ
» στασιν. Αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ ἡ ἀξία τῶν πρὸς διάλυσιν
» εἶναι τόσον ὕψηλαί πλέον, ὥστε καὶ τοῦ οἰουδήποτε πλοιάρχου αἱ
» οἰκονομίαι μόλις νὰ δύνανται νὰ καλύψουν τὸ 10 ο/ο προκαταβολήν . . .
» Θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἐβλεπα στροφὴν πρὸς τὸν συνεταρισμόν, εἴτε εἰς τὴν
» κυριότητα τῆς χωρητικότητος, εἴτε εἰς στενὴν συνεργασίαν τῆς ναυ-
» λώσεώς της, ποὺ θὰ ἐπέτρεπεν εἰς ἕν σύνολον μικρῶν πλοιοκτητῶν νὰ
» διαπραγματεύωνται μεγάλας ἐργασίας »¹.

Ἡ ὑπαρξὶς μεγάλων ἐπιχειρηματικῶν συγκροτημάτων με συσσωρευμένα κεφάλαια, ἡ συνεργασία τούτων μετὰ τοῦ χρηματιστικοῦ κεφαλαίου καὶ ἡ ἐνίοτε βοήθεια τοῦ κυβερνητικοῦ τοιούτου μετατρέττει βαθμιαίως τὴν ἀξίαν τῆς ἐλευθερίας τῆς εἰσόδου εἰς τὴν βιομηχανίαν ἀπὸ πραγματικῆς εἰς ὀνομα-

1. «Ναυτικά Χρονικά». Πανηγυρικὴ ἐκδόσις. Ἰανουάριος 1957. Ἔρθρον τοῦ κ. Μ. Κουλουκουνδῆ, σελ. 9-11 ἐπὶ τῆς «Ἀνασκοπήσεως τῆς 25ετίας» 1931-1956.

στικήν. Ὅθεν αὐτὴ αὕτη ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῆς βιομηχανίας δημιουργεῖ τὰς συνθήκας τῆς ὀλιγοπωλιακῆς αὐτῆς διαρθρώσεως.

7. Ἀνασκόπησις.

Οὕτως ἔχει ἡ σημερινὴ εἰκὼν τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων ἡ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων, τῶν ὁρίων αὐτῆς καὶ τῶν βασικῶν παραγόντων οἱ ὅποιοι τὴν ἐπηρεάζουν. Ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρήσις ἀντιμετωπίζει εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγορὰν συνθήκας οὐχὶ πλήρους ἡ ἐλευτέρου ἀνταγωνισμοῦ, ὥς ἐσφαλμένως νομίζεται, ἀλλὰ προοδευτικῶς μονοπωλιακοῦ τοιοῦτου.

Τὸ γεγονός τῆς λειτουργίας τῆς ναυλαγορᾶς δι' ἐλεύθερα πλοῖα ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ δεικνύει ἀφ' ἑαυτοῦ, ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ γενικώτερον οἱ συντελεσταὶ τῆς παραγωγικῆς ὑπηρεσίας εἶναι ἐκτεθειμένοι εἰς κυκλικὰς διακυμάνσεις, τῶν ὁποίων τὴν πορείαν δὲν δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν. Ἀλλὰ τὰ αἷτια τῆς ἀποτόμου καὶ ὀξείας φύσεως τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων θὰ προσπαθῇσωμεν νὰ ἐξηγήσωμεν, ἀφ' οὗ πρῶτον ἀναλυθῶσι μερικαὶ βασικαὶ ιδιότητες τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς, ἡ γνῶσις τῶν ὁποίων εἶναι ἀπαραίτητος πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

8. Γενική παρατήρησις.

Εἰς τὰς εἰρηνικὰς περιόδους ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ ἐλεύθερα πλοῖα ἀποτελεῖ μηχανισμόν αὐτορρυθμιζόμενον.

Διὰ τὴν καλυτέραν κατανόησιν τῶν αἰτιῶν τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων πρέπει νὰ ἐξετάσωμεν κατὰ πρῶτον τὰ βασικά χαρακτηριστικά τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ἐξέτασις αὕτη προϋποθέτει τὴν ἐρευναν ὠρισμένων ιδιοτήτων τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος ἐν τῇ ναυλαγορᾷ.

Οἱ παράγοντες, οἱ ὅποιοι καθορίζουν τὴν ζήτησιν διὰ τὴν παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς φορτίων εἰς χῦμα εἶναι πολλοί. Ὅθεν δὲν εἶναι εὐκόλουν νὰ ἐκφράσωμεν τὴν ἐν λόγῳ ζήτησιν σχηματικῶς. Ἐὰν ἠθέλομεν θεωρήσει τινὰς τῶν παραγόντων τούτων ὡς σταθεροὺς πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς χαράξεως τῆς καμπύλης τῆς ζητήσεως, ὅπως πράττομεν εἰς συνήεις διαχαράξεις διαγραμμάτων, θὰ ὑπεπίπτομεν εἰς σοβαρὰ σφάλματα, καθόσον ἡ φορὰ τῆς τοιαύτης καμπύλης οὐδόλως θὰ ἔφερεν εἰς προσέγγισιν πρὸς τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα. Τούναντιον θὰ μᾶς ἀπεμάκρυνεν ἀπ' αὐτῆς. Ὡς ἐκ τούτου ἐξυπηρετούμεθα καλύτερον, ἐὰν ἐρευνήσωμεν τὰς κυριωτέρας ιδιότητας τῆς ζητήσεως, ὡς αὗται προκύπτουσιν ἀπὸ τὴν ζωὴν.

9. Μέτρησις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος.

Πρέπει νὰ γίνῃ δεκτὸν κατ' ἀρχήν, ὅτι ὁ ἔμπορος, ὅστις θέλει νὰ μεταφέρῃ τὸ εἰς χῦμα φορτίον του, ζητεῖ εἰς τὴν ναυλαγοράν οὐχὶ τὸ α ἢ τὸ β πλοῖον, ἀλλὰ τὴν κατὰ τὸν συμφερώτερον καὶ ἀποδοτικώτερον τρόπον παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς τοῦ φορτίου του. Ὅλοι οἱ φορτωταὶ ἐνδιαφέρονται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν συμφερωτέραν καὶ ἀποδοτικωτέραν μεταφορὰν τῶν φορτίων αὐτῶν ἀπὸ τὸν λιμένα ἢ ἀπὸ τοὺς λιμένας φορτώσεως εἰς τὸν λιμένα ἢ τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως.

Ὁ πλέον ἐνδεδειγμένος τρόπος μετρήσεως τῆς ζητήσεως διὰ τὴν παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν, τὴν ἐκτελουμένην ὑπὸ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογιῶν, εἶναι ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ βάρους τοῦ πρὸς μεταφορὰν φορτίου, σὺν τῇ διανομῇ ἀποστάσει κατὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοῦ, ἥτοι οἱ τόννοι—μίλια τοῦ μεταφερομένου φορτίου. Τοὺς τόννους—μίλια τοῦ πρὸς μεταφορὰν φορτίου καλοῦμεν «ἐκφραζομένην ἢ καθαρὰν ζήτησιν».

Ἀλλὰ τὸ πλοῖον μεταβλητῶν δρομολογιῶν, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἐκ τῆς ναυλώσεως υποχρεώσεις αὐτοῦ, πέραν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ταξιδίου μεταξὺ λιμένος ἢ λιμένων φορτώσεως καὶ λιμένος ἢ λιμένων ἐκφορτώσεως, συνη-

θέσφατα ὑποβάλλεται εἰς σειρὰν προσθέτων ὑποχρεώσεων ὅπως, π.χ. εἰς μετακινήσεις ὑπὸ ἔρμα, εἰς καθυστερήσεις κλπ. Ἐντεῦθεν προκύπτει οὐσιώδης διαφορὰ μεταξύ τῆς καθαρᾶς ὑπηρεσίας ἢ ὁποῖα μετρεῖται εἰς τόννους-μίλια καὶ τῆς ἀκαθαρίστου, ἢ ὁποῖα περιλαμβάνει τοὺς ἐξυπακουομένους πλόας καὶ ὑπηρεσίας. Ἡ «ἐκφραζομένη ζήτησις» ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν καθαρὰν ὑπηρεσίαν, διότι αὕτη καὶ μόνον ἐνδιαφέρει τοὺς φορτωτάς.

Ἡ διαφορὰ μεταξύ τῆς καθαρᾶς καὶ τῆς ἀκαθαρίστου ὑπηρεσίας, ἢ μεταξύ τῆς καθαρᾶς (ἐκφραζομένης) καὶ ἀκαθαρίστου ζητήσεως, προέρχεται ἀπὸ μίαν βασικὴν ιδιότητα τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ συγκεκριμένως ἀπὸ τὸν βαθμὸν εὐκινήσιας αὐτῆς. Εἶναι φανερόν, ὅτι διαφορετικὴ θὰ εἶναι ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ταξιδίου τινός, π.χ. ἀπὸ Βανκούβερ εἰς Ἀγγλίαν, ἐὰν ὑπάρχουν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως 50 πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν ξυλίας, ἀπὸ ὅ,τι θὰ εἶναι, ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ ἐκεῖ οὐδέν. Ὡστε δὲν εἶναι μόνον ἡ καθαρὰ ἢ ἐκφραζομένη ζήτησις, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀκαθάριστος ὑπηρεσία, ἢ ὁποῖα ἐπιδρᾷ ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς συνολικῆς τιμῆς τῶν ναύλων. Ἡ μέτρησις ὁμως ἡ ὁ ὑπολογισμὸς τῆς ἀκαθαρίστου ὑπηρεσίας δὲν ἔχει σταθερὰ δεδομένα, ἀλλ' ἐξαρτᾶται ἐξ ἐκάστης μεμονωμένης περιπτώσεως.

10. Αἱ πηγαὶ τῆς ζητήσεως.

Ὡς γνωστόν, τὸ πλοῖον μεταβλητῶν δρομολογίων ναυλοῦται διὰ τῶν κατωτέρω τρόπων :

α) Διὰ ναυλώσεως δι' ἐν ἡ πλείονα ταξίδια. Ἡ τοιοῦτου εἵδους ναυλώσις προϋποθέτει τὴν παραλαβὴν φορτίου ἀπὸ ἑνα ἢ περισσοτέρους λιμένας καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν αὐτοῦ ἐπίσης εἰς ἑνα ἢ περισσοτέρους λιμένας ἐπὶ συμφωνουμένη ἀμοιβῇ εἴτε κατὰ μεταφερόμενον τόννον εἴτε κατ' ἀποκοπὴν καὶ ὑπὸ ὅρους ποικίλλοντας ἀναλόγως τοῦ γεωγραφικοῦ τομέως ἐντὸς τοῦ ὁποίου πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ τὸ ταξίδιον τοῦτο.

β) Διὰ χρονοναυλώσεως (*Timecharter*), διὰ τῆς ὁποίας ὁ πλοιοκτῆτης συμφωνεῖ νὰ παραδώσῃ τὸ πλοῖον αὐτοῦ ἐπὶ ἐνοικίῳ εἰς ἄλλον ἐπιχειρηματίαν πρὸς ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ εἶναι 3 ἢ 6 μῆνες, εἰς εἰδικὰς δὲ περιπτώσεις καὶ ὀλόκληρα ἔτη. Κατὰ τὴν χρονοναύλωσιν ὁ πλοιοκτῆτης διατηρεῖ τὴν εὐθύνην τῆς ἐπανδρώσεως, τῆς μισθοτροφοδοσίας, τῆς ἀσφαλείσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς διατηρήσεως αὐτοῦ ἐν καλῇ λειτουργίᾳ.

γ) Δι' ἐνοικιάσεως *Bareboat or Demise charter*. Ὁ τύπος οὗτος ναυλώσεως δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς παραφύας τῆς χρονοναυλώσεως, μετὰ τὴν διαφορὰν, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ὁ ναυλωτής - ἐνοικιαστής ὑποκαθιστᾷ κατὰ τὸ συμφωνηθὲν χρονικὸν διάστημα τὸν πλοιοκτῆτην καὶ τοὺς

διαχειριστάς τοῦ πλοίου εἰς τὰς εὐθύνας ἀκόμη καὶ τῆς τεχνικῆς λειτουργίας αὐτοῦ. Ὁ ἐνοικιαστὴς ἀναλαμβάνει τὴν ἐκλογὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, πλὴν δὲ τῆς καταβολῆς τοῦ συμπεφωνημένου ἐνοικίου ὑπόχρεοῦται εἰς πληρωμὴν ὅλων τῶν δαπανῶν συντηρήσεως καὶ κινήσεως τοῦ πλοίου, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐξόδων μισθοτροφοδοσίας τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἀσφαλίσεων. Ἐν περιπτώσει ἀπώλειας τοῦ σκάφους ἀποζημιώνει τὸν πλοιοκτήτην διὰ προκαθωρισμένου ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος κατὰ κανόνα τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, τὴν ὅποιαν ὅπωςδῆποτε καλύπτει ἡ ἀσφάλεια. Τέλος ὁ ἐνοικιαστὴς - ναυλωτὴς ἀναλαμβάνει ν' ἀποδώσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὴν κατάστασιν παρέλαβε τοῦτο, πλὴν τῶν λόγῳ τοῦ χρόνου συνήθων φθορῶν. Ἐν ἄλλαις λέξεσιν ἡ περίπτωσις τῆς ἐνοικιάσεως τοῦ πλοίου Bareboat or Demise charter διαφέρει ἀπὸ τὴν ἀπλὴν χρονοναύλωσιν κατὰ τὸ ὅτι εἰς ταύτην ὁ ἐφοπλιστής, ὡς εἶδομεν διατηρεῖ τὴν εὐθύνην τῆς συντηρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν τρεχόντων ἐξόδων τῆς λειτουργίας αὐτοῦ ἐξαίρει τῶν καυσίμων.

δ) Κατὰ τὰς περιόδους ἐκτάκτου ἀνάγκης, ὅπως π.χ. κατὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον, πάντα σχεδὸν τὰ ἐλεύθερα πλοῖα ἐπιτάσσονται ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν φέρουσιν. Ἐπίσης ἐμπορικοὶ στόλοι παραδίδονται εἰς συμμαχικὰς κυβερνήσεις, ὡς π.χ. ὁ Ἑλληνικὸς παρεχωρήθη εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν καὶ τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν κατὰ τὸν β' παγκόσμιον πόλεμον πρὸς συμπλήρωσιν τῶν μεταφορικῶν αὐτῶν ἀναγκῶν. Αἱ κυβερνήσεις καταβάλλουσιν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἐνοίκιον καὶ οἱ ὅροι τῆς ἐπιτάξεως δὲν διαφέρουν βασικῶς ἀπὸ τοὺς τῶν χρονοναυλώσεων.

Τοὺς ναυλωτάς τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων δυνάμεθα νὰ κατατάξωμεν εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας :

1) Εἰς τοὺς ἐμπορευομένους φορτία εἰς χῦμα, οἱ ὅποιοι συνήθως χρησιμοποιοῦν τὸν τρόπον τῶν ἀπλῶν ναυλώσεων δι' ἐν ταξίδιον. Οὗτοι ἀποτελοῦσι τὴν μεγαλειτέραν κατηγορίαν ναυλωτῶν.

2) Εἰς τὰ μονοπώλια καὶ ὀλιγοπώλια τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ὁποῖα συνήθως συμπληρῶνουν τὰς μεταφορικὰς αὐτῶν ἀνάγκας διὰ χρονοναυλώσεως πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων. Τὰ μονοπώλια καὶ ὀλιγοπώλια αὐτὰ ἀποτελοῦσι τὴν δευτέραν εἰς μέγεθος κατηγορίαν ναυλωτῶν, ὁ δὲ διαφοροποιημένος τρόπος διὰ τοῦ ὁποίου προσφέρεται εἰς αὐτοὺς ἡ παραγωγικὴ ὑπηρεσία (βλ. Ἀρχεῖον «σελ. 541» ἀνάτυπον σελ. 10) ὀφείλει ν' ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς εἰδικὰς συνθήκας τῶν μεταφορῶν τὰς ὁποίας ἐξυπηρετοῦσιν. Αἱ μεγάλαι ἑταιρεῖαι τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τεχνικοοικονομικοὺς λόγους προτιμοῦν τὰ ἀποδοτικὰ καινουργῇ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων, τὰ κατεσκευασμένα μετ' ἐπιστάμενα ἐνδιάμεσα ὑποφράγματα. Ὁ τρόπος ναυλώσεων, ὁ χρησιμοποιούμενος συνήθως ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ ἐταιρειῶν, εἶναι αἱ ἀπλάτ' χρονοναυλώσεις. Ὅταν ὅμως αἱ ὀριακαὶ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι αὐτῶν εἶναι ἡμιμονίμου φύσεως, χρη-

σιμοποιοῦν καὶ τὸ Bareboat or Demise charter, μολονότι αἱ περιπτώσεις αὗται δὲν εἶναι πολὺ συνήθεις. Τὰ ὀλιγοπώλια ταῦτα, εὖρωστα οἰκονομικῶς κατὰ κανόνα, δύνανται νὰ ρυθμίζουσιν τὸ τοννάζ αὐτῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἐκείστοτε εἰδικὰς ἀνάγκας τῶν διαφόρων γραμμῶν, τὰς ὁποίας ἐλέγχουν.

3) Ἄλλη κατηγορία ναυλωτῶν εἶναι Κυβερνήσεις κρατῶν.

4) Τέλος, μεγάλοι τινὲς βιομηχανικοὶ οἴκοι, τῶν ὁποίων τὰ προϊόντα εἶναι ἐξαγώγιμα, προβαίνουνσιν ἐπίσης εἰς ἀπ' εὐθείας ναυλώσεις κατὰ τὸν ἓνα ἢ ἄλλον τρόπον.

Αἱ ναυλώσεις ὑπὸ τῶν ἀνεξαρτήτων ἐμπόρων δι' ἀπλᾶ ταξίδια ἢ σπανιώτερον διὰ μεγαλύτερα χρονικὰ διαστήματα καὶ αἱ χρονοναυλώσεις ὑπὸ τῶν ὀλιγοπωλίων τῶν τακτικῶν γραμμῶν συγκροτοῦν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ζητήσεως.

11. Ἡ ἰδιότης τῆς ἐξαρτήσεως τῆς ζητήσεως.

Αὕτη αὕτη ἡ φύσις τῶν πηγῶν τῆς ζητήσεως διὰ τὴν παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς φορτίων εἰς χῦμα καθορίζει τὸ κυρίαρχον χαρακτηριστικὸν τῆς ζητήσεως ταύτης. Ἡ ζήτησις διὰ τὴν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς φορτίων εἰς χῦμα εἶναι παράγωγος καὶ κατὰ συνέπειαν οὐχὶ αὐθυπόστατος ἢ πρωτότυπος. Αὕτη ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν ὄγκον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀπὸ τὴν διάρθρωσιν αὐτοῦ, καὶ ἀπὸ τὴν κατάστασιν ὠρισμένων βιομηχανιῶν σχετιζομένων πρὸς αὐτό. Ἡ ἐξάρτησις τῆς ζητήσεως ἀποτελεῖ θεμελιώδη παράγοντα τῆς παρατηρουμένης μεγαλειτέρας καὶ πλέον ἀποτόμου διακυμάνσεως τῆς ναυλαγορᾶς ἐν συγκρίσει μὲ τὰς διακυμάνσεις εἰς ἄλλους βιομηχανικοὺς τομεῖς. Σχετικῶς μὲ τὸν παράγοντα αὐτὸν δεόν νὰ ληθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι :

α) Αἱ χῶραι αἱ εἰσάγουσαι ἐμπορεύματα, μεταφερόμενα διὰ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων, κατὰ κανόνα παράγουσιν ἐντοπίως μέρος τῶν εἰσαγομένων ἀγαθῶν. Δηλαδή αἱ εἰσαγωγαὶ ἀντιπροσωπεύουσιν ὠρισμένον ποσοστὸν τῆς ἐντοπίας καταναλώσεως. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο δὲν εἶναι σταθερόν, ἀλλὰ μεταβαλλόμενον.

β) Ἡ γεωγραφικὴ διάρθρωσις τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως βιομηχανικῶν προϊόντων, πρώτων ὑλῶν καὶ γεωργικῶν εἰδῶν, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ ἀφορᾷ τὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων δὲν εἶναι σταθερά, ἀλλὰ μεταβαλλομένη.

γ) Ἡ ὅλη διάρθρωσις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἀλλοιοῦται συνεχῶς ἐξ αἰτίων, ὀφειλομένων εἰς τὸ παγκόσμιον κοινωνικόν, πολιτικόν, οἰκονομικόν καὶ φυσικὸν περιβάλλον.

Ὁ Σκανδιναυὸς οἰκονομολόγος κ. Johan Seland γράφει τὰ ἐξῆς σχετικῶς μὲ τὴν δυσκολίαν προγνώσεως τῆς μελλοντικῆς ζητήσεως χωρητικότητος :

«Από την Άλλην πλευράν, ή πρόγνωσις διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοννάζ δύνανται νά εἶναι ἀμυδροτέρα ἀπό τήν πρόγνωσιν τῆς παραγωγῆς καί καταναλώσεως (Σημ. ΒΝΜ τῆς παγκοσμίου), ἐπὶ τῶν ὁποίων βασιζέται (ή ζήτησις τοννάζ). Ὅταν κατὰ τὰς ἀρχάς τοῦ 1956 οἱ οἰκονομολόγοι προέβλεψαν, ὅτι ή κατανάλωσις ἐνεργείας εἰς τήν Δυτικὴν Εὐρώπην θά ἦτο 20 ο/ο μεγαλειτέρα κατὰ τὸ 1960 ἀπὸ ὅ,τι ἦτο τὸ 1955, ὁ περισσότερος κόσμος θά ἐθεώρει τήν πρόβλεψιν αὐτὴν ὡς ἀρκετὰ ἀκριβῆ, ἐὰν ἀπεδεικνύετο ὅτι ή αὐξήσις ἀντὶ 20 ο/ο ἦτο 15 ο/ο ἢ 25 ο/ο. Ἐν τούτοις εἰς τὰς σχέσεις τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ή κατὰ 5 ο/ο «ἀστοχία» σημαίνει, ὅτι θά μεταφερθῶσιν εἰς Εὐρώπην 40 ἑκατομμύρια τόννοι περισσότεροι ἢ ὀλιγώτεροι γαιάνθρακες ἢ πετρελαιοειδῆ. Τοιαύτη διαφορά εἶναι πολ- λάκις ἀρκετὴ νά δημιουργήσῃ ἢ νά διασπάσῃ μίαν καλὴν κατάστασιν εἰς τήν ναυλαγοράν».

«Πράγματι μία διαφορά 40 ἑκ. τον. τόννων, προκειμένου διὰ τὸ ὑπερατλαντικὸν ἐμπόριον τῶν γαιανθράκων, εἶναι ἱκανὴ νά δώσῃ ἐργασίαν ἐπὶ ἓν ἔτος εἰς 500 πλοῖα τύπου Λίμπερτυ, ἥτοι εἰς τόσῳ μεγάλῃ χωρητικότητᾳ ὅσῃν ἀντιπροσωπεύουν τὰ κατὰ τὸ παρὸν (1959) παρωπλισμένα πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων».

Καί κατωτέρω :

«Αἱ περισσότεραι περιοχαὶ παράγουσιν ἐντοπίως τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἐνεργειακῶν αὐτῶν ἀναγκῶν. Αἱ εἰσαγωγαὶ διὰ συμπληρωματικὴν παραγωγὴν ἐνεργείας καλύπτουσιν ἀρκετὰ στενὸν ὄριον. Ἐὰν περιοχὴ τις παράγῃ περὶ τὰ 80 ο/ο τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς δι' ἐνεργειακὸν δυναμικὸν καὶ εἰσαγάγῃ τὰς ὑλὰς διὰ παραγωγὴν τῶν ὑπολειπομένων 20 ο/ο, ή ἀκριβὴς πρόγνωσις διὰ τήν παραγωγὴν τῆς περιοχῆς μαζί με μίαν κατὰ 5 ο/ο ἀστοχον πρόγνωσιν τῆς καταναλώσεως, δύναται νά ἐπιφέρῃ ἀστοχίαν 25 ο/ο ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῆς διὰ τοννάζ»¹.

Καθίσταται ὅθεν φανερόν ὅτι τὰ αἷτια τὰ ὁποῖα καθορίζουν τὴν ιδιότητα τῆς ἐξαρτήσεως τῆς ζητήσεως εἶναι μεταβλητά. Πᾶσα ἀλλαγὴ εἰς τὴν παραγωγὴν ἢ εἰς τὴν κατανάλωσιν ἐν τῇ χώρα τοῦ προορισμοῦ τῶν ἀγαθῶν, τῶν μεταφερομένων διὰ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων, δύναται νά ἔχῃ πολλαπλοῦν ἀποτέλεσμα ἐπὶ τῆς ζητήσεως τῆς χωρητικότητος. Ἡ ἐξάρτησις τῆς ζητήσεως, ή ὁποία ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι αὕτη εἶναι παράγωγος, εἶναι καὶ ή κλεις διὰ τὴν ἐξήγησιν τοῦ φαινομένου τῶν μεγάλων καὶ συχνάκις

1. Johan Seland: (Director of Economic Research, Norwegian Ship-owners Association) «On Forecasts and Forecasters. Pitfalls of Predicting Tonnage Demands» in «Shipping World» 13 January 1960.

ἀποτόμων διακυμάνσεων τῆς ζητήσεως πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων εἰς τὴν ναυλαγοράν.

12. Ἡ ἐλαστικότητα τῆς ζητήσεως χωρητικότητος.

Διὰ λόγους σημειωθέντας εἰς τὸ Κεφάλαιον Α' (Ἀρχεῖον σελ. 538 ἢ ἀνάτυπον σελ. 10) προτιθέμεθα νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὴν ἔννοιαν τῆς ἐλαστικότητος εἰς τὴν γενικωτέραν καὶ ἀπλουστέραν αὐτῆς μορφήν.

Ὡς γνωστόν, ὑπάρχει μία συγκεκριμένη σχέσις μεταξύ τῆς τιμῆς ἀγαθοῦ τινος ἢ ὑπηρεσίας τινὸς καὶ τῆς ζητουμένης ποσότητος τοῦ ἀγαθοῦ τούτου ἢ τῆς ὑπηρεσίας. Ἐὰν λ.χ. ὑποθέσωμεν, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ ἀνῆρχετο εἰς δυσθεώρητα ὕψη, θὰ ἦτο φυσικὸν νὰ φναμένωμεν μείωσιν τῆς ζητήσεως διὰ μεταφορικὴν χωρητικότητα καὶ τάνάπαλιν. Ἀλλ' ἡ σχέσις αὕτη, ἡ ὁποία ἰσχύει ἐπὶ τῆς μεγάλης πλειονότητος τῶν ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν — συμπεριλαμβανομένων καὶ ἐκείνων τὰ ὁποῖα πωλοῦνται εἰς ἀγοράν λειτουργοῦσαν ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ — δὲν ὑποβοηθεῖ εἰς τὸν σαφῆ καὶ ἀκριβῆ καθορισμὸν τῆς φύσεως τῆς ζητήσεως.

Ὁ βαθμὸς τῆς αὐξήσεως ἢ τῆς ἐλαττώσεως τῆς καταναλώσεως ἀγαθοῦ τινος ἢ ὑπηρεσίας τινὸς εἰς δεδομένην περίοδον διαφέρει ἀπὸ τὸν βαθμὸν μείωσης ἢ αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ ἀγαθοῦ ἢ τῆς ὑπηρεσίας κατὰ τὴν ἰδίαν περίοδον. Οὕτως ἡ ζήτησις διὰ τὰ εἶδη πρώτης ἀνάγκης, ὅπως εἶναι ὁ σῖτος, τὰ δημητριακὰ ἐν γένει, ὁ χάλυψ κλπ. δὲν ἀντιδρᾷ σημαντικῶς εἰς τὰς αὐξομειώσεις τῆς τιμῆς αὐτῶν, εἶναι δηλαδὴ «Ἀνελαστική». Τὸναντίον ἡ ζήτησις δι' αὐτοκίνητα ἢ ραδιόφωνα ἀντιδρᾷ σημαντικῶς ἔναντι τῶν ἀλλαγῶν τῆς τιμῆς· εἶναι δηλαδὴ «Ἐλαστική».

Ὡς βασικὸν κριτήριον διὰ νὰ καθορίσωμεν, ἐὰν ἡ ζήτησις δι' ἀγαθὸν τι ἢ δι' ὑπηρεσίαν τινὰ εἶναι Ἐλαστικὴ ἢ ὄχι, λαμβάνομεν τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συνολικῆς δαπάνης διὰ τὸ ἀγαθὸν ἢ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν. Ἐὰν δηλαδὴ ἡ συνολικὴ δαπάνη αὐξηθῇ, ὅταν ἡ τιμὴ μειωθῇ, τότε λέγομεν ὅτι ἡ ζήτησις εἶναι ἐλαστικὴ. Ἐὰν ἡ συνολικὴ δαπάνη μειωθῇ, ὅταν ἡ τιμὴ μειωθῇ, τότε λέγομεν, ὅτι ἡ ζήτησις εἶναι Ἀνελαστικὴ. Ἐὰν ἡ συνολικὴ δαπάνη (πάντοτε εἰς τὴν δεδομένην περίοδον) εἴτε κατὰ τὴν αὐξήσιν εἴτε κατὰ τὴν μείωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἀγαθοῦ ἢ τῆς ὑπηρεσίας παραμείνῃ ἡ ἰδίᾳ, τότε λέγομεν, ὅτι τὸ ἀγαθὸν ἢ ἡ ὑπηρεσία ἔχουσιν ἐλαστικότητα τὴν μονάδα. Ἐὰν ἡ συνολικὴ δαπάνη μειωθῇ, ὅταν αὐξηθῇ ἡ τιμὴ τοῦ ἀγαθοῦ, τότε λέγομεν ὅτι ἡ ζήτησις διὰ τὸ ἀγαθὸν ἢ τὴν ὑπηρεσίαν εἶναι ἐλαστικὴ. Ἐὰν ἡ συνολικὴ δαπάνη διὰ τὸ ἀγαθὸν αὐξηθῇ, ὅταν αὐξηθῇ καὶ ἡ τιμὴ, τότε λέγομεν ὅτι ἡ ζήτησις εἶναι ἀνελαστικὴ¹.

1. Διὰ λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν τῆς ἐννοίας τῆς ἐλαστικότητος (Ide α) J. S. Bain, «Pricing Distribution and Employment», σελ. 30-36. β) P. A. Samuelson:

Πρέπει να σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐλαστικότης τῆς ζητήσεως ἀγαθοῦ τινος εἶναι διαφορετικὴ εἰς ἐκάστην τιμὴν καὶ ὅτι ἡ ἔννοια τῆς ἐλαστικότητος εἶναι ἐφαρμοσίμος μόνον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συνήθων τιμῶν μιᾶς ἀγορᾶς. Ἐν ἄλλαις λέξεις, καὶ αὐτὴ ἀκόμη ἡ ζήτησις τοῦ ἀρτου θὰ μετετρέπετο εἰς ἐλαστικὴν, ἐὰν ἡ τιμὴ αὐτοῦ εἰς τινὰ ἀγορὰν ἤθελεν ἐξέλθει τῶν συνήθων ὁρίων τῆς καὶ ἀνήρχετο ἀποτόμως εἰς δυσθεώρητα ὕψη, μὴ ἐπιτρέποντα εἰς κοινωνικὰς δμάδας χαμηλοῦ ἐισοδήματος τὴν ἀγορὰν του.

Εἶναι φανερόν, ὅτι ὑπάρχουσιν ἀγαθὰ ἢ ὑπηρεσίαι, τῶν ὁποίων ἡ ζήτησις δύναται νὰ εἶναι περισσότερο ἀνελαστικὴ ἀπὸ τὴν ζήτησιν ἄλλων, ἢ ὅποια εἶναι ἐπίσης ἀνελαστικὴ, ὡς ἐπίσης ὑπάρχουσιν ἀγαθὰ ἢ ὑπηρεσίαι τῶν ὁποίων ἡ ζήτησις εἶναι περισσότερο ἐλαστικὴ ἀπὸ τὴν ζήτησιν ἄλλων, ἢ ὅποια εἶναι ἐπίσης ἐλαστικὴ. Ὁ βαθμὸς δηλαδὴ τῆς ἀνελαστικότητος ἢ τῆς ἐλαστικότητος διαφέρει ἀπὸ ἐνὸς ἀγαθοῦ ἢ ὑπηρεσίας εἰς ἄλλην. Εἰδικῶς, ἡ ζήτησις διὰ τὰ εἶδη πρώτης ἀνάγκης, οἷα εἶναι τὰ σιτηρὰ καὶ τὰ λοιπὰ δημητριακὰ, ὁ γαιάνθραξ, κλπ. εἶναι κατὰ κανόνα ἀνελαστικῆς φύσεως, καθόσον ἡ ἔκτασις τῆς καταναλώσεως αὐτῶν παραμένει κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀνεπηρέαστος ἀπὸ τὰς τυχόν αὐξομειώσεις τῆς τιμῆς των ἐντὸς δοθείσης περιόδου. Πλὴν τῶν εἰδῶν τούτων καὶ τὰ περισσότερα τῶν μεταφερομένων εἰς χῦμα ἀγαθῶν εἶναι ἀνελαστικῆς φύσεως.

Οἱ βασικοὶ παράγοντες, οἱ ὅποιοι καθορίζουν τὴν ἐλαστικότητα τῆς ζητήσεως διὰ χωρητικότητα εἶναι οἱ ἀκόλουθοι :

1) Ἡ ἐλαστικότης τῆς ζητήσεως τῶν πρὸς μεταφορὰν ἀγαθῶν ἐν τῇ ἀγορᾷ τῆς τελικῆς καταναλώσεως.

2) Τὸ ποσοστὸν τοῦ ναύλου ἐπὶ τῆς συνολικῆς τιμῆς τοῦ προϊόντος, υπολογιζομένης ἐν τῇ ἀγορᾷ τῆς καταναλώσεως. Ὡς γνωστόν, ἡ εἰς χῦμα μεταφορὰ ξηρῶν ἢ ὑγρῶν φορτίων ἀποτελεῖ μὲν τὸν εὐθηνότερον τρόπον μεταφορᾶς εἰς σημαντικὰς ἀποστάσεις, ἀλλὰ πάντως τὸ μεταφορικὸν κόστος δὲν εἶναι καθόλου ἀμελητέον.

3) Αἱ ἐποχιακαὶ ἀλλαγαὶ εἰς τὴν τιμὴν πωλήσεως τοῦ μεταφερομένου ἀγαθοῦ ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀλλαγὰς εἰς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων διὰ μεταφορὰν του.

4) Ἡ ὑπαρξὶς ἢ μὴ πλειόνων τρόπων μεταφορᾶς.

Ἄς ὑποθέσωμεν πρὸς στιγμήν, ὅτι ἡ καυλαγορὰ διὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων ἀσχολεῖται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν καὶ λοιπῶν δημητριακῶν, καὶ ὅτι τὰ πλοῖα τοῦ τύπου τούτου δὲν ἔχουν παραγωγικὴν ἱκανότητα, ὅπως μεταφέρωσιν ἄλλο ἀγαθόν.

Ἐπεταὶ ὅτι :

α) Ἐφ' οὗ ἡ ζήτησις διὰ κατανάλωσιν τῶν σιτηρῶν - δημητριακῶν εἶναι

ἀνελαστική, δὲν ὑπάρχουν πολλαὶ πιθανότητες, ὅτι ἐνδεχόμεναι μεταβολαὶ εἰς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων θὰ ἐπηρεάσουν τὴν ποσότητα τῆς καταναλώσεως. Ἐὰν λόγου χάριν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων μειωθῇ, ἡ συνεπαγομένη ἐλάττωσις τοῦ κόστους διὰ τὸν εἰσαγωγέα καὶ ἡ δυνατότης, ἥτις τῷ παρέχεται, ὅπως πωλήσῃ τὰ σιτηρὰ—δημητριακὰ αὐτοῦ εἰς χαμηλοτέραν τιμὴν, δὲν θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν ἀνάλογον αὐξήσιν τῶν πωλήσεών του.

β) Μολονότι δὲν ἐπηρεάζει αἰσθητῶς τὴν ποσότητα τῆς καταναλώσεως, τὸ ὕψος τοῦ κόστους μεταφορᾶς ἔχει ἰδιαίτεραν σημασίαν ὡς παράγων καθορισμοῦ τῆς τελικῆς τιμῆς τοῦ ἀγαθοῦ. Διὰ τοῦτο, ὅταν ἡ ζήτησις δι' ἀγαθόν τι εἶναι ἀνελαστική, ὅσω μεγαλύτερον εἶναι τὸ ποσοστὸν τοῦ κόστους μεταφορᾶς τὸ περιεχόμενον ἐν τῇ τελικῇ τιμῇ, τόσω περισσότερον εὐαίσθητοι γίνονται οἱ φορτωταὶ καὶ οἱ εἰσαγωγεῖς εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἀτυχῶς δὲν ὑπάρχουν στατιστικαὶ μελέται σχετικῶς μὲ τὸ τόσον σπουδαῖον θέμα τῆς τιμῆς τῶν ναύλων ἐν σχέσει μὲ τὴν τελικὴν τιμὴν τοῦ μετακομισθέντος προϊόντος εἰς τὴν ἀγορὰν καταναλώσεως, ἀνευρίσκονται ὁμως ἀρκετὰ διεσκορπισμένα στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα ὁδηγοῦν εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι τὸ κανονικὸν κόστος τοῦ ναύλου σιτηρῶν—δημητριακῶν δὲν ἀποτελεῖ περισσότερον ἀπὸ τὰ 20 ο/ο τῆς τιμῆς καταναλώσεως αὐτῶν¹.

Ὁ ἀνελαστικὸς χαρακτὴρ τῆς ζήτησεως τῶν σιτηρῶν—δημητριακῶν εἰς τὰς ἀγορὰς καταναλώσεως καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ναῦλοι ἀντιπροσωπεύουσιν ὑπολογίσιμον μὲν, ἀλλ' οὐχὶ ἐξαιρετικῶς μέγα ποσοστὸν τῆς τιμῆς καταναλώσεως, ἀποτελοῦν συντελεστὰς τῆς ἀνελαστικῆς διαμορφώσεως τῆς ζήτησεως χωρητικότητος διὰ μεταφορὰν τῶν φορτίων τούτων.

Αἱ μεταβολαὶ εἰς τὴν τιμὴν καταναλώσεως τῶν σιτηρῶν—δημητριακῶν καὶ τὸ κόστος τῆς ἀποθηκεύσεως ἀποτελοῦν ἕτερα κριτήρια, βασικῆς καὶ αὐτὰ σημασίας διὰ τὸν φορτωτὴν, εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ ἀναζήτησιν χωρητικότητος. Ὅσω μεγαλειτέρα εἶναι ἡ τιμὴ καταναλώσεως τοῦ πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματος, τόσω ὀλιγώτερον ὁ φορτωτὴς λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ κόστος τῆς προσωρινῆς ἢ σταθερᾶς ὑψώσεως τῶν ναύλων, καὶ τὰνάπαλιν. Ἐπίσης ὅσω μεγαλιέτερον εἶναι τὸ κόστος τῆς ἀποθηκεύσεως ἐμπορεύματός τινος τόσω ὀλιγώτερον ὁ φορτωτὴς ὑπολογίζει τὸ κόστος τῶν προσωρινῶς ἢ σταθερῶς ὑψηλῶν ναύλων, καὶ τὰνάπαλιν.

Τὸ κόστος τῆς ἀποθηκεύσεως φορτίων εἰς χῆμα εἶναι συνήθως ὑψηλόν². Ὅταν ὑπάρχῃ στενότης χώρου ἀποθηκεύσεως δι' ἀγαθὰ ὅπως τὰ σιτηρὰ—δημητριακὰ, τῶν ὁποίων ἡ μεταφορὰ εἶναι ἐποχικὴ, τὸ πρόβλημα ὀξύνεται

1. Βλέπε: H. Gri p a i o s, «The Coordination of market forces in Ocean tramp Shipping with special reference to the Period 1920-1939».

2. Π.χ. διὰ τὴν περίοδον 1921-1930 βλέπε: Benjamin Graham, «Storage and Stability».

καὶ ἀπαιτεῖ σοβαροὺς ἐπιχειρηματικούς ὑπολογισμούς. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις οἱ φορτωταὶ ἀναγκάζονται νὰ μεταφέρωσι τὸ ἐμπόρευμά των ἀνεξαρτήτως τοῦ ὕψους τοῦ ναύλου, τὸν ὅποιον ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καλεῖ νὰ πληρώσουν, διότι ἄλλως, προκειμένου περὶ σιτηρῶν — δημητριακῶν, θὰ ἦσαν ὑποχρεωμένοι ὅπως πωλήσουν τὸ προῖον αὐτῶν εἰς τὸν τόπον τῆς παραγωγῆς, εἴτε δι' ἀνθρωπίνην κατανάλωσιν, εἴτε ἐνίοτε καὶ διὰ κατανάλωσιν ὑπὸ κτηνῶν. Δοθείσης δὲ τῆς ἀνελαστικότητος τῆς ζητήσεως τῶν προϊόντων τούτων καὶ ἐν τῇ ἐσωτερικῇ ἀγορᾷ, ἡ ἀνωτέρα διέξοδος δὲν εἶναι καθόλου ἐλκυστικὴ διὰ τὸν ἔμπορον. Ἐὰν ἐπιπροσθέτως ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ζήτησις διὰ τροφὴν κτηνῶν δὲν ὑπόκειται εἰς οὐσιώδεις αὐξομειώσεις καὶ ἡ διεσθυσίς νέων ποσοτήτων εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν τὴν ὑποτίμησιν τοῦ ἐμπορεύματος, ὁ φορτωτὴς πολλάκις ἀποφασίζει νὰ περικύψῃ τὴν ζημίαν του, μεταφέρων τὸ ἐμπόρευμα εἰς ἄλλον τόπον, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὕψους τῶν ναύλων.

Εἰς ἅς περιπτώσεις ὑπάρχουν διαφορετικοὶ τρόποι μεταφορᾶς τοῦ ἐμπορεύματος ὁ φορτωτὴς ἔχει μεγαλυτέραν εὐχέρειαν ἐλογῆς. Περιττὸν νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ διάφοροι τρόποι μεταφορᾶς σταθμίζονται κυρίως ἐπὶ τοῦ κόστους αὐτῶν. Εἰς ὑπερωκεανεῖους μεταφορὰς φορτίων εἰς χῦμα, τὰ ὑποκατάστατα τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἢ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων εἶναι οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτα. Τὸ κόστος μεταφορᾶς τοιούτων φορτίων ἀπὸ ἀέρος ἢ διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν θὰ ἦτο ὑπερβολικόν, καθότι οἱ ἐπιχειρηματῆται τῶν ἀεροπορικῶν ἢ τῶν τακτικῶν θαλασσίων γραμμῶν ἐνδιαφέρονται κυρίως διὰ μεταφορὰν τῶν καλουμένων εὐγενῶν φορτίων καὶ βιομηχανοποιημένων ἢ ἡμιβιομηχανοποιημένων ἐμπορευμάτων ἐπὶ ὑψηλοτέρῳ ναύλῳ.

Προφανῶς, ἡ μὴ ὑπαρξίς πλείονων τρόπων μεταφορᾶς περιορίζει τὴν εὐαισθησίαν τῆς ζητήσεως. Ὅταν ὁ φορτωτὴς προβλέπῃ, ὅτι τὸ κέρδος του θὰ μειωθῇ ἢ ἡ ζημία του θὰ αὐξηθῇ, ἐὰν ἀμβλύνη τὴν ἐπαγρύπνησιν του πρὸς ἐξεύρεσιν χωρητικότητος, μὴ ὑπαρχόντων διαφορετικῶν μέσων, εἶναι φυσικὸν νὰ ἀποφασίσῃ τὴν ναύλωσιν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς τρεχοῦσης τιμῆς τῶν ναύλων. Τοιουτοτρόπως, οἱ φορτωταὶ δὲν δύνανται διὰ τοῦ ρόλου των νὰ καταστήσουν τὴν ζήτησιν δι' ὑπερθαλασσίαν μεταφορὰν φορτίων εἰς χῦμα εὐαισθητοτέραν εἰς τὰς μεταβολὰς τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

Μεταξὺ τῶν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον μεταφερομένων εἰς χῦμα ἐμπορευμάτων ὑπάρχουσι πολλὰ κοινὰ χαρακτηριστικά. Κατὰ κανόνα, ἡ ζήτησις διὰ τὴν τελικὴν κατανάλωσιν τῶν ἀγαθῶν τούτων εἶναι ἀνελαστικὴ μὲ πιθανὴν ἐξαίρεσιν τῆς ξυλείας καὶ τῶν γενικῶν φορτίων. Ὁ ναῦλος, ἐξαίρεσει τῶν γαιανθράκων, καὶ τινων μεταλλευμάτων, τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς τῶν ὁποίων πολλάκις φθάνει ἢ καὶ ὑπερβαίνει τὰ 50 ο/ο τῆς τιμῆς πωλήσεως, ἀποτελεῖ ὑπολογίσιμον μὲν, ἀλλ' οὐχὶ μέγα ποσοστὸν τῆς τιμῆς καταναλώ-

σεως. Ὁ τρόπος μεταφορᾶς τῶν ἐν λόγῳ φορτίων εἰς χῦμα στερεοτύπως σχεδὸν ἀντιπροσωπεύεται ὑπὸ τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων. Ἐξαιρέσεις παρουσιάζουσιν ἐνίοτε ἡ ζάκχαρις καὶ τὰ δημητριακά, ἀλλὰ αἱ ποσότητες τούτων, αἱ μεταφερόμεναι διὰ διαφορετικῶν μεθόδων εἶναι περιωρισμένα. Σημειωτέον, ὅτι μὲ πιθανὴν ἐξαίρεσιν τῆς ξυλείας, ἡ προσφορὰ τῶν ἀγαθῶν αὐτῶν εἶναι ἀνελαστική, ὅπως συμβαίνει καὶ μὲ τὴν ζήτησιν αὐτῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται, ὅτι ἡ ζήτησις διὰ μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ὑπὸ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων εἶναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀνελαστική. Ἐπομένως αἱ ἀπότομοι μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δὲν δύνανται νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν ἐλαστικότητα αὐτῆς, ἀλλὰ εἰς τοὺς παράγοντας ἀπὸ τοὺς ὁποίους ἡ ζήτησις ἐξαρτᾶται καὶ οἱ ὁποῖοι εὐρίσκονται ἐκτὸς τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ναυλαγορᾶς.

13. Ἡ ζήτησις εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον.

Χάριν σαφεστεράς κατανοήσεως ὠρισμένων ιδιοτήτων τῆς ζήτησεως χωρητικότητος καὶ τῶν οἰκονομικῶν φαινομένων τῶν σχετιζομένων πρὸς αὐτήν, ἐξετάζομεν τὴν ζήτησιν εἰς δύο περιόδους καὶ συγκεκριμένως εἰς τὴν «Βραχυπρόθεσμον» καὶ εἰς τὴν «Μακροπρόθεσμον» περίοδον.

Διὰ τοῦ ὅρου «Βραχυπρόθεσμος περίοδος» ἐννοεῖται ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει τὸ σχετικῶς μικρᾶς διαρκείας χρονικὸν διάστημα μεταξύ τῆς διαπραγματεύσεως καὶ τῆς ἐνάρξεως τῆς ὑπηρεσίας τῆς μεταφορᾶς. Κατὰ τὸ βραχὺ τοῦτο διάστημα, ὁ ἐξαγωγεὺς ζητεῖ ἐν ἡ περισσότερα πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων, ἔτοιμα εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως (Spot ship) ἢ πλησίον αὐτοῦ. Ἡ ἄλλως ἀναθέτει εἰς ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον ἱκανὸν διὰ τοῦ ἐπαρκοῦς τοννάζ τὸ ὅποιον ἐκπροσωπεῖ, νὰ πραγματοποιήσῃ τὰς μεταφορικὰς του ἀπαιτήσεις.

Εἶναι εὐνόητον, ὅτι ὁ φορτωτῆς ἀντιδρᾷ διαφορετικῶς, ἐὰν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς βραχυπρόθεσμου περιόδου προσφέρεται τοννάζ ἐπαρκές, ἵνα καλύψῃ τὰς τρεχούσας ἀνάγκας αὐτοῦ, παρ' ὅτι θὰ ἀντέδρα, ἐὰν τὸ προσφερόμενον τοννάζ ἦτο ἀνεπαρκές. Εἰς περίπτωσιν ὑπεραρκείας ὁ φορτωτῆς ἔχει νὰ ὑπολογίσῃ τὸ περιθώριον μεταξύ τῆς τιμῆς τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν χώραν τοῦ προορισμοῦ καὶ τῆς τιμῆς τοῦ ἰδίου ἐμπορεύματος εἰς τὴν χώραν τῆς ἐξαγωγῆς, προσθέτων εἰς τὴν τελευταίαν τὸ κόστος τοῦ ναύλου, τῆς ἀσφαλείας καὶ διαφόρων γενικῶν μικροεξόδων, παρεμπιπτόντων κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν μεταφορὰν. Ἐὰν μὲν τὸ περιθώριον τοῦτο εἶναι ἱκανοποιητικὸν ἀπὸ ἀπόψεως τοῦ μεγαλειτέρου ἐπιτευξίμου κέρδους ἢ τῆς κατὰ τὸ δυνατόν μικροτέρας ζημίας, ὁ φορτωτῆς προέρχεται μετὰ τοῦ εἰσαγωγέως εἰς συμφωνίαν C.I.F. πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου εἰς ὠρισμένον λιμένα ἢ λιμένας. Ἐὰν ὅμως τὸ περιθώριον δὲν εἶναι ἱκανοποιητικόν, ἢ ἐὰν ὁ φορτωτῆς προβλέπῃ βελτίωσιν εἰς τινὰ ἀγοράν, ὅπου δύνανται νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ ἐμπόρευμα

αὐτοῦ ὑπὸ ἱκανοποιητικὰς συνθήκας, τότε ἐνεργεῖ τὴν φόρτωσιν ὑπὸ τὸν ὅρον «διὰ διαταγὰς»¹. Ἐννοεῖται, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν λιμένων, ὅπου δύναται νὰ ὀρισθῇ τελικῶς ἡ ἐκφόρτωσις ἐμπορεύματος φορτωθέντος «διὰ διαταγὰς» δὲν εἶναι ἀπεριόριστος.

Ἄλλη διέξοδος διὰ τὸν ἐξαγωγέα, ὡς ἔχει ἤδη σημειωθῇ, εἶναι ἡ ἀποθήκευσις τοῦ προϊόντος μὲ προοπτικὴν, ὅτι εἰς ἀπώτερον χρόνον (ἤτοι εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον), εἴτε ἡ τιμὴ του θὰ αὐξηθῇ εἴτε ἡ τιμὴ τῶν ναύλων θὰ ἐκπέσῃ. Δύναται ἐπίσης ὁ φορτωτὴς νὰ πωλήσῃ τὸ ἐμπόρευμα αὐτοῦ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν ἢ νὰ περικόψῃ τὴν τυχόν προβλεπομένην ζημίαν του, δι' ἀποδοχῆς μεταφορᾶς ὑπὸ δυσμενεῖς ὁρους.

Ἡ προοπτικὴ τοῦ φορτωτοῦ σχετικῶς μὲ τὴν μελλοντικὴν τιμὴν τοῦ ἐμπορεύματός του, βασιζομένη ἐπὶ τῶν πληροφοριῶν, τὰς ὁποίας ἔχει συγκεντρώσει διὰ τὸ κόστος καὶ τὴν διαθεσιμότητα ἢ μὴ χώρου ἀποθηκείσεως, ὡς καὶ διὰ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τοῦ ἐμπορεύματός του ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς καὶ τῆς διεθνoῦς ἀγορᾶς, καθορίζει τὴν τελικὴν αὐτοῦ ἀπόφασιν περὶ διαθέσεως τοῦ ἐμπορεύματος αὐτοῦ.

Ἵπάρχει πάντοτε ἡ δυνατότης, καθ' ἣν τὸ περιθώριον μεταξύ τῆς τιμῆς τοῦ προϊόντος εἰς τὴν χώραν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ τῆς τιμῆς αὐτοῦ εἰς τὴν χώραν τῆς ἐξαγωγῆς εἶναι πολὺ εὐρύ. Τότε ὁ φορτωτὴς ἴσως προσπαθήσῃ νὰ προμηθευθῇ μεγαλειτέρας ποσότητος διὰ μεταφοράν. Εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον καὶ συγκεκριμένως προκειμένου περὶ ἀγαθῶν προερχομένων ἐκ τῶν ὀρυχείων ἢ ἐκ θερισμοῦ, ἡ προσφορὰ φορτίου εἶναι συνήθως ἀνελαστικὴ· μόλαταῦτα, ἐξευρίσκονται συνήθως ποσότητές τινες ἔτοιμοι ἀπομένουσαι ἐκ παλαιότερας ὑπερπαραγωγῆς, ἀπὸ τὰς ὁποίας ὁ φορτωτὴς δύναται νὰ ἀντλήσῃ ἐπιπρόσθετον φορτίον. Ὅπωςδὴποτε, ὅταν ὁ φορτωτὴς διαπιστώσῃ, ὅτι τὰ πλεονεκτήματα, τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἐμπορεύματος αὐτοῦ, εἶναι μεγαλείτερα ἀπὸ ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα παρουσιάζει ἡ ἀποθήκευσις καὶ ἡ διάθεσις τοῦ ἀγαθοῦ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν, θὰ ζητήσῃ νὰ ἐξασφαλίσῃ τοννάζ, προσφέρων διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον τιμὴν ναύλου ὑψηλοτέραν τῆς τρεχούσης. Εἶναι φανερόν, ὅτι ὅταν ἡ τιμὴ τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν χώραν τῆς εἰσαγωγῆς εἶναι ὑψηλὴ, τὸ ρηθὲν περιθώριον εἶναι εὐρὺ καὶ τότε αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δύναται νὰ ἀνέλθωσιν εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον. Οὕτως, ἐὰν λ.χ. ὁ ναῦλος ἀντιπροσωπεύσῃ τὸ 10 ο/ο τῆς τιμῆς καταναλώσεως τοῦ εἰσαγομένου εἰς Λίβερπουλ φορτίου, ἔπεται ὅτι ἡ αὐξήσις τῆς τιμῆς τοῦ φορτίου κατὰ 10 ο/ο δίδει τὴν δυνατότητα αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου κατὰ 100 ο/ο ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι συντρέχουσιν αἱ δύο κατωτέρω προϋποθέσεις :

1. Ὁ ὅρος τῶν ναυλοσυμφῶνων «διὰ διαταγὰς» (for orders) χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν περίπτωσιν, κατὰ τὴν ὁποίαν θεωρηθῇ ἀναγκαῖον διὰ τὸ ναυλωθὲν πλοῖον νὰ προσεγγίσῃ εἰς ὀρισμένον μέρος, ἀπὸ ὅπου θὰ λάβῃ διαταγὰς, ποῦ δεόν νὰ κατευθυνθῇ πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν.

α) Ὅτι ἡ τιμὴ τοῦ φορτίου εἰς τὴν χώραν τῆς παραγωγῆς παραμένει εἰς τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον, καὶ β) ὅτι ὑπάρχει στενότης χωρητικότητος.

Ἡ στενότης ἢ ἀνεπάρκεια χωρητικότητος δημιουργεῖ ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκὴν θέσιν ὑπὲρ τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων. Ὅλην τὴν προσπάθειαν, τὴν ὁποίαν καταβάλλει ὁ ἐφοπλιστής, πρὸς ἐξεύρεσιν ναυλώσεως, καλυπτούσης τὰ τρέχοντα ἔξοδα τοῦ πλοίου κατὰ τὰς περιπτώσεις ὑπερεπαρκείας τοννάζ, διαθέτει τῶρα πρὸς ἐπίτευξιν ναυλώσεως εἰς τὴν ἐπικερδεστέραν δυνατὴν τιμὴν. Εἶναι δὲ γνωστὸν, ὅτι κατὰ τὰς περιόδους ἐντάσεως δὲν σπανίζουν αἱ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὁποίας ὁ φορτωτὴς πωλεῖ τὸ φορτίον αὐτοῦ, παραδοτέον ἐντὸς ὠρισμένης ἡμερομηνίας, ὅποτε καὶ εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον ἀνάγκην ἐξευρέσεως τοννάζ ἀνεξαρτήτως τοῦ ὕψους τοῦ ναύλου.

Πολλαὶ εἶναι ἐξ ἄλλου αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ὁ ἐξαγωγεὺς προβλέπει περαιτέρω μελλοντικὴν αὐξήσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν ἀγορὰν καταναλώσεως, ὅποτε, εὐρισκόμενος πρὸ τοῦ κινδύνου τῆς μὴ ἐγκαίρου ἐξευρέσεως τοννάζ, ἀποφασίζει τὴν σύναψιν ναυλώσεων εἰς ὑψηλότερας τιμὰς τῆς τρεχούσης πρὸς ἐξασφάλισίν του, ἔστω καὶ ἐὰν τὸ τοιοῦτον δύναται νὰ καταλήξῃ τελικῶς εἰς ἐλάττωσιν τοῦ κέρδους του.

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀναλύσεως καταφαίνεται σὺν τοῖς ἄλλοις, ὅτι ἡ ζήτησις διὰ μεταφορὰν φορτίων ὑπὸ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον εἶναι ἀνελαστική.

14. Ἡ ζήτησις εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον.

Λέγομεν, ὅτι ὑπάρχει «ἀνισορροπία» εἰς τινὰ λιμένα ἢ εἰς τινὰ γεωγραφικὴν περιοχὴν, περιλαμβάνουσαν σειρὰν λιμένων, ὅταν τὸ διαθέσιμον ἐν αὐτῇ τοννάζ εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον ἀπὸ ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς τρεχούσας ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν.

Ἐὰν τὸ τοννάζ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἀπαιτουμένου, πρέπει νὰ ἀναμένεται μείωσις τῶν ναύλων. Ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἀποθαρρύνει τὴν προσέλκυσιν περαιτέρω τοννάζ, ἕως ὅτου τὸ διαθέσιμον τοιοῦτον εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἢ εἰς τὴν γεωγραφικὴν περιοχὴν ἀπορροφηθῇ. Ἀντιστρόφως, ἐὰν τὸ ὑπάρχον τοννάζ δὲν ἐπαρκῇ εἰς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν φορτωτῶν κατὰ τινὰ δοθεῖσαν περίοδον εἰς τινὰ λιμένα ἢ γεωγραφικὴν περιοχὴν, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων συνήθως ὑψοῦται καὶ ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν προσέλκυσιν περισσότερων πλοίων καὶ ἐπομένως χωρητικότητος. Εἶναι ἀξιοσημείωτον τὸ παράδειγμα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον γενικῶς ἐπωφελοῦντο ἐνστικτικῶς πάσης προβλεπομένης «ἀνισορροπίας» εἰς τὸ Ρίβερ - Πλέιτ καὶ ἀπέστελλον ἀρκετὸν τοννάζ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐκεῖ φορτωτῶν, ἐπιτυχάνοντες οὕτω ὑψηλότερον ναῦλον.

Ἡ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ἀποκατάστασις ὑπὸ τῶν δυνάμεων τῆς ναυαγοῦ τῆς καταστάσεως ἀνισορροπίας μεταξύ ζήτησεως καὶ προσφοῦς εἰς

τινα λιμένα ή γεωγραφικήν περιοχήν απαιτεῖ ἱκανὸν χρονικὸν διάστημα τὸ ὁποῖον συνιστᾷ τὴν «μακροπρόθεσμον περίοδον».

Ἐνῶ εἶναι γεγονός, ὅτι ὁ μηχανισμὸς τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἀντικειμενικῶς ὑπαρκτός, μολταῦτα ἡ ἰδανικὴ κατάστασις τῆς πλήρους ἰσορροπίας μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς τοννᾶζ ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος, προϋποθετούσης τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγικῆς ὑπηρεσίας μεταφορῶν, δὲν ὑφίσταται εἰς τὴν πραγματικότητά, ὡς ἡμιμόνιμος ἢ μόνιμος κατάστασις. Αἱ θετικαὶ ἢ ἀρνητικαὶ τάσεις διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἢ μὴ τῆς ἰσορροπίας μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς τοννᾶζ εἰς τινα γεωγραφικήν περιοχήν ὀφείλονται κυρίως εἰς ἰσχυροὺς παράγοντας λειτουργούντας ἔξωθεν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ναυλαγορᾶς.

Δύο σπουδαιότατα ἐρωτήματα ἀφορῶντα τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον εἶναι : α) Τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ἐξάλειψιν τῆς ἀνεπαρκείας ἢ ὑπερεπαρκείας τοννᾶζ, εἰς τινα λιμένα ἢ γεωγραφικήν περιοχήν, καὶ β) ἡ θέσις τῶν φορτωτῶν κατὰ τὴν μεσολαβοῦσαν περίοδον.

Ἡ ἐξάλειψις δοθείσης ὑπερεπαρκείας ἢ ἀνεπαρκείας τοννᾶζ εἰς τινα λιμένα ἢ γεωγραφικήν περιοχήν δὲν εἶναι λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ οὔτε τῆς τοπικῆς οὔτε τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς. Τοῦλάχιστον εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ναυλαγοράν διὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων, δὲν ὑπάρχει μαγικὴ χεὶρ, ἡ ὁποία αὐτομάτως ἐπαναφέρει τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των, δηλαδὴ ἐπαναφέρει τὴν ἰσορροπίαν μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς τοννᾶζ.

Κατὰ τὴν 1ην Αὐγούστου τοῦ 1958 τὸ παρωπλισμένον τοννᾶζ ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεγ. Βρετανίας ἀνῆρχετο εἰς 222 σκάφη 1.144.655 κόρων μικτῆς χωρητικότητος¹. Εἶναι γνωστόν, ὅτι ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1957 ἤρχισε νὰ παρατηρῆται πλεόνασμα γαιανθράκων εἰς τὰς Δυτικο-εὐρωπαϊκὰς χώρας.

Ὡς ἐκ τούτου εἰς τὰς χώρας αὐτάς αἱ ἐργάσιμοι ὥραι τῶν ἐργατῶν τῆς βιομηχανίας ἤρχισαν νὰ μειοῦνται, ἡ ζήτησις διὰ νέον προσωπικὸν ἐσταμάτησεν καὶ αἱ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων, αἱ ὁποῖαι δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἀκυρωθοῦν, ἀνεβάλλοντο ὅσῳ ἦτο δυνατόν δι' εὐθετώτερον χρόνον.

Τὰ στατιστικὰ δεδομένα τῆς ἐν Λουξεμβούργῳ ἐδρευούσης Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος Γαιανθράκων καὶ Χάλυβος ἐδείκνυν, ὅτι κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1958 τὰ ἀποθέματα τῶν γαιανθράκων τῶν ἐξ Δυτικο-εὐρωπαϊκῶν χωρῶν - μελῶν τῆς ἐν λόγῳ Κοινότητος ἀνῆρχοντο εἰς ποσότητα μεγαλειτέραν τῶν 9 ἑκατομμυρίων τόννων, ἀντὶ τῶν 5³/₄ ἐκ. τόννων τοῦ τέλους τοῦ 1956.

1. Τὸ ἀνωτέρω σύνολον δὲν περιλαμβάνει ἐμπορικὰ σκάφη παρωπλισμένα πρὸς ἐπισκευήν. Δὲν περιλαμβάνονται ἐπίσης τὰ εἰς τὴν ἰδίαν γεωγραφικήν περιοχήν κατὰ τὴν ἰδίαν χρονικήν περίοδον παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια. Ὅθεν τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὡς ἄνω συνόλου ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐλευθέρων πλοίων. Τὸ ὡς ἄνω σύνολον βασίζεται ἐπὶ τῶν στοιχείων τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου 1-9-1958.

Ἡ ἰδία πηγή κατὰ τὴν ἰδίαν ἐποχὴν τοῦ Μαρτίου 1958 προέβλεπεν αὐξησιν τῶν ἀποθεμάτων κατὰ τοὺς ἐπομένους τρεῖς μῆνας (Ἀπρίλιον-Μάϊον-Ἰούνιον) μέχρι 12 ἑκατ. τόννων, ἤτοι εἰς τὸ ἴδιον περίπου ὕψος ἀποθεμάτων τῆς περιόδου ὑφέσεως 1953-1954. Ἡ τοιαύτη μεγάλη αὐξησης τῶν ἀποθεμάτων γαιανθράκος ὠφείλετο, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς ἐλάττωσιν τῆς ζητήσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ μάλιστα κατὰ κύριον λόγον εἰς ὀγκώδεις εἰσαγωγὰς Ἀμερικανικῶν γαιανθράκων, δυνάμει συμβολαίων, πολλὰ τῶν ὁποίων δὲν ἐπρόκειτο νὰ λήξουν πρὸ τοῦ 1960. Οἱ Ἀμερικανικοὶ γαιάνθρακες, ὡς γνωστόν, ἐπωλοῦντο εἰς τιμὰς χαμηλοτέρας τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀκόμη καὶ ἐντὸς τῶν τόπων παραγωγῆς τῶν τελευταίων, ὅπως π.χ. ἐν Βελγίῳ¹.

Δὲν ἰσχυρίζομεθα, ὅτι μοναδικὸς παράγων τοῦ μεγάλου ὄγκου τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης παρωπλισμένης χωρητικότητος ἐν Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ κατὰ τὸν Αὐγουστον τοῦ 1958 ἦτο ἡ ἀπὸ τοῦ προηγουμένου ἔτους συσσώρευσις γαιανθράκων εἰς τὰς Δυτικο-εὐρωπαϊκὰς χώρας. Οὐδεὶς ὅμως θὰ ἠδύνατο νὰ ἀμφισβητήσῃ ἐπιστημονικῶς, ὅτι ἡ μεγάλη αὐξησης τῶν ἀποθεμάτων γαιανθράκων εἰς τὰς Δυτικο-εὐρωπαϊκὰς χώρας συνέτεινε πολὺ εἰς τὴν μείωσιν τῆς ζητήσεως διὰ τὰς ὑπερατλαντικὰς μεταφορὰς αὐτῶν. Σχετικὴ ἀπόδειξις τοῦ τοιοῦτου εἶναι καὶ ἡ ἐλάττωσις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων γαιανθράκων ἐπὶ ὑπεραντλαντικῶν μεταφορῶν, ὡς ἐμφαίνεται καὶ ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος :

ΠΙΝΑΞ V²

Μηνιαῖον Μέγιστον καὶ Ἐλάχιστον ἐπίπεδον τῆς εἰς σελλίνια τιμῆς τῶν ναύλων διὰ μεταφορὰν γαιανθράκων ἀπὸ Hampton Roads εἰς Ὀλλανδίαν.

Μὴν	1956		1957		1958	
	Μέγ.	Ἐλάχ.	Μέγ.	Ἐλάχ.	Μέγ.	Ἐλάχ.
Ἰανουάριος	71/0	69/6	105/6	97/6	25/0	22/0
Φεβρουάριος	72/0	67/6	99/6	82/6	24/0	21/6
Μάρτιος	75/0	71/3	83/6	62/0	22/6	21/6
Ἀπρίλιος	77/6	73/6	70/6	61/6	23/6	22/0
Μάιος	79/0	74/6	60/9	47/0	24/0	23/0
Ἰούνιος	79/0	66/0	47/0	45/0	23/9	22/0
Ἰούλιος	71/6	67/0	47/0	32/0	24/3	22/6
Αὐγουστος	71/0	68/6	32/0	27/0	23/9	22/6
Σεπτέμβριος	75/0	69	30/0	25/0	23/0	22/3
Ὀκτώβριος	76/6	73/0	37/6	27/0	25/6	23/6
Νοέμβριος	105/6	79/6	33/6	27/0	28/0	24/3
Δεκέμβριος	116/0	98/0	27/0	25/0	28/0	23/6
Ἔτος	116/0	66	105/6	25/0	28/0	21/6

1. Βλέπε σχετικὴν ἀναπόκρισιν εἰς τὴν ἐφημερίδα «Times» τοῦ Λονδίνου 15 Μαρτίου 1958.

2. Τὰ δεδομένα διὰ τὸν ἀνωτέρω πίνακα ἐλήφθησαν ἐκ τῆς ἐκδόσεως «Tramp Ship»

Ἡ μείωσις τῆς ζητήσεως δι' ὑπερατλαντικάς μεταφοράς γαιανθράκων ἐδημιούργησεν, ὡς ἦτο φυσικόν, κατάστασιν ὑπερεπαρκείας τοννάζ εἰς τὴν γεωγραφικὴν περιοχὴν Hampton Roads, αὕτη δὲ συνετέλεσε σοβαρῶς εἰς τὸν ρηθέντα μαζικὸν παροπλισμὸν ἐλευθέρων πλοίων ἐν Μεγ. Βρεττανίᾳ - Ἰρλανδίᾳ. Ἡ ἐλάττωσις τῆς ζητήσεως δι' ὑπερατλαντικάς μεταφοράς γαιανθράκων ὑπῆρξεν ἐπίσης βασικὸς παράγων καταστάσεως ὑπερεπαρκείας τοννάζ καὶ εἰς πολλοὺς ἄλλους γεωγραφικοὺς τομεῖς.

Δυνάμεθα τώρα ν' ἀπαντήσωμεν εἰς τὸ πρῶτον ἐρώτημά μας. Ἡ ἀνεπάρκεια ἢ ὑπερεπάρκεια τοννάζ εἰς τινὰ λιμένα ἢ γεωγραφικὴν περιοχὴν συνεχίζεται ἐπὶ τόσον χρόνον, ὅσον ὑπαγορεύεται ἀπὸ παράγοντας οἵτινες προέρχονται ἔξωθεν τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ὑπερεπάρκεια ἢ ἀνεπάρκεια τοννάζ εἰς τινὰ λιμένα ἢ γεωγραφικὴν περιοχὴν δύναται νὰ εἶναι ἡμιμόνιμος, διαρκούσα ἕξ μῆνας ἐν ἔτος ἢ καὶ περισσότερον.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ δεύτερον ἐρώτημα, ἡ θέσις, αἱ ἀποφάσεις καὶ οἱ χειρισμοὶ τοῦ ἐξαγωγέως κατὰ τὴν μακροπρόθεσμον περιόδον ἐξαρτῶνται κυρίως ἀπὸ τὴν συμπεριφορὰν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων καὶ ἀπὸ τὸν τρόπον μὲ τὸν ὁποῖον αὕτη ἐπηρεάζει τὰ ὅρια, ἐντὸς τῶν ὁποίων ὁ ἐξαγωγεὺς ὀφείλει νὰ ἀναπτύξῃ τὴν ἐπιχειρηματικὴν αὐτοῦ δραστηριότητα. Ἐὰν τὸ περιθώριον μεταξὺ τῆς τιμῆς τοῦ ἐμπορεύματός του εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς εἰσαγωγῆς χώρας καὶ τῆς τιμῆς αὐτοῦ εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἐξαγωγῆς χώρας σὺν τῷ ναύλῳ, τῷ ἀσφαλίστρῳ κλπ. εἶναι εὐρύ, τότε ὁ ἐξαγωγεὺς ἀσφαλῶς θὰ ἐνεργήσῃ τὴν μεταφορὰν. Τὸ περιθώριον τοῦτο εἰς τὸ ἐξῆς καλοῦμεν «οἰκονομικὸν μεταφορικὸν ὄριον».

Ἐὰν τὸ οἰκονομικὸν μεταφορικὸν ὄριον δὲν εἶναι εὐρύ, ἢ ἐὰν εἶναι ἀρνητικόν, τότε ὁ ἐξαγωγεὺς διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ ἐμπορεύματός του θὰ ἀκολουθήσῃ μοιραίως ἓνα τῶν τρόπων, οἵτινες προανεφέρθησαν εἰς τὴν παράγραφόν μας περὶ βραχυπροθέσμου περιόδου.

Ἡ εὐρύτης τοῦ οἰκονομικοῦ μεταφορικοῦ ὁρίου ἐξαρτᾶται καὶ ἀπὸ παράγοντας πηγάζοντας ἔξω τῆς ναυλαγορᾶς, εἶναι δὲ οὐχὶ σταθερὰ ἀλλὰ εὐμετάβλητος.

Ὑποθετίσθω πρὸς στιγμὴν ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αἱ εἰς γαιάνθρακας ἀνάγκαι τῆς συμμαχικῆς χώρας. Ἐ καὶ τὸ συμμαχικὸν πρόγραμμα διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν εἶχον ὡς ἐξῆς :

1	2	3	
Περίοδος 1944 - 1946	Ἀνάγκαι εἰς τόννους	Συμμαχικὸν Πρόγραμμα Προμηθ. εἰς τόννους	Ἑλλειμμα εἰς τόννους
Νοέμβριος	60.000	14.000	46.000
Δεκέμβριος	60.000	27.000	33.000
Ἰανουάριος	100.000	44.000	56.000
Φεβρουάριος	50.000	29.000	21.000
Μάρτιος	50.000	60.000	10.000 ¹

Ἐπακόλουθον τῶν ὡς ἄνω ἑλλειμματικῶν προμηθειῶν θὰ ἦτο ἡ οὐσιαστικὴ ἐξάντλησις τῶν ἀποθεμάτων τῆς χώρας Ε καὶ ἡ σπάνις γαιανθράκων μὲ ὅλας αὐτῆς τὰς συνεπείας. Ὅθεν ἡ μεταπολεμικὴ ἀνάγκη εἰσαγωγῆς γαιανθράκων εἰς μεγαλειτέραν τῶν εἰς τὴν στήλην 3 ἀναφερομένων ποσοτήτων θὰ ἦτο ἄμεσος καὶ ὀξεῖα, καὶ θὰ εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν αὐξησιν τῆς ζητήσεως τονναῶν ἐκ τῶν γεωγραφικῶν χώρων τῆς ἐξαγωγῆς, ἐκ τῶν ὁποίων ἡ χώρα Ε πορίζεται τὰς εἰσαγωγὰς της.

Δοθείσης τῆς συνθήκης μεταπολεμικῆς στενότητος τονναῶν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων θὰ εὐρίσκετο εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον. Ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς γενικῆς μεταπολεμικῆς σπάνις καυσίμων, αἱ ὑπὸ τῶν εἰσαγουσῶν χωρῶν προσφερόμεναι τιμαὶ διὰ καύσιμα θὰ ἦσαν ἱκανοποιητικά. Ὅθεν ἡ εὐρύτης τοῦ οἰκονομικοῦ μεταφορικοῦ ὁρίου θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τὸν ἐξαγωγέα γαιανθράκων τὴν ἐπικερδῆ πώλησιν τοῦ προϊόντος αὐτοῦ εἰς τὴν χώραν Ε.

Ὅταν τὸ οἰκονομικὸν μεταφορικὸν ὄριον εἶναι εὐρύ, ὅπως εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τῶν γαιανθράκων, τὰ ἐξῆς οἰκονομικὰ φαινόμενα γίνονται πιθανά :

α) Λόγῳ τῆς αὐξανόμενης ζητήσεως, ἡ τιμὴ τῶν γαιανθράκων ἢ τοῦ οἰοῦντις ἐμπορεύματος, ὑψώνεται εἰς τὴν ἐξάγουσαν χώραν.

β) Δοθείσης τῆς στενότητος τονναῶν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ἀνέρχεται περισσότερον.

γ) Εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον, ἅμα τῇ ἱκανοποιήσει τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῆς εἰσαγωγῆς χώρας, ἡ τιμὴ τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος μειοῦται.

Ὑπὸ συνθήκας, ὡς αἱ τοῦ παραδείγματός μας, εἶναι φυσικὸν νὰ ἀναμένῃ τις αὐξησιν τῆς τιμῆς τῶν γαιανθράκων εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἐξαγωγῆς χώρας. Οἱ φορτωταὶ ἐν ὄψει τῆς μεγάλης ζητήσεως εἰς τὴν εἰσάγουσαν χώραν θὰ

1. Αἱ ἄνωτέρω ποσότητες προσεγγίζουν τὰς ὑπολογισθείσας ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν διὰ τὴν Ἑλλάδα κατὰ τοὺς ἐν τῷ ἀνωτέρῳ πίνακι μῆνας τῆς πολεμικῆς περιόδου 1940-1941.

προσπαθήσουν νὰ ἐπισπεύσωσι καὶ νὰ αὐξήσωσι τὴν προμήθειαν αὐτῶν ὄχι μόνον ἀπὸ τοὺς παραγωγούς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰ προϋπάρχοντα ἀποθηκεύματα, τὰ ὁποῖα εἰς περιπτώσεις, ὡς ἡ ἀνωτέρω, ἀνατιμῶνται καὶ ἐξαντλοῦνται. Ἡ πεῖρα διδάσκει ὅτι αἱ αὐξομειώσεις τῶν ἀποθηκευμένων ποσοτήτων σχετίζονται μὲ τὰς ἀλλαγὰς εἰς τὴν τιμὴν τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἐν τῇ πράξει, ἡ ἐκτίμησις τῆς σχέσεως μεταξὺ τῶν αὐξομειώσεων τῆς τιμῆς τῶν διὰ πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων μεταφερομένων ἀγαθῶν καὶ τῆς μεταφερομένης ποσότητος δὲν εἶναι τόσο ἀπλή. Ὅπως δὴποτε δυνατόν νὰ εἴπωμεν γενικῶς, ὅτι τὴν πτῶσιν τῶν τιμῶν τῶν ἀγαθῶν ἐν τῇ διεθνείᾳ ἀγορᾷ ἀκολουθεῖ μείωσις τῆς μεταφερομένης ποσότητος.

Ἐν αὐτῇ εἰς εὐρύτητα οἰκονομικὸν μεταφορικὸν ὄριον ἐπιτρέπει ἀνάλογον αὐξήσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἥτις εἶναι καὶ συνέπεια τῆς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως τοννάζ ἐπὶ παγκοσμίου κλίματος.

Ἐνίοτε ὅμως ἡ αὐξήσις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων φθάνει μέχρις ἐξαλείψεως τοῦ οἰκονομικοῦ μεταφορικοῦ ὁρίου. Εἰς τὰς τοιαύτας περιπτώσεις ἡ θέσις, ἡ ἀπόφασις, ἡ ἐν γένει συμπεριφορὰ τοῦ ἐξαγωγέως ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὸ ἐὰν ἔχῃ ἀγοράσει φορτίον ἢ ὄχι. Ἐὰν μὲν ἔχῃ ἀγοράσει φορτίον καὶ ἡ ἀποθήκευσις ἢ ἡ πώλησις αὐτοῦ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν δὲν εἶναι ἐλκυστικαί, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἐξεύρῃ τοννάζ διὰ μεταφορὰν τοῦ ἐμπορεύματος αὐτοῦ εἰς ἄλλην ἀγορὰν πρὸς ἐλάττωσιν τῆς ζημίας του. Εἶναι αὐτονόητον, ὅτι ἡ διὰ τῆς μεταφορᾶς τοῦ φορτίου ζημία πρέπει νὰ προβλέπεται, ὅτι θὰ εἶναι μικροτέρα ἐκείνης, ἥτις θὰ ἐπῆρχετο διὰ τῆς ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἐκποιήσεως ἢ τῆς ἀποθηκεύσεως τοῦ προϊόντος.

Ἐὰν, ἐξ ἄλλου, ὁ ἐξαγωγεὺς δὲν ἔχῃ εἰσέτι ἀγοράσει φορτίον, δύναται νὰ ὑποβάλλῃ προσφορὰν εἰς τοὺς παραγωγούς εἰς τιμὰς ἱκανῶς χαμηλάς, ὅπως ἀντισταθμίσουν τὸν ὑψηλὸν ναῦλον. Ἐὰν δὲ οἱ ἐξαγωγεῖς συγκροτήσουν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἐνιαῖον μέτωπον εἶναι πιθανὸν αἱ τιμαὶ νὰ ἐξευτελισθῶσι μέχρι σημείου, ὥστε ὁ παραγωγὸς νὰ μὴ πωλήσῃ, ἀλλὰ νὰ ἐκλέξῃ διαφορετικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ προϊόντος του, ὡς π.χ. διὰ τροφὴν κτηνῶν προκειμένου περὶ δημητριακῶν ἢ νὰ τὸ ἀποθηκεύσῃ, ἢ νὰ τὸ πωλήσῃ εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς χώρας του κλπ.

Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἀνωτέρω δυνατοτήτων συμπεριφορᾶς τοῦ ἐξαγωγέως, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ ζήτησις χωρητικότητος εἰς τινα γεωγραφικὴν περιοχὴν δὲν ἀντιδρᾷ μὲ βίαιον καὶ ὀξὺν τρόπον οὔτε ὅταν ἡ εὐρύτης τοῦ οἰκονομικοῦ μεταφορικοῦ ὁρίου εἶναι ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκὴ, οὔτε ὅταν τὸ ὄριον τοῦτο εἶναι ἀνύπαρκτον. Ἡ εὐαίσθησις τῆς ζητήσεως τοννάζ δὲν εἶναι ἀκριβῶς ἀντίστοιχος εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων. Ἡ παράτασις ὅμως εἰς τινα γεωγραφικὴν περιοχὴν καταστάσεως, χαρακτηριζομένης ἀπὸ ἀνύπαρκτον μεταφορικὸν οἰκονομικὸν ὄριον, ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ τοννάζ ἀπὸ τὴν περιοχὴν ταύτην εἴτε πρὸς παροπλι-

σμόν εἴτε πρὸς διοχέτευσιν εἰς ἄλλας γεωγραφικὰς περιοχάς. Πάντως ἡ φύσις, αἱ ιδιότητες τῆς ζητήσεως ἐξηγοῦν τὸ γεγονὸς τῆς μὴ εὐκόλου προσαρμογῆς αὐτῆς εἰς τυχόν ὑφισταμένην ἀνισορροπίαν (ὑπερεπάρκειαν ἢ ἀνεπάρκειαν τουνάξ) ἐντὸς γεωγραφικῆς τινος περιοχῆς.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ μακροπρόθεσμος περίοδος δύναται νὰ διαρκέσῃ εἰς τινα γεωγραφικὴν περιοχὴν ἐπὶ ἕξ μῆνας ἢ καὶ περισσότερον. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸ ἡ ζήτησις δύναται νὰ ἀλλάξῃ χάρις εἰς αἷτια εὐρισκόμενα ἐκτὸς τῆς ναυλαγορᾶς, χωρὶς τὸ τοιοῦτον νὰ σημαίῃ ὅτι ἀλλοιοῦνται καὶ αἱ ιδιότητες τῆς ζητήσεως. Ἐπὶ παραδείγματι, μία πλουσία ἐσοδεία σιτηρῶν εἰς τὴν ἐξάγουσαν χώραν ἀσκεῖ πίεσιν καὶ συντελεῖ εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος. Ἀντιθέτως, μία δραστηκὴ πολιτικὴ ἀλλαγὴ, ἡ μία μακρὰ ἀπεργία δύναται νὰ συντελέσωσιν εἰς προσωρινὴν ἀνακοπὴν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τοῦ φορτωτοῦ καὶ ἐπομένως εἰς σοβαρὰν μείωσιν τῆς ζητήσεως.

15. Ἡ ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς ζητήσεως.

Ἡ διάρθρωσις τῆς ζητήσεως διὰ μεταφορικὴν χωρητικότητα δὲν παραμένει ἀμετάβλητος, ἀλλὰ ἀλλοιοῦται ἐξ ἐπιδράσεως διαφόρων ἐπ' αὐτῆς δυναμικῶν παραγόντων, οἱοὶ ἡ συσσώρευσις κεφαλαίου καὶ ἡ τεχνολογικὴ ἀνάπτυξις. Ἡ ἐκδήλωσις τῆς ἐπιδράσεως τῶν παραγόντων τούτων καταλαμβάνει χρονικὰ ὅρια μεταλύτερα ἐκείνων, τὰ ὅποια ἀναφέρονται εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον ἢ καὶ τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον.

Τόσον οἱ ἔμποροι ἀγαθῶν, τὰ ὅποια μεταφέρονται διὰ ἐλευθέρων πλοίων, ὥσπερ καὶ οἱ καταναλωταὶ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν, μέχρις ὠρισμένου βαθμοῦ μικροῦ ἢ μεγάλου, διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ αὐτῶν προγράμματος, τὰς ρηθείσας ἐπιδράσεις καὶ εἰδικῶς τὰ ἀποτελέσματά των ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ναύλων.

Ἐπὶ παραδείγματι ἡ ἀπὸ τοῦ 1870 δεκαετία, ἀνεξαρτήτως τῶν κατὰ βραχεὰ διαστήματα αὐξομειώσεων τῆς ναυλαγορᾶς, παρουσιάζει κατιοῦσαν τάσιν τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων. Ὁ δημοσιευόμενος ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ Economist πίναξ ναυλοτιμαριθμοῦ δεικνύει, ὅτι τὰ ὑψηλότερα ὅρια ναύλων κατὰ τὴν περίοδον 1929-1939 ἦσαν χαμηλότερα ἀπὸ τῆς περιόδου 1870-1900. Ἡ κατιοῦσα αὕτη τάσις εἶναι ἐπακολούθημα κυρίως τῆς τεχνολογικῆς προόδου εἰς τὰς ναυπηγικὰς καὶ μηχανικὰς ἐφαρμογὰς, χάρις εἰς τὰς ὁποίας ἐπετεύχθη σημαντικὴ ἐλάττωσις τοῦ κόστους κινήσεως τῶν πλοίων καὶ αὐξήσις τῆς ἀκτίνος δράσεως αὐτῶν. Αἱ τεχνολογικαὶ ἐπιτεύξεις κατέστησαν δυνατὴν τὴν δημιουργίαν νέων ὑπερωκεανείων ὁδῶν, π.χ. πρὸς Ἀργεντινὴν καὶ Αὐστραλίαν. Ἡ αὐξήσις τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου ἀπὸ τὰς χώρας ταύτας συνετέλεσεν εἰς βελτιώσεις τῶν γεωργικῶν

αὐτῶν μεθόδων, χάρις εἰς τὰς ὁποίας ἐπέτυχον τὴν εἰσαγωγὴν τῶν προϊόντων εἰς τὴν Εὐρώπην.

Παραλλήλως πρὸς τὴν τεχνολογικὴν πρόοδον τῶν γεωργικῶν καὶ ναυπηγικῶν μεθόδων ἐπροχώρησε καὶ ἡ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις ὠρισμένων χωρῶν, καθὼς καὶ ἡ ἄνοδος τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος τοῦ πληθυσμοῦ των. Οὕτως ἐνετάθη ἡ ἐμπορικὴ δραστηριότης ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος μὲ ἀποτέλεσμα τὴν καλοσσιαίαν ἐπέκτασιν τῶν μεταφορῶν καὶ ἀνάλογον ἀντανάκλησιν ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος.

Ἐννοεῖται, ὅτι αἱ ἐπενεχθεῖσαι ἀλλαγαὶ καὶ ἡ ἐπίδρασις αὐτῶν ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων ἐχρειάσθησαν ὁλοκλήρους δεκαετίας διὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν των. Ὑπάρχουν ὅλα τὰ στοιχεῖα διὰ νὰ πεισθῶμεν, ὅτι αἱ ἀλλαγαὶ αὗται δὲν ἦσαν αἱ τελευταῖαι.

Ἀλλὰ διὰ τὸν ἐπιχειρηματίαν καὶ ἐν προκειμένῳ τὸν ἐξαγωγέα, ἡ ἔκτασις καὶ ὁ χρόνος τῶν ἐπερχομένων μεταβολῶν εἶναι ἄδηλος καὶ ἐπομένως δὲν δύναται ν' ἀναβάλῃ τὴν δρᾶσιν αὐτοῦ ἐπ' ἄοριστον ἐν ἀναμονῇ σαφῶν καὶ συγκεκριμένων ἐνδείξεων τῶν «ποσοτικῶν» ἀλλαγῶν τῆς βιομηχανίας. Ὁ ἐπιχειρηματίας λαμβάνει ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ προγράμματός του τὰς «ποιοτικὰς» ἀλλαγὰς εἰς τὴν ναυλαγοράν, δηλαδὴ τὰς μονίμους ἢ ἡμιμονίμους ἀνιούσας ἢ κατιούσας τάσεις εἰς τὴν στάθμην τῶν ναύλων, αἱ ὁποῖαι εἶναι καὶ ἀποτέλεσμα τῶν «ποσοτικῶν» ἀλλαγῶν, ὡς αὗται λαμβάνουν χώραν εἰς τὴν βιομηχανίαν.

Ἐκ τῆς ἀπὸ ἱστορικῆς πλευρᾶς μελέτης τῆς ζητήσεως προκύπτουν αἱ ἀκόλουθοι διαπιστώσεις :

- α) Ἡ διάρθρωσις ζητήσεως δὲν παραμένει ἀμετάβλητος, ἀλλὰ ἀλλοιοῦται.
- β) Διὰ τῆς ἀποδοχῆς, ὅτι αἱ μόνιμοι ἢ ἡμιμόνιμοι ἀνιούσαι ἢ κατιούσαι τάσεις εἰς τὴν στάθμην τῶν ναύλων λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ὑπὸ τῶν ἐξαγωγέων, αὐτομάτως δεχόμεθα καὶ ὅτι ἡ ζήτησις, ἐξεταζομένη ἀπὸ ἱστορικῆς πλευρᾶς, εἶναι μᾶλλον ἀνελαστικὴ καὶ περικωρισμένης εὐαισθησίας εἰς τὰς παροδικὰς μεταβολὰς τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

16. Συμπεράσματα.

Ἐκ τῆς γενομένης ἀναλύσεως τῆς ζητήσεως προκύπτουν αἱ κάτωθι ιδιότητες αὐτῆς, αἵτινες τυγχάνουν βασικῆς σημασίας δι' ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐρευναν ἐπὶ τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων τῆς βιομηχανίας :

α) Ἡ ζήτησις διὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογιῶν εἶναι παράγωγος καὶ κατὰ συνέπειαν ἐξηρητημένη.

β) Ἡ ζήτησις αὕτη εἶναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀνελαστικὴ καὶ δὲν ἐπιδεικνύει μεγάλην εὐαισθησίαν εἰς τὰς μεταβολὰς τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

γ) Λόγῳ παραγόντων, κειμένων ἐκτὸς τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ζήτησις χωρητικότητος δύναται ν' ἀλλάξῃ ἀπροόπτως καὶ μάλιστα εἰς μεγάλην κλίμακα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

17. Ὅρισμοί.

Ἡ προσφορά χωρητικότητος εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων ὑπονοεῖ τὴν ἐκτέλεσιν παραγωγικῆς ὑπηρεσίας, ἥτοι τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χῦμα ἢ συσκευασμένων, ἀπὸ ἐνὸς ἢ περισσοτέρων λιμένων φορτώσεως εἰς ἓνα ἢ περισσοτέρους λιμένας ἐκφορτώσεως. Τὸ σύνολον τῶν παραγωγικῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν ἐκτελουμένων ὑπὸ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ διατελούντων σκαφῶν κατὰ δοθεῖσάν τινα περίοδον ἀποτελεῖ τὴν Ἑνεργητικὴν Προσφορὰν.

Ὅσα πλοῖα συμβαίνει ν' ἀδρανῶσι κατὰ τὴν ἰδίαν δοθεῖσαν περίοδον, εἴτε διότι εἶναι ἀντιοικονομικά, εἴτε ἐξ ἀνάγκης ἐπισκευῶν ἢ ἐξ ἀναγκαστικῆς κατακρατήσεως, δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς, ἀλλὰ ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς Διαθεσίμου Προσφορᾶς, ἥτις περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν δυναμένων νὰ ἐκτελεσθῶσιν ὑπὸ τῶν παρωπλισμένων ἐλευθέρων φορτηγῶν (Tramps) καὶ ἐπιπροσθέτως ὑπὸ παντὸς τύπου πλοίων, τὰ ὅποια διὰ καταλλήλου προετοιμασίας θὰ ἠδύναντο νὰ ἐξομοιωθῶσι πρὸς αὐτὰ καὶ θὰ ἦσαν ἔτοιμα ν' ἀναλάβωσι μεταφορὰς φορτίων κατὰ τὸ σύστημα τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, εὐθὺς ὡς αἱ συνθῆκαι τῆς ναυλαγορᾶς ἤθελον εὐνοήσῃ τὴν τοιαύτην χρησιμοποίησιν των. Φυσικά, ὅταν τὰ πλοῖα ταῦτα ἀναλάβωσι παραγωγικὴν ὑπηρεσίαν, μετατάσσονται ἐκ τῆς «Διαθεσίμου» εἰς τὴν «Ἑνεργητικὴν» Προσφορὰν.

Τὸ σύνολον τῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν δυναμένων νὰ ἐκτελεσθῶσιν ὑπὸ τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς καὶ τῆς Διαθεσίμου Προσφορᾶς, ἀποτελεῖ τὴν Συνολικὴν Προσφορὰν.

Σημειωτέον, ὅτι αἱ δυνάμεναι νὰ ἐκτελεσθῶσιν ὑπηρεσίαι δὲν καθορίζονται ὑπὸ τοῦ ὅγκου τῆς χωρητικότητος μόνον, ἀλλὰ σχετίζονται καὶ μετὰ τὴν ἀποδοτικότητα, ἥτοι τὴν μεταφορικὴν ἰκανότητα αὐτῆς, ἥτις πάλιν ὑπόκειται εἰς αὐξομειώσεις, ὀφειλομένας εἰς διάφορα αἷτια, ἀναλυόμενα κατωτέρω. Ἡ μεταφορικὴ ἰκανότης συνιστᾷ τὸ Δυναμικὸν τῆς προσφορᾶς διακρινόμενον ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς τὴν ὁποίαν ἀνάγεται εἰς Δυναμικὸν τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς, Δυναμικὸν τῆς Διαθεσίμου Προσφορᾶς, Δυναμικὸν τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς.

Ὅταν ὑפוῦται ἡ στάθμη τῶν ναύλων καὶ σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς Δια-

θεσίμου Προσφορᾶς, ἐπισκευαζόμενον ἢ μετασκευαζόμενον, μετατάσσεται εἰς τὴν Ἑνεργητικὴν Προσφορὰν, τὸ Δυναμικὸν ταύτης τείνει νὰ προσεγγίσῃ πρὸς τὸ Δυναμικὸν τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς. Ἡ ἐνεργητικὴ Προσφορὰ δύναται ἐπιπροσθέτως νὰ παραμείνῃ προσκαίρως διωγκωμένη καὶ ἐκ τῶν ἐξῆς συντελεστῶν :

1) Ἐξ ἀναβολῆς ἐκτελέσεως τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ.

2) Ἐξ ἀναπτύξεως μεγαλειτέρας τῆς συνήθους ταχύτητος τῶν πλοίων ἐν θαλάσῃ.

3) Ἐξ ἐπισπεύσεως τῆς φορτοεκφορτώσεως δι' ὑπερωριακῆς ἐργασίας, ἢ δι' ἐντάσεως τῶν συνήθων μεθόδων.

Οἱ ὡς ἄνω συντελεσταὶ ἐπαυξάνουσι βεβαίως τὰς κανονικὰς δαπάνας τοῦ πλοίου, ἀλλ' ὁ ἐξοικονομώμενος χρόνος εἶναι πολυτιμότερος τῆς σχετικῆς ἐπιβαρύνσεως, ὅταν τὸ ὕψος τῶν ναύλων τοὺς ὑπαγορεύῃ.

Εἰς τὴν πραγματικότητα, οὔτε τὰ ἐν ἐνεργείᾳ πλοῖα δὲν ἀποδίδουσι συνολικῶς τὸ μέγιστον ὄριον τῆς μεταφορικῆς αὐτῶν ἰκανότητος. Μόνον ἐὰν ἀντιπροσώπευον ὁλόκληρον τὴν χωρητικότητα τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς ἐκινουῦντο διαρκῶς μὲ πλήρες φορτίον, δὲν ἐπῆρχοντο καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας, ἐπλεον ἀδιαπτῶτως μὲ τὴν ἀνωτέραν αὐτῶν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα καὶ τότε μόνον θ' ἀπεδίδετο ὁλόκληρος ἡ μεταφορικὴ αὐτῶν ἰκανότης ἥτις καὶ θὰ ὑπεβίβαζεν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸ μεταφορικὸν κόστος, μετρούμενον εἰς τόνους / μίλια.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπηρεσιῶν, αἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐκτελεσθῶσιν ὑπὸ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς ὑπὸ τὰς προεκτεθείσας προϋποθέσεις θὰ ἐδίδο-
τὴν Οἰκονομικὴν Προσφορὰν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὀριζομένων κατηγοριῶν ἡ Ἑνεργητικὴ Προσφορὰ, ἡ Διαθέσιμος Προσφορὰ καὶ ἡ Συνολικὴ Προσφορὰ, εἶναι, ἀπὸ ἀναλυτικῆς πλευρᾶς, αἱ σημαντικώτεραι.

Εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον ἐγένετο λόγος περὶ τῶν δυσκολιῶν τῆς μετρήσεως τῆς Ἀκαθαρίστου Ζητήσεως, ἡ ὁποία εἰς τὴν πραγματικότητα εἶναι ἐκείνη, ἥτις ἐπιδραῖ ἐπὶ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς. Προκύπτει ὅπωςδὴ ποτε, ὅτι ἡ ἐπίδρασις, τὴν ὁποίαν ἀσχεῖ ἡ Ἐκφραζομένη Ζήτησις ἐπὶ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς καὶ ἡ ἐπίδρασις τὴν ὁποίαν ἀσχεῖ ἡ Συνολικὴ Προσφορὰ ἐπὶ τῆς Ἐκφραζομένης Ζήτησεως, ρυθμίζουν εἰς ἑκάστοτε τὴν τιμὴν τῶν ναύλων καὶ τὸ μέγεθος τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς.

18. Γενικαὶ παρατηρήσεις.

α) Πηγαὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος.

Κυρία πηγὴ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος εἶναι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ὡς αὗται εἶναι συνδεδασμέναι μετὰ τῆς ναυτεργατικῆς δυνάμεως,

ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν κίνησιν τῶν σκαφῶν. Ὁ κυβερνητικὸς παράγων διαδραματίζει κατὰ κανόνα ρόλον ἐπιστασιακὸν ἢ ὑποβοηθητικόν, ἐνίοτε δὲ καὶ προστατευτικὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐκάστου ἔθνους, συντελῶν πολλάκις εἰς τὴν διόγκωσιν τῶν στοιχείων τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Ε.Σ.Σ.Δ., τῆς Κίνας, τῆς Πολωνίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας καὶ ἄλλων τινῶν χωρῶν ἀποτελοῦσι κρατικὰ μονοπώλια. Οἱ στόλοι οὗτοι σήμερον δὲν συγκροτοῦσιν εὐρὺ τμήμα τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Κατὰ τὸ ἔτος 1939 ἡ Σοβιετικὴ Κυβέρνησις κατεῖχε τὰ 1.91 ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος μετρουμένης εἰς κόρους μικτοῦς. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἀνῆλθεν εἰς 2.46 ο/ο κατὰ τὸ ἔτος 1957, εἰς 2,51 ο/ο κατὰ τὸ 1958 καὶ εἰς 2,53 ο/ο κατὰ τὸ 1959¹. Μολονότι δὲ μέρος μόνον τοῦ ποσοστοῦ τούτου ἀπαρτίζεται ἀπὸ πλοῖα τύπου μεταβλητῶν δρομολογίων, ἡ ἐπίδρασις αὐτῶν, ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῆς Πολωνίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας, τῆς Κίνας κλπ. εἶναι αἰσθητὴ ἐπὶ τῆς διεθνoῦς ναυλαγορᾶς καὶ βαίνει ὁσημέραι ἐνισχυομένη.

Δοθέντος τοῦ μικροῦ ἐπὶ τοῦ παρόντος ποσοστοῦ τῆς Κυβερνητικῆς πλοιοκτησίας καὶ τῆς ὑπαγωγῆς τῆς οἰκονομικῆς αὐτῆς λειτουργίας εἰς διαφορετικούς νόμους εἶναι εὐλογον ν' ἀποτελέσῃ αὕτη ἀντικείμενον ἄλλης μελέτης.

β) «Οἰκονομικὴ Προσφορὰ» καὶ ἀντιθέσεις τῶν Ὑπερθαλασσίων Μεταφορῶν.

Ἐάν πρὸς στιγμήν ὑποθέσωμεν, ὅτι ὅλον τὸ διὰ θαλάσσης μεταφερόμενον παγκόσμιον ἐμπόριον διεξάγεται μεταξὺ δύο μόνων χωρῶν, τῆς Α καὶ τῆς Β, καὶ ὅτι ἡ χώρα Α ἐξάγει ἐτησίως εἰς τὴν χώραν Β μόνον 10.000 τόννους γαιανθράκων, ἐνῶ ἡ χώρα Β ἐξάγει εἰς τὴν Α μόνον 10.000 τόννους σίτου ἐτησίως, τότε ἐν φορτηγὸν πλοῖον δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 10.000 τόννους καθαροῦ φορτίου θὰ ἐπῆρκει διὰ τὰς ὑπερθαλασσίας μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν δύο χωρῶν, ἀντιπροσωπευουσῶν ὁλόκληρον τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Καὶ ἐάν τὸ ἀναφερόμενον πλοῖον τῶν 10.000 τόννων ἦτο τὸ μόνον ὑπάρχον, δὲν θὰ ἐχρειάζετο νὰ ταξιδεύσῃ ὑπὸ ἔρμα, διότι θὰ εὕρισκε φορτίον εἰς τὸν ἴδιον λιμένα, ὅπου ἐξεφόρτωσεν. Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις ταύτας τὸ κυκλικὸν ταξίδιον τοῦ μοναδικοῦ πλοίου θὰ ἐξετελεῖτο ὑπὸ πάντας τοὺς προβλεπτοὺς ὁρους, τοὺς εὐνοοῦντας τὴν ἐπίτευξιν τῆς Οἰκονομικῆς Προσφορᾶς.

Ἄλλ' ἡ φανταστικὴ αὕτη εἰκὼν ἀπέχει πολὺ τῆς πραγματικότητος. Οὔτε αἱ ὑπερθαλασσίαι ἐξαγωγαὶ τῶν διαφόρων χωρῶν ἰσοῦνται πρὸς τὰς ὑπερθαλασσίας εἰσαγωγὰς αὐτῶν, οὔτε περιορίζονται εἰς μόνον τοὺς γαιάνθρακας

1. The : Lloyd's Register of Shipping «Annual Report for the year 1959». Two Centuries of Service.

καὶ τὸν σῆτον, οὔτε ἐν μόνον πλοῖον ἀρκεῖ διὰ τὰς τεραστίας ποσότητας τῶν πρὸς μεταφορὰν παντοειδῶν ἀγαθῶν. Μυριάδες σκαφῶν, διαφόρων μεγεθῶν καὶ προσόντων, διασχίζουν τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὠκεανούς πρὸς πάσας τὰς κατευθύνσεις τῆς ὑδρογείου μὲ διαφόρους ἀποστολάς, δι' ἐκάστην τῶν ὁποίων δὲν εἶναι ὅλα τὰ πλοῖα κατάλληλα. Ἡ εὐρύτης τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν ἐγείρει ποικιλίαν ἀπαιτήσεων, ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ὁποίων τὰ ἐλεύθερα πλοῖα σπανίως ἐπιτυγχάνουν εὐκαιρίας φορτώσεως εἰς τοὺς λιμένας, ὅπου ἐξεφόρτωσαν καὶ ἀναγκάζονται νὰ διανύωσιν ἄλλοτε μικρὰς καὶ ἄλλοτε μεγάλας ἀποστάσεις, κενὰ ὑπὸ ἔρμα μέχρι τοῦ λιμένος προσεχοῦς φορτώσεως. Ἡ τοιαύτη ἐνδογενὴς ἀντίθεσις τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου καὶ ἡ ἰδιότης τῆς μὴ ἀπολύτου κινητότητος (Mobility) τῆς προσφορᾶς αποτελοῦσιν ἐμπόδια εἰς τὴν ἐπίτευξιν τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἰδεωδῶν συνθηκῶν, τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν πραγματοποιήσιν τῆς Οἰκονομικῆς Προσφορᾶς.

γ) Ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς.

Οἱ βασικοὶ παράγοντες, οἱ καθορίζοντες τὴν χρησιμοποίησιν ἢ μὴ πλοίου τινὸς ἐν δεδομένῃ στιγμῇ δι' ὠρισμένην μεταφορικὴν ὑπηρεσίαν καὶ κατ' ἀκολουθίαν τὴν τοποθέτησιν αὐτοῦ εἰς τὴν Ἑνεργητικὴν ἢ εἰς τὴν Διαθέσιμον Προσφορὰν εἶναι ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ διαθεσιμότης φορτίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὸ μέγεθος, ἡ ταχύτης, τὸ βύθισμα καὶ ἐν γένει ἡ καταλληλότης τοῦ πλοίου διὰ τὸ πρὸς μεταφορὰν φορτίον, ὡς καὶ ὁ βαθμὸς τῆς ἐτοιμότητος αὐτοῦ ἀπὸ ἀπόψεως συντηρήσεως καὶ ἀπροσκόπτου λειτουργίας. Οἱ παράγοντες οὗτοι δὲν ἐπιδρoῦν ἐφ' ἑνὸς μόνον πλοίου καὶ διὰ μίαν μόνην περίπτωσιν, ἀλλὰ διὰ πάντα τὰ πλοῖα τοῦ παγκοσμίου στόλου καὶ διὰ πᾶσαν περίπτωσιν. Λαμβανομένων δ' ὑπ' ὄψιν δύο προσέτι σοβαρῶν συντελεστῶν, ἦτοι : α) τοῦ ἀνομοιοτύπου τῶν κεφαλαιουχικῶν μονάδων τῆς βιομηχανίας, δηλαδὴ τῶν πλοίων καὶ β) τῶν ἀσταθμῶν παραγόντων τῶν ἐπιδρώντων ἀρνητικῶς ἐπὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας ἐκάστου ταξιδίου καὶ παρεμποδιζόντων τὴν ἐπίτευξιν τῆς μεγίστης μεταφορικῆς ἱκανότητος πάσης κεφαλαιουχικῆς μονάδος, ἐπιχειροῦσης τὸ ὑπὸ ἐξέτασιν ταξίδιον, ἐξηγεῖται διατὶ εἶναι ἀδύνατος ὁ ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἀκριβὴς ὑπολογισμὸς τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς, μετρουμένης εἰς τόνους / μίλια καὶ διατὶ μόνον ἡ κατὰ προσέγγισιν ἐκτίμησις αὐτῆς συνθῆκῶς ἀναφέρεται.

δ) Τὸ ἀνομοιοτύπον τῶν πλοίων.

Τὰ πλοῖα τύπου μεταβλητῶν δρομολογίων διαφέρουσι μεταξύ των κατ' ὄγκον καὶ ἐσωτερικὴν διαίρεσιν καὶ διαρρύθμισιν, κατὰ τὸν ἐξοπλισμὸν εἰς μέσα φορτοεκφορτώσεως, κατὰ τὸ βύθισμα καὶ τὴν δυνατότητα παραλαβῆς πλήρους ἢ μέρους φορτίου εἰς ἀβαθεῖς λιμένας, κατὰ τὴν δύναμιν τῶν μηχανῶν καὶ ἐν γένει τὰ ναυπηγικὰ αὐτῶν προσόντα, κατὰ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως, ὡς ἐπίσης καὶ κατὰ τὴν σύνθεσιν, τὴν ἱκανότητα καὶ τὴν ἀποδοτι-

κότητα τοῦ ὑπηρετοῦντος ἐπ' αὐτῶν προσωπικοῦ, συμπεριλαμβανομένων τῶν σχέσεων αὐτοῦ πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτας.

Τὸ ἔτος ναυπηγήσεως ἐκάστου πλοίου παρέχει γενικὴν ἰδέαν τῶν προσόντων αὐτοῦ καὶ ἡ ἀναφορά πρὸς τὴν ἡλικίαν ἐπιτρέπει τὴν εἰς ἱκανὸν βαθμὸν ἐκτίμησιν τοῦ Δυναμικοῦ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Κατὰ τὴν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου δεκαετίαν εἶχεν ἐπικρατήσει ἡ γενίκευσις τῶν διαφορῶν ἡλικίας διὰ κατατάξεως τῶν πλοίων εἰς δύο διακεκρι-

ΠΙΝΑΞ VI ¹

Δεικνύων ποσοτικῶς τὴν ἡλικίαν τοῦ παγκοσμίου στόλου
κατὰ Ἰούλιον τοῦ 1959

Πλοιοκτησία	0-4 ἐτῶν	5-9 ἐτῶν	10-14 ἐτῶν	15-19 ἐτῶν	20-24 ἐτῶν	25	Ὅλη ἡ χωρητικότης εἰς τόνους μικτοὺς (Gross)
Μεγάλη Βρετανία	26 ο/ο	21 ο/ο	21 ο/ο	19 ο/ο	7 ο/ο	6 ο/ο	20.756.535
Αὐστραλία	26	16	19	8	15	16	663.885
Καναδᾶς	10	19	9	11	2	49	1.501.025
Ἰνδία	30	15	15	30	2	8	749.711
Ἄλλαι Χῶραι τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας	14	12	14	27	8	25	1.515.221
Η.Π.Α.	4	5	20	62	1	8	25.287.972
Ἀργεντινὴ	0	28	25	15	4	28	1.039.307
Βέλγιον	37	17	26	14	3	3	728.316
Βραζιλία	11	19	28	6	2	34	952.088
Κίνα	18	0	13	34	3	32	623.435
Δανία	39	28	13	5	5	10	2.204.283
Φινλανδία	17	18	11	6	8	40	744.291
Γαλλία	29	29	17	17	3	5	4.538.370
Γερμανία	40	35	4	3	6	12	4.535.441
Ἑλλάς	28	4	4	42	5	17	2.150.938
Ἰταλία	23	15	5	34	3	20	5.118.764
Ἰαπωνία	40	28	14	8	3	7	6.276.689
Λιβερία	49	15	6	25	2	3	11.936.250
Ὀλλανδία	36	15	18	15	10	6	4.743.123
Νορβηγία	42	28	14	6	5	5	10.444.268
Παναμᾶς	20	15	13	30	4	13	4.582.539
Πολωνία	33	8	9	21	10	19	523.895
Πορτογαλλία	16	29	35	4	3	13	579.911
Ἰσπανία	27	9	11	4	1	48	1.711.818
Σουηδία	36	24	16	7	6	11	3.623.423
Τουρκία	13	8	9	8	8	54	588.176
Γιουγκοσλαβία	27	15	9	14	4	31	465.009
Ἄλλαι χῶραι	22	12	9	14	5	38	6.340.796
Παγκόσμιος Στόλος	26	17	15	26	4	12	124.935.479

1. Ὁ ἄνωτέρω πίναξ ἀφορᾷ τὸ παγκόσμιον τωναζ πλοίων ὧν τῶν κατηγοριῶν καὶ οὐχὶ μόνον τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων. Ἴδε Lloyd's Register of Shipping Annual Report for the year 1959, σελ. 99.

μένες κατηγορίας, ήτοι εις τὴν τῶν συγχρόνων (Modern), ταῦτα δ' ἀνήκον κατὰ μείζονα ἀναλογίαν εἰς Βρεττανούς, εἰς Σκανδιναυούς καὶ εἰς Ἰάπωνας ἐφοπλιστάς ¹ καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν παρηλίκων, τὰ ὅποια ἀνήκον κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς Ἑλλήνας, Ἱταλούς, Γιουγκοσλαύους, Ἑσθονούς κλπ. Παρομοία διάκρισις ἰσχύει καὶ ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας, ἀλλὰ μὲ αὐξησιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς συγχρόνου, δηλαδὴ τῆς μεταπολεμικῆς χωρητικότητος ἐν σχέσει μὲ τὴν προπολεμικὴν καὶ μὲ μετάταξιν ἐθνικοτήτων τινῶν ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ἄλλην κατηγορίαν. Ὁ παρατιθέμενος VI πίναξ δεικνύει τὴν κατὰ χώρας ἡλικίαν τῶν πλοίων παντὸς τύπου τοῦ παγκοσμίου στόλου κατὰ τὰ μέσα τοῦ ἔτους 1959.

ε) Ἀσταθμητοὶ παράγοντες.

Συμπτωματικοὶ ἀσταθμητοὶ παράγοντες, παρεμποδίζοντες τὰς κεφαλαιουχικὰς μονάδας τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας εἰς ἀνάπτυξιν τῆς πλήρους αὐτῶν μεταφορικῆς ἰκανότητος, εἶναι αἱ μεταβαλλόμεναι καιρικαὶ συνθήκαι, τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα, ἡ ρύπανσις τῶν ὑφάλων, αἱ βλάβαι τῶν μηχανῶν αἱ ἐργασίαι συντηρήσεως μικρᾶς ἐκτάσεως, αἱ μεταβολαί, ἀντικαταστάσεις καὶ ἀσθένειαι μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ αἱ συνετελεσθέντες παρεκκλίσεις ἀπὸ τῆς κανονικῆς πορείας ὑπὸ τὴν πίεσιν ἀναγκαστικῶν προσεγγίσεων. Ἐπίσης, αἱ συχναὶ ἀνωμαλίαι εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ὅπου ἀντιμετωπίζονται περιπτώσεις συσσωρεύσεως πλοίων, ἀνεπαρκείας μέσων παραλαβῆς ἢ παραδόσεως φορτίου (γερανῶν, σιλό, φορτηγίδων, ρυμουλκῶν, βαγονίων, ἀποθηκῶν κλπ.), βλάβης ἢ καθυστέρησεως τῶν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας συγκοινωνιῶν, κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ἄλλοτε ἀπεργιῶν καὶ πολιτικῶν διαταραχῶν διὰ τὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὰς πολεμικὰς περιπετείας.

Χάριν τῆς κατὰ προσέγγισιν ἐκτιμήσεως τῆς ἐπιδράσεως τῶν ἀσταθμητῶν παραγόντων ἐπὶ τοῦ Δυναμικοῦ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος, καταφεύγομεν καὶ πάλιν εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων, μὲ τὴν θεωρητικὴν σκέψιν τῆς ἴσης κατὰ μέσον ὄρον ἐπιδράσεως τῶν ἐν λόγῳ παραγόντων ἐπὶ πλοίων τῆς αὐτῆς ἡλικίας καὶ μὲ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οἱ διαχειρίζονται ἀκολουθοῦν κατὰ τὸ ἄλλον ἢ ἤττον τὴν ἰδίαν τακτικὴν εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς ἐν γένει συντηρήσεως τῶν πλοίων. Ὑπὸ τοιοῦτον πνεῦμα ὑπολογίζεται καθυστέρησις πλοίου τύπου «Λίμπερτυ» ἢ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως τοιοῦτου (1945-1955) κατὰ μέσον ὄρον τριῶν ἐβδομάδων κατ'

1. Διὰ τὴν ἀκρίβειαν, αἱ χώραι αἱ ὅποιαι κατὰ τὸ 1937 κατεῖχον τὴν μεγαλειέστερον ἀναλογίαν νέων πλοίων ἡλικίας μέχρι 5 ἐτῶν (ἀποτελούντων τὰ 9.9 ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος), ἦσαν ἡ Μεγάλη Βρετανία κατὰ 14.5 ο/ο ἐπὶ τῆς ἀναλογίας ταύτης, ἡ Ἰαπωνία 18.3 ο/ο, ἡ Νορβηγία 17.9 ο/ο, ἡ Δανία 18 ο/ο ἡ Γερμανία 12.7 ο/ο, ἡ Ὀλλανδία 12.8 ο/ο, ἡ Γαλλία 11 ο/ο, κ.λ. Βλ. «Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», Ἰούλιος-Ἰούλιος 1937.

ἔτος, ἦτοι δύο μὲν ἐβδομάδων διὰ τὴν ἑτησίαν ἐπιθεώρησιν μετὰ δεξαμενισμοῦ καὶ τὴν ἀνὰ τετραετίαν ἐκτελουμένην εἰδικὴν τοιαύτην, μιᾶς δ' ἐβδομάδος διὰ πᾶν ἀπρόοπτον ἐκ τῶν ἀσταθμῆτων παραγόντων προερχόμενον.

Τοιοῦτοι εἶναι οἱ παράγοντες, οἱ ἐπηρεάζοντες τὴν Ἑνεργητικὴν Προσφορὰν καὶ τὸ Δυναμικὸν αὐτῆς, κατὰ συνέπειαν καὶ τὴν Διαθέσιμον Προσφορὰν, συγχρόνως δὲ παρεμποδίζοντες τὴν προσέγγισιν πρὸς τὴν Οἰκονομικὴν Προσφορὰν.

στ) *Παράγοντες ἐπιδρῶντες ἐπὶ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς.*

Οἱ κύριοι παράγοντες, οἱ ὅποιοι ἐπιδρῶσιν ἐπὶ τοῦ Δυναμικοῦ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς, εἶναι οἱ ἑξῆς :

- 1) Ὁ ὄγκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.
- 2) Ἡ ἡλικία, τὰ προσόντα καὶ ἡ κατάστασις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀπὸ ἀπόψεως συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν.
- 3) Ἡ ταχύτης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἐν πλῶ.
- 4) Ὁ ἐξοπλισμὸς εἰς μέσα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως διὰ τὰ διακινούμενα διὰ τοῦ παγκοσμίου στόλου φορτία καὶ ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος διὰ τὰς φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσεις.
- 5) Αἱ τεχνολογικαὶ πρόοδοι εἰς τὴν ναυπηγικὴν καὶ εἰς τὰς μεθόδους ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν τοῦ παγκοσμίου στόλου.

Εἰς τὰς ἐπομένας παραγράφους τοῦ Γ' Κεφαλαίου ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ἀναλύεται ὡς ὁλότης καὶ ἀπὸ τοῦ κέντρου τῆς ὁλότης ἐρευνῶνται αἱ κυριώτεραι ιδιότητες αὐτῆς, ὡς καὶ ἡ ἐπίδρασις των ἐφ' ἑκάστης κεφαλαιουχικῆς μονάδος, ἀναλόγως τῆς θέσεώς της ἐν τῇ ναυλαγορᾷ. Εἶδομεν προηγουμένως, ὅτι τὸ ἀνομοιότυπον τῶν κεφαλαιουχικῶν μονάδων συντελεῖ σὺν τοῖς ἄλλοις εἰς ἀνάπτυξιν τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐν τῇ ναυλαγορᾷ καὶ εἰς δημιουργίαν ἀντιθέσεων μεταξὺ διαφόρων ὁμᾶδων κεφαλαιουχικῶν μονάδων, ἀντιθέσεων ὀξυνομένων εἰς μεγάλον βαθμὸν κατὰ τὰ στάδια τῆς δυσπραγίας. Ἡ φύσις τῶν τοιούτων ἀντιθέσεων ἀναλύεται κατωτέρω, εἰς ἄλλο κεφάλαιον.

19. Ἡ Ἰδιότης τοῦ ἀδιαίρετου τῆς προσφορᾶς.

Εἰς τοὺς περισσοτέρους βιομηχανικοὺς τομεῖς, ὅταν ἡ ζήτησις δὲν προβλέπεται ἱκανῇ ν' ἀπορροφήσῃ ὁλόκληρον τὴν παραγωγὴν, οἱ ἐπιχειρηματῆαι προβαίνουν εἰς μείωσιν τῆς παραγωγῆς τῆς ἀνηκούσης εἰς αὐτοὺς κεφαλαιουχικῆς μονάδος (εἴτε ἐργοστασίου, εἴτε μεταλλείου κλπ.) δι' ἐλαττώσεως τῆς συνεισφορᾶς τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς.

Ἡ πολιτικὴ αὕτη εἶναι ἀνεφάρμοστος εἰς ὑπολογίσιμον ἔκτασιν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, καθόσον οὔτε αἱ ἀπαρτίζουσαι αὐτὴν μονάδες,

δηλαδή τὰ πλοῖα εἶναι διαιρετά, οὔτε τὰ κεφάλαια κινήσεως ἢ ἡ ἀπασχολουμένη ἐπ' αὐτῶν ἐργατικὴ δύναμις δύναται οὐσιωδῶς νὰ περικοπῇ. Οὕτω τὸ πλοῖον ἢ θὰ παροπλισθῇ ὅποτε θὰ ἀνασταλῇ τελείως τὸ παραγωγικὸν αὐτοῦ ἔργον, ἢ θὰ παραμείνῃ ἐν κινήσει ἐπληδρωμένον μὲ πλήρη σύνθεσιν τοῦ πληρώματος καὶ ἀπασχολοῦν ἀμειώτως τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν κίνησιν αὐτοῦ ρευστὰ κεφάλαια. Ἄλλως τε, ἡ ἀναλογία τοῦ διατιθεμένου διὰ τὸ πλοῖον κεφαλαίου ἐν σχέσει μὲ τὴν δαπάνην διὰ τὴν χρησιμοποιουμένην ἐργατικὴν δύναμιν εἶναι πολὺ μεγαλειτέρα συγκρινομένη πρὸς τὴν σχετικὴν ἀναλογίαν εἰς τὰς ἄλλας βιομηχανίας, ἐπομένως θὰ ἦτο μικροτέρας σημασίας ἡ ὠφέλεια ἐκ περικοπῆς τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος καὶ ἂν ἔτι ἦτο αὕτη δυνατή. Καθίσταται ὅθεν χαρακτηριστικῶς ἀδιαίρετος ἡ προσφορὰ ἐκάστης κεφαλαιουχικῆς μονάδος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Εἶναι ἄλλο ζήτημα, ἐὰν κατὰ τὰ στάδια τῆς ὑφέσεως καὶ δυσπραγίας οἱ ἐφοπλισταὶ ἐντείνωσι τὰς προσπάθειας τῶν πρὸς διατήρησιν τῶν πλοίων ἐν κινήσει ἀζημιώτως, μὲ τὸν σκοπὸν δὲ τοῦτον περιορίζουσι τὰ ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν διὰ πάσης δυνατῆς οἰκονομίας εἰς τὴν μισθοτροφοδοσίαν, εἰς τὰ ἀσφάλιστρα, εἰς τὰ ὑλικά, εἰς τὰς ἐπισκευὰς κλπ., ἐνίοτε ἐπὶ θυσίᾳ τῆς καλῆς συντηρήσεως καὶ ὁμαλῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου. Λαμβανομένης δ' ὑπ' ὄψιν τῆς σημαντικῆς ζημίας, τὴν ὁποίαν ὑφίσταται ἡ ἐπιχειρήσις, ὅταν τὸ πλοῖον παροπλισθῇ, ἀφ' οὗ καὶ τότε ἀκόμη ὑπόκειται εἰς ἐξοδα διὰ δικαιώματα καὶ δι' ἀσφάλιστρα λιμένος, διὰ φύλακας, δι' ὑλικά στοιχειώδους συντηρήσεως κλπ. ἀνεξαρτήτως τῆς φθορᾶς καὶ τῆς δεσμεύσεως μεγάλου κεφαλαίου, ἴσως δὲ καὶ ἀποσβέσεως δανείου, ἀποβαίνει ζήτημα μαθηματικοῦ ὑπολογισμοῦ κατὰ πόσον ἡ διατήρησις τοῦ πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ μὲ μικρὰν ἔστω ζημίαν, θὰ ἦτο συμφερωτέρα ἢ ὁ παροπλισμός.

Ἡ ἰδιότης τοῦ ἀδιαίρετου τῆς προσφορᾶς καὶ ἡ προσπάθεια τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως διατηρήσουν τὰ σκάφη τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ὑπὸ τὰς περιγραφείσας συνθήκας οἰκονομικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως, συντελοῦσιν εἰς διαμόρφωσιν τῆς ἀκολούθου ἀντιθέσεως, κυρίως κατὰ τὰ ἀρχικὰ στάδια τῆς ὑφέσεως καὶ γενικώτερον κατὰ τὰς περιόδους χαμηλῆς στάθμης τῶν ναύλων. Δηλαδή, ἐνῶ ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν, χάρις εἰς αἰτίας ὑπαρχούσας ἐκτὸς τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ἐκφραζομένη ζήτησις χωρητικότητος μειοῦται, ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν ἡ ἐνεργητικὴ προσφορὰ παραμένει ἐπὶ μικρὸν χρονικὸν διάστημα σχεδὸν ἀμετάβλητος, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον ἀσκεῖ ὑποτιμητικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων.

20. Ἡ προσφορὰ εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον.

Πρὸς σαφεστέραν διατύπωσιν τῶν ἰδιοτήτων τῆς προσφορᾶς ἐλευθέρων πλοίων ἐξετάζεται αὕτη εἰς δύο χωριστὰς θεωρητικὰς περιόδους, ἥτοι εἰς Βραχυπρόθεσμον καὶ εἰς Μακροπρόθεσμον περίοδον.

Ἡ χρονικὴ διάρκεια τῆς Βραχυπροθέσμου περιόδου ὑπολογίζεται ὡς περιοριζομένη εἰς σημεῖον, ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέπη τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν εἰμὴ μόνον τῆς ἐτοίμου Συνολικῆς Προσφορᾶς. Ἐντὸς τῆς Βραχυπροθέσμου περιόδου δὲν εἶναι δυνατόν νὰ συμπεριληφθῶσιν εἰς τὴν Συνολικὴν Προσφορὰν πλοῖα ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ ὑπὸ μετασκευὴν, οὔτε ν' ἀφαιρεθῶσι πλοῖα, προοριζόμενα πρὸς διάλυσιν. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας καθίσταται φανερόν, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξουν οὐσιαστικά, μόνιμοι αὐξομειώσεις εἰς τὴν Συνολικὴν Προσφορὰν. Εἶναι ὅμως δυνατόι αἱ διογκώσεις καὶ αἱ συστολαὶ εἰς τὴν Ἑνεργητικὴν καὶ εἰς τὴν Διαθέσιμον Προσφορὰν, μετρούμεναι εἰς τόννους μίλια.

Ἡ διόγκωσις τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς εἰς τὴν Βραχυπρόθεσμον περίοδον εἶναι δυνατόν διὰ τῶν ἐξῆς τρόπων :

1) Διὰ τῶν τρόπων τῶν ἐκτεθέντων εἰς τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος κεφαλαίου (βλ. «Ἀρχεῖον» σελ. 582 ἢ ἀνάτυπον σελ. 54), ἥτοι δι' ἀναβολῆς τῆς ἐκτελέσεως τῶν μὴ ἐπείγουσων ἐπισκευῶν, δι' ἀναπτύξεως μεγαλειτέρας ταχύτητος ἐν πλῶ καὶ δι' ἐπισπεύσεως τῶν φορτοεκφορτώσεων. Τὸ ποσοστὸν τῆς τοιαύτης αὐξήσεως εἶναι περιωρισμένον.

2) Δι' ἐπαναφορᾶς εἰς ἐνέργειαν τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος.

3) Διὰ διεισδύσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν καὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, δεξαμενοπλοίων, ἀκτοπλοικῶν καὶ ἐν γένει πλοίων τύπου διαφόρου τῶν φορηγῶν μεταβλητῶν δρομολογίων, ἐτοιμῶν ὅπως ἀναλάβωσιν ὑπηρεσίαν.

Ἡ τοιαύτη διεισδυσὶς λαμβάνει χώραν, ὅταν ὁ κλάδος τῶν μεταφορῶν διὰ τὸν ὅποιον οἱ ἄλλοι τύποι πλοίων ἔχουσι προορισθῇ, διέρχεται κρίσιν ὀξυτέραν ἢ εἶναι ὀλιγώτερον ἀποδοτικὸς ἀπὸ τὸν κλάδον μεταφορῶν ξηρῶν φορτίων κατὰ τὸ σύστημα τῶν μεταβλητῶν δρομολογίων, ὡς συνέβη κατὰ τὴν περίοδον τῆς δυσπραγίας 1957-1960. Κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, ἡ διεισδυσὶς δεξαμενοπλοίων καὶ μάλιστα ὑπερδεξαμενοπλοίων (Supertankers) εἰς τὰς μεταφορὰς ξηροῦ φορτίου ἔλαβε σημαντικὰς διαστάσεις, χάρις εἰς τὴν μεγάλην χωρητικότητα καὶ εἰς τὴν κατὰ κανόνα μεγαλυτέραν ταχύτητα αὐτῶν. Ἀρχίσασα μὲ δεξαμενόπλοια τύπου T2, χωρητικότητος περίπου 16.000-18.000 τόννων νεκροῦ βάρους, ἐπεξετάθη κατὰ τὴν ἀνοξιν τοῦ 1959 εἰς τὸ νεοναυπηγηθὲν Νορβηγικὸν ὑπερδεξαμενόπλοιον Hadrian, τόννων 31.044 μικτῆς χωρητικότητος καὶ 44.000 νεκροῦ βάρους, ὡς καὶ εἰς ἄλλας παραπλησίας περιπτώσεις. Ἡ περίπτωση τοῦ δ/π Hadrian ἀποτελεῖ τυπικὸν παράδειγμα τῆς εἰς τὴν θεωρίαν τοῦ Διεθνοῦς ἐμπορίου ἀποκληθεῖσαν «Πολιτικῆς Ἑπατείας τοῦ Γείτονος» (Beggars my neighbour policy).

Ὁ οἰκονομικὸς ἀνταποκριτὴς τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος Financial Times ἔχων προφανῶς ὑπ' ὄψιν τὴν χωρητικότητα καὶ ταχύτητα τοῦ ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίου, ἐσχολίασε τὴν ναύλωσιν αὐτοῦ ὡς ἀκαλοῦθως :

«Τοῦτο σημαίνει, ὅτι περίπου 4 1/2 πλοῖα μεγέθους τοῦ τύπου Li-

berty απέκλεισθησαν από την ναυλαγοράν, ή όποια ήδη χαρακτηρίζεται με ισχινήν ζήτησιν και με πληθωρισμόν τοννάξ πλοίων ξηρού φορτίου¹.

Η τιμή του ναύλου, έν τή προκειμένη περιπτώσει, απέτέλεσε στοιχείον καταστρεπτικού ανταγωνισμού (Cut - Throat Competition). Οι διαχειρισται του έν λόγω πλοίου έδέχθησαν τό κατ' άποκοπήν ποσόν των \$ 123750 F.I.O. διά ταξίδιον από τόν κόλπον του Μεξικού εις την περιοχήν 'Αμβέρσης / 'Αμβούργου, ποσόν τό όποϊον άναλογεί εις \$ 3,10 κατά τόννον φορτίου, ήτοι \$ 1,40 κατά τόννον όλιγώτερον τής τρεχούσης τιμής κατά τόν χρόνον τής ναυλώσεως. Η τιμή του ναύλου τούτου ήτο ή χαμηλότερα από του έτους 1940 και έντεϋθεν. Δοθέντος δ' ότι κατά τό έτος 1959 ή παρωπλισμένη χωρητικότης δεξαμενοπλοίων άνήρχετο εις 6 ³/₄ έκατομμύρια τόννους και ότι κατά την εξαμηνίαν από Δεκεμβρίου 1959 μέχρι Μαΐου 1960 μετεκομίσθησαν υπό δεξαμενοπλοίων 2 ¹/₂ έκατομμύρια τόννοι σιτηρών², ήτο εύλογος ή άνησυχία των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων έλευθέρων πλοίων ξηρού φορτίου εκ τής άπειλής διεισδύσεως δεξαμενοπλοίων εις την βιομηχανίαν των.

Έν τούτοις δέν θά ήτο όρθόν νά ύπερτιμηθί ή κίνδυνος ούτος. Η ιστορική πείρα διδάσκει, ότι τόσω αί άνοδικαί όσω και αί κατιούσαι τάσεις εις τας ναυλαγοράς των διαφόρων ναυτιλιακών βιομηχανιών, είναι κατά τό μάλλον ή ήττον σύγχρονοι. Τό αύτό βεβαίως ισχύει και διά την άναλογίαν του κέρδους από την εκμετάλλευσιν σκαφών εις την μίαν ή την άλλην ναυλαγοράν. Όταν ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων βαίγη την κατιούσαν κατά κανόνα βαίνει την κατιούσαν και ή ναυλαγορά των έλευθέρων πλοίων και τάνάπαλιν. Η διαφορά μεταξύ των δύο ναυλαγορών δέν έγκειται συνήθως εις την κατεύθυνσιν τής πορείας αύτών, αλλά εις τόν βαθμόν τής άνόδου ή καθόδου των τιμών των. Έπομένως ή διεισδυσίς δεξαμενοπλοίων εις μεταφοράς ξηρών φορτίων, διά τά όποια ταύτα θά ήσαν κατάλληλα άνευ μετασκευής, δέν δύναται νά έπεκταθί άπεριορίστως, αλλά συνεχίζεται, έφ' όσον ή ιδική των ναυλαγορά άποδίδει μικρότερα κέρδη από την ναυλαγοράν ξηρών φορτίων.

Άλλ' όπως ύπάρχουσι τρόποι διογκώσεως τής ένεργητικής προσφοράς έντός τής Βραχυπροθέσμου περιόδου, ούτως ύπάρχουσι τρόποι και συστολής αύτης. Είναι δέ ούτοι οι έξής :

1) Παροπλισμός σκαφών.

2) Σύμπτυξις του Δυναμικού τής Ένεργητικής Προσφοράς δι' έλαττώσεως τής ταχύτητος έν πλώ, δι' άποδοχής ναυλώσεων με ήλαττωμένον φορτίον, διά διανύσεως μεγαλειτέρων άποστάσεων υπό έρμα πρός έξεύρεσιν φορτίου, διά διενεργίας των όφειλομένων έπισκευών και των όφειλομένων ή μη είσέτι όφειλομένων περιοδικών έπιθεωρήσεων (Surveys).

1. 'Ide, Supertankers in Grain Trade. The Financial Times, May 13th 1959.

2. 'Ide, Financial Times, 2-6-1960. Όμιλία του κ. J. A. Billmeir, προέδρου τής 'Εταιρείας Stanhope Steamship Company, εις τούς μετόχους αύτης.

3) Χρησιμοποίησις σκαφῶν τύπου μεταβλητῶν δρομολογίων εἰς τὸν ὀλιγοπωλιακὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Καίτοι δὲν ὑπάρχουσι στατιστικὰ δεδομένα περὶ τοῦ ὄγκου τῶν πλοίων τύπου μεταβλητῶν δρομολογίων, τῶν ἀπεσπασμένων εἰς τακτικὰς γραμμάς, ὑπάρχουσιν ὅμως σαφεῖς ἐνδείξεις, ὅτι οὗτος δὲν εἶναι συνεχῆς ἢ μεγάλος. Κατὰ τὸ διάστημα τῆς ὑφέσεως καὶ δυσπραγίας, ἣτις ἤρχισεν ἐν ἔτει 1957, ὡς ἀντίρροπον πρὸς τὴν διεξόδου δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου, παρετηρήθη, εἰς μικροτέραν ὅμως κλίμακα, ἀπόσπασις ἀπ' αὐτῆς σκαφῶν πρὸς χρησιμοποίησιν των εἰς τακτικὰς γραμμάς, μὲ τάσιν μάλιστα μονιμοποιήσεώς τινων ἐξ αὐτῶν.

Λαμβανομένων ὅμως ὑπ' ὄψει : α) τῆς ὀλιγοπωλιακῆς διαρθρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς διὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν, β) τῆς μικροτέρας ἀποδοτικότητος τῶν ἐλευθέρων πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κανονικὰ λάινερς, ὅταν τὰ πρῶτα χρησιμοποιῶνται εἰς τὸν τομέα τῶν δευτέρων, γ) τῶν τεχνικῶν μειονεκτημάτων, τὰ ὅποια παρουσιάζει ὁ τύπος τῶν ἐλευθέρων πλοίων, ὅταν χρησιμοποιῶνται εἰς τακτικὰς γραμμάς καὶ δ) ὅτι αἱ ἀνοδικαὶ ἢ κατιοῦσαι τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ τὰ πλοῖα ἀμφοτέρων τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων βιομηχανιῶν, διαφέρουσι μὲν κατὰ τὸ ὕψος, ἀλλὰ βαδίζουσι κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἤττον παραλλήλως, καταλήγουμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ διεξόδος πλοίων τοῦ τύπου ἐλευθέρων φορτηγῶν, εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, δὲν δύναται νὰ εἶναι ἐκτεταμένη.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτιθεμένων προκύπτει, ὅτι τόσῃ ἢ Ἐνεργητικῇ ὅσῃ καὶ ἡ Διαθέσιμος προσφορά ὑπόκεινται συνεχῶς εἰς μεταβολάς, ἔστω καὶ μὲ τὰ τεθέντα αὐστηρὰ κριτήρια τῆς Βραχυπροθέσμου περιόδου. Ἄλλ' εἶναι ρεαλιστικώτερον νὰ ἀμβλύνωμεν τὰ κριτήριά μας, συμπεριλαμβάνοντες κατὰ τὴν Βραχυπρόθεσμον περίοδον εἰς τὴν Συνολικὴν προσφοράν καὶ σκάφη διατελοῦντα ὑπὸ ναυπήγησιν, τὰ ὅποια δύναται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν ἐν τῇ ναυλαγορᾷ ἐλευθέρων πλοίων, ἐπὶ τῇ προσεγγίσει τῆς ἐτοιμασίας των μὲ προθεσμίαν ἀνάλογον τῆς παρεχομένης εἰς τὰ ὑπὸ ἐκκίνησιν παρωπλισμένα πλοῖα. Καὶ ἀντιθέτως δυνάμεθα ν' ἀφαιρέσωμεν ἐκ τῆς Συνολικῆς προσφορᾶς σκάφη, διὰ τὰ ὅποια διεξάγονται διαπραγματεύσεις πωλήσεως πρὸς διάλυσιν.

Καθίσταται ὅθεν φανερόν ὅχι μόνον, ὅτι ὑπάρχουσι τρόποι διογκώσεως ἢ συστολῆς τῆς Ἐνεργητικῆς καὶ τῆς Διαθεσίμου προσφορᾶς, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἡ Συνολικὴ προσφορά εἶναι οὐσιωδῶς μεταβλητὴ εἰς τὴν Βραχυπρόθεσμον περίοδον.

21. Ἡ προσφορά εἰς μακροπρόθεσμον περίοδον.

Ἡ προσφορά εἰς Μακροπρόθεσμον περίοδον ἀντικατοπτρίζει κατὰ πληρύτερον τρόπον τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα, διαφέρουσα ἀπὸ τὴν

Βραχυπρόθεσμον κατὰ τὸ ὅτι περιλαμβάνει καὶ τὰς ναυπηγήσεις, τὰς μετασκευάς, τὰς ἐκτεταμένας ἐπισκευὰς καὶ τὰς διαλύσεις. Οὕτως ἡ αὐξησις ἢ ἐξάπλωσις καὶ ἡ σύμπτυξις τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς, αἰτίνες δὲν εἶναι οὐσιωδῶς ἐφικταὶ εἰς τὴν Βραχυπρόθεσμον περίοδον, δύνανται νὰ ἐπιτευχθῶσι αἱ μὲν πρῶται διὰ τῶν ναυπηγήσεων, τῶν μετασκευῶν καὶ τῶν μακροχρονίων ἐπισκευῶν, ἡ δὲ τελευταία διὰ τῶν διαλύσεων. Περιττὸν νὰ σημειωθῇ ἰδιαιτέρως, ὅτι ἡ διὰ τῶν ὥς ἄνω τρόπων αὐξήσις τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς συνεπάγεται τὴν αὐξήσιν τῆς Ἑνεργητικῆς Προσφορᾶς ἢ τῆς Διαθεσίμου ἡ ὁμοῦ καὶ τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν.

Αἱ ναυπηγήσεις ἀποτελοῦσι βεβαίως τὸν πρωτεύοντα τρόπον ἐξαπλώσεως. Ἡ αὐξησις δὲ τῶν ναυπηγήσεων σχετίζεται κατὰ πρῶτον λόγον μὲ τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ συγκεκριμένως μὲ τὸ ὕψος τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, κατὰ δεύτερον δὲ λόγον μὲ τὰς ζητούμενας ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τιμὰς καὶ μὲ τὸ χρονικὸν περιθώριον ἐκτελέσεως καὶ παραδόσεως τῶν ἀναλαμβανόμενων ὑπὸ τούτων παραγγελιῶν. Ἐὰν κατὰ τὰς περιόδους ὑψηλῶν ναύλων, αἱ ζητούμεναι ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τιμαὶ παραμένωσιν εἰς ἀμετάβλητον ἐπίπεδον, τότε αἱ παραγγελίαι διὰ ναυπηγήσεις πληθύνονται καὶ ἡ ἐξάπλωσις λαμβάνει χώραν ἀνενόχλητος. Συνήθως αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως παρακολουθοῦν τὴν ὕψωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ὀλίγον χρόνον μετὰ τὴν ἐκδήλωσιν ταύτης.

Ἡ αὐξησις ἢ ἐξάπλωσις τῆς Προσφορᾶς ἀκολουθεῖ φυσικὰ τὸν ρυθμὸν τῶν παραδιδομένων πρὸς ὑπηρεσίαν ναυπηγημάτων. Ὅσάκις τὰ ναυπηγεῖα ἀναλαμβάνωσι περισσοτέρας παραγγελίας ἐκείνων τὰς ὁποίας ὁ τεχνικὸς αὐτῶν ἐξοπλισμὸς δύναται νὰ παραδώσῃ ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ χρόνου, ἡ ἐναρξὶς ἐκάστης ναυπηγήσεως ἐπιβραδύνεται μέχρι τερματισμοῦ καὶ παραδόσεως τῆς προτέρας παραγγελίας. Τοιοῦτοτρόπως ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως ἢ ἐξαπλώσεως τῆς Προφορᾶς εἶναι μὲν ὁ ἴδιος μὲ τὸν τακτικὸν ρυθμὸν παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων, εἶναι ὅμως βραδύτερος ἀπὸ τὸν ρυθμὸν τῶν παραγγελιῶν. Τὸ φαινόμενον τοῦτο εἶναι σὺνήθες κατὰ τὰς περιόδους εὐημερίας ἢ ἐντάσεως τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, ἥτις συμπίπτει περίπου μὲ τὴν ἔντασιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, ὅτι καὶ αὕτη εἶναι ἐπίσης ὑποκειμένη εἰς ὀξείας διακυμάνσεις.

Πρὸ τοῦ παγκοσμίου πολέμου ἡ ναυπήγησις πλοίου μεταβλητῶν δρομολογίων χωρητικότητος 6000 ἕως 7000 τόννων νεκροῦ βάρους, μὲ μικρὰς καὶ σχετικῶς δαπανηρὰς παλινδρομικὰς μηχανάς, ἀπῆτει 12 ἕως 15 μῆνας. Κατὰ τὴν μεσοπολεμικὴν περίοδον, ἀπὸ τὴν ἡμέραν ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς πλοίου τοῦ ἰδίου τύπου ἀλλὰ χωρητικότητος 8000 ἕως 10.000 τόννων νεκροῦ βάρους, μὲ οἰκονομικωτέρας παλινδρομικὰς μηχανάς μεγαλειτέρας δυνάμεως, μέχρι παραδόσεως τοῦ πλοίου τούτου ἐτοίμου πρὸς ὑπηρεσίαν ἀπῆτειτο ἐν περίπου ἔτος. Κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον, διὰ τὴν κατασκευὴν

πλοίου με τὸν ἴδιον προορισμόν, χωρητικότητος 10.000 ἕως 12.000 τόννων νεκροῦ βάρους με μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως ἢ με ἀτμοστροβίλους καὶ με ἠλεκτροκίνητα βοηθητικὰ μηχανήματα ἀπαιτοῦνται 10 ἕως 12 μῆνες. Τὸ χρονικὸν διάστημα 10 ἕως 12 μηνῶν εἶναι ἡ κανονικὴ διάρκεια τῆς ναυπηγήσεως πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς ὁποίας εἶναι δυνατὴ κατὰ τὸν μεσολαβῶντα χρόνον ἀπὸ τῆς παραγγελίας μέχρις ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους, ἢ κατασκευῇ τῶν μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων.

Με τὰ σημερινὰ τεχνικὰ μέσα, ὁ χρόνος ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους καὶ κατασκευῆς τῶν μηχανῶν δύναται ἐν ἀνάγκῃ νὰ συντομευθῇ σπουδαίως. Ἡ δυνατότης αὕτη δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὴν ἰδίαν ἑκτασιν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἀκόμη ὀλιγώτερον πρὸ τοῦ πρώτου. Ἀλλὰ διαρκοῦντος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, διὰ τῆς μεθόδου τῆς συγκολλήσεως προκατασκευασμένων ὁμαδικῶς τμημάτων πλοίων τοῦ κοινοῦ τύπου Liberty ἢ ναυπήγησις τούτων συνεπληροῦτο ἐντὸς ὀλίγων ἐβδομάδων. Πάντως ἰδιαιτέραν σημασίαν, ὅσον φορᾷ τὴν ιδιότητα τῆς μεταβλητότητος τῆς προσφορᾶς εἰς Μακροπρόθεσμον περίοδον, ἐνέχει ὁ χρόνος ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ναυπηγείου ἀνάληψιν τῆς παραγγελίας. Τοῦτο ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπὸ τὸν βαθμὸν ἀπασχολήσεως τοῦ ναυπηγείου. Κατὰ τὸ στάδιον τῆς ἐντάσεως τοῦ 1956 συνεφωνοῦντο παραδόσεις μετὰ 3 ἢ 4 ἔτη, δηλαδὴ ἡ ναυπήγησις δὲν θὰ ἤρχιζεν εἰμὴ μετὰ παρέλευσιν 2 ἢ 3 ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς παραγγελίας. Δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἡῤῃξαν τὸν ἀριθμὸν τῶν παραγγελιῶν των κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο, ἐὰν ὑπῆρχον περισσότεραι δυνατότητες ναυπηγήσεων, ὅποτε θὰ περιωρίζετο καὶ ἡ καθυστέρησις ἐξαπλώσεως τῆς Προσφορᾶς. Εἰς τοιαύτας περιστάσεις αἱ ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις ἐπεκτείνονται καὶ ἐνθαρρύνεται ἡ ἱδρυσις νέων ναυπηγείων. Τὸ φαινόμενον τῆς ἐγκαταστάσεως νέων ναυπηγείων συναντᾶται συνηθέστερον κατὰ τὰς πολεμικὰς περιόδους πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐπείγουσων ἀναγκῶν.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς μετασκευὰς πλοίων, με σκοπὸν τὴν μόνιμον ἢ ἡμιμόνιμον διείσδυσιν αὐτῶν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, αὗται δὲν ἐκτείνονται εἰς εὐρύν κύκλον, διότι συνήθως εἶναι δαπανηραὶ καὶ ἀπαιτοῦσι πολὺμνηνα χρονικὰ διαστήματα, κατὰ τὰ ὁποῖα ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς ἐνδέχεται νὰ μεταβληθῇ. Τὰ εὐκολώτερον μετατρεπόμενα εἶναι τὰ δεξαμενόπλοια, ἢ διείσδυσις τῶν ὁποίων λαμβάνει χώραν κατὰ τὰς ἐποχὰς τῶν γενικῶν ὑφέσεων καὶ συντελεῖ μᾶλλον εἰς παρεμπόδισιν τῆς συμπτύξεως τῆς προσφορᾶς παρὰ εἰς τὴν ἐξάπλωσιν αὐτῆς. Ὡς ἤδη ἐλέχθη, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀπὸ τοῦ 1957 δυσπραγίας, ἀρκετὰ δεξαμενόπλοια τύπου T2 μετεσκευάσθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν κατὰ ἡμιμόνιμον τρόπον. Μεταξὺ τῶν τότε μονίμως μετασκευασθέντων χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωσις τοῦ δ/π «Llandaff», τὸ ὁποῖον ἀπὸ χωρητικότητος 18.000 τόννων

νεκρού βάρους μετετράπη εις σκάφος διά μεταφοράν ξηρῶν φορτίων χωρητικότητος 23.000 τόννων νεκρού βάρους ¹.

Εἰς τῶν σοβαρωτέρων συντελεστῶν, τῶν παρεμποδιζόντων τὴν σύμπτυξιν τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς κατὰ τὰς περιόδους ὑφέσεως, εἶναι ἡ πολιτικὴ τῶν ναυπηγείων. Ἀντιθέτως πρὸς τὰς περιόδους εὐημερίας, ὅτε ὡς εἶδομεν ἡ ἐξάπλωσις τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς δὲν εἶναι ἴση πρὸς τὸν ρυθμὸν τῶν παραγγελιῶν, ἐλλεῖπει τῶν δυνατοτήτων ἀμέσου ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως, κατὰ τὰς περιόδους δυσπραγίας αἱ ναυπηγήσεις προτρέχουσι τοῦ ρυθμοῦ τῶν φθινουσῶν παραγγελιῶν, ἐνῶ αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις ἐπιζητοῦσι ποικιλοτρόπως τὴν αὐξησιν αὐτῶν π.χ. διὰ παροχῆς εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας πιστώσεων καὶ ἄλλων εὐκολιῶν. Ἐνίοτε ναυπηγοῦνται σκάφη διὰ λογαριασμὸν τῶν ιδίων τῶν ναυπηγείων πρὸς κάλυψιν τῶν ἐξόδων των καὶ μόνον.

Ὁ ἀποτελεσματικώτερος τρόπος μειώσεως ἢ συμπτύξεως τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς εἰς τὴν Μακροπρόθεσμον περίοδον εἶναι ἡ αὐξησις τοῦ διαλυομένου τοννάζ, ἥτις ἐκδηλοῦται ἐντονώτερον κατὰ τὰς ἐποχὰς δυσπραγίας.

Ἡ ἐκτεθεῖσα ἀνάλυσις τῆς αὐξήσεως καὶ μειώσεως τῆς Προσφορᾶς χωρητικότητος ἐντὸς Βραχυπροθέσμου καὶ Μακροπροθέσμου περιόδου ὑπῆρξεν ἀπαραίτητος, προκειμένου νὰ ἐξετασθῶσι δύο βασικαὶ ιδιότητες τῆς Προσφορᾶς, ἥτοι ἡ Ἐλαστικότητα καὶ ἡ Μεταβλητότης αὐτῆς.

22. Ἡ προσφορὰ ἀπὸ ἱστορικῆς πλευρᾶς.

Ἡ ἀνάλυσις τῶν φαινομένων, τῶν σχετιζομένων μετὰ τὴν προσφορὰν εἰς Βραχυπρόθεσμον καὶ εἰς Μακροπρόθεσμον περίοδον, ἐνῶ ὑποβοηθεῖ τὴν ἐξέτασιν καὶ τὸν καθορισμὸν ὠρισμένων βασικῶν ιδιοτήτων αὐτῆς, δὲν δύναται νὰ συμπεριλάβῃ καὶ τὰς «ποιοτικὰς» ἀλλαγὰς τῆς προσφορᾶς, αἱ ὁποῖαι ἀπαιτοῦν μακροχρονίους περιόδους διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν των. Βασικῶς αἱ ἀλλαγαὶ αὗται εἶναι ἀποτελέσματα τοῦ αὐξανομένου ὄγκου τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου, τῆς συνεχῶς μεταβαλλομένης διαρθρώσεως αὐτοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ τῶν περιγραφέντων ἤδη δύο παραγόντων, ἥτοι τῆς συσσωρεύσεως Κεφαλαίου καὶ τῆς τεχνολογικῆς ἐξελλίξεως.

Κατεδείχθη ἤδη πόσον οἱ δύο παράγοντες τῆς συσσωρεύσεως τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἐπιδρῶσιν ἐπὶ τοῦ δυναμικοῦ τῆς Συνολικῆς προσφορᾶς. Ὑπολογίζεται, ὅτι χάρις εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τῶν συγχρόνων φορτηγῶν, ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης ἐκάστης νεοτεύκτου μονάδος σχεδὸν ἐτριπλασιάσθη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἱκανότητα τῆς μέσης προπολεμικῆς μονάδος. Ἐὰν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὸ προπολεμικὸν πλοῖον Standard τῶν 8.000 τόννων, μέσης ὥριαίας ταχύ-

1. Ἴδε σχετικὴν ἀνταπόκρισιν εἰς τὴν ἐφημερίδα Times τοῦ Λονδίνου, ἡμερομηνίας 9-2-1960.

τητος 9 μιλίων, ἦτο ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ κατ' ἔτος περίπου ἑπτὰ συνεχῇ κυκλικά ταξίδια μεταξὺ Hampton Roads καὶ Ἑπειρωτικῆς Εὐρώπης (37 ἡμέραι ἐν πλῶ καὶ 12 ἡμέραι ὑπὸ φορτοεκφόρτωσιν κατὰ ταξίδιον· καὶ 22 ἡμέραι δι' ἐπισκευὰς καὶ καθυστερήσεις κατ' ἔτος) καὶ νὰ μεταφέρῃ ἐν συνόλῳ περίπου 51.000 τόννους φορτίων γαιανθράκων κατ' ἔτος (ἦτοι 7.300 τόννους καθαροῦ φορτίου κατὰ ταξίδιον, κατόπιν ἀφαιρέσεως βάρους 700 τόννων κατὰ πλοῦν, δηλαδὴ κατὰ τὸ ἥμισυ κυκλικὸν ταξίδιον, διὰ Bunkers δηλαδὴ διὰ γαιάνθρακας πρὸς χρῆσιν τοῦ πλοίου, δι' ὕδατα λεβήτων κλπ. βάρη) καὶ ἐὰν παραβάλωμεν τὴν ὑπηρεσίαν αὐτὴν πρὸς τὴν ἐκτελουμένην ὑπὸ τῆς συγχρόνου ἀντιπροσωπευτικῆς μονάδος τῶν 14.000 τόννων Deadweight καὶ ταχύτητος 14 μιλίων καθ' ὥραν, μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, οὕτω δὲ δυναμένης νὰ ἐκτελέσῃ σχεδὸν ἑνδεκα συνεχῇ κυκλικά ταξίδια μεταξὺ Hampton Roads καὶ Ἑπειρωτικῆς Εὐρώπης (22 ἡμέραι ἐν πλῶ, 11 ἡμέραι ἐν λιμένι ὑπὸ φορτοεκφόρτωσιν, χάρις εἰς τὰ βελτιωμένα μέσα φορτοεκφορτώσεως), θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς συγκρίσεως ὅτι τὸ σύγχρονον πλοῖον δύναται νὰ μεταφέρῃ κατ' ἔτος συνολικὸν φορτίον γαιανθράκων 150.000 τόννους περίπου (ἦτοι 13.700 τόννους καθαροῦ φορτίου κατὰ ταξίδιον, κατόπιν ἀφαιρέσεως βάρους περίπου 300 τόννων κατὰ πλοῦν, δηλαδὴ καθ' ἑκάστην διαδρομὴν, ἀποτελοῦσαν τὸ ἥμισυ τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου, διὰ καύσιμα, δι' ὕδατα κλπ. βάρη).

Παραλλήλως πρὸς τὸν κατὰ τὰ ἀνωτέρω τριπλασιασμὸν σχεδὸν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος, δέον νὰ ἐκτιμηθῇ τὸ πλεονέκτημα ἐξοικονομήσεως χώρου διὰ τὰς περιπτώσεις ἐλαφρῶν φορτίων, ἀποφερόντων πρόσθετον ναῦλον, ἐνῶ ἄλλοτε ὁ χώρος οὗτος διετίθετο δι' ἀποθήκευσιν καυσίμων. Ἐπίσης πρέπει νὰ σημειωθῇ ἡ ἐξοικονόμησις χρόνου διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμων.

Ἡ αὐξήσις τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τοῦ τύπου τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων καὶ αἱ τεχνολογικαὶ βελτιώσεις συνέτειναν εἰς αὐξήσιν τῆς παραγωγικότητος καὶ εἰς ἐλάττωσιν τῆς ἀπαιτουμένης ἐργατικῆς δυνάμεως. Οὐχὶ εὐκαταφρόνητος ἀπὸ ἀπόψεως αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος εἶναι ἡ ἐπελθοῦσα ἀνακούφισις τῶν ἐπὶ τῶν συγχρόνων πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς παροιμιωδῶς σκληροτάτας συνθήκας ἐργασίας καὶ ἐνδιαιτήσεως, αἱ ὁποῖαι ἐπεκράτουν ἐπὶ τῶν παλαιότερων πλοίων καὶ δὴ πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Ἄλλ' ὥς εἶδομεν καὶ εἰς τὴν παρ. 5 τοῦ Α' Κεφαλαίου, ἡ ἐπίδρασις τῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως εἶναι ὀλόπλευρος. Οὕτως ἡ μεταφορὰ ἀκατεργάστου ζακχάρεως εἰς χύμα ἐξησφαλίσθη τελείως μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀποφεύγῃται ἡ δαπάνη ἀγορᾶς σάκκων καὶ νὰ μειοῦται αἰσθητῶς ἡ ἀνάγκη εἰσφορᾶς ἐργατικῆς δυνάμεως, μετὰ τοῦ συνεπαγομένου ἐργατικοῦ κόστους διὰ τὸν χειρισμὸν φορτίων εἰς σάκκους, ἐνῶ αἱ εἰς χύμα ζακχάρεις ἐκφορτώνονται διὰ μηχανικῶν κάδων (φοῦχτες=grabs).

Ειδικὰ μηχανήματα τοποθετούμενα ἐπὶ τινων νεωτέρων πλοίων ἰδίως τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ ἄλλων, διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν βαρέων τεμαχίων ἐμπορευμάτων, συντελοῦσιν εἰς αὐξησιν τῆς ἀναλογίας τοῦ κέρδους τῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐξ εἰδικῶν ναύλων. Ἐπὶ παραδείγματι, ὁ ναῦλος διὰ μεταφορὰν 100 τόννων σιδηροδοκῶν ἀπὸ Ἀμβέρσαν εἰς Madras ἦτο κατὰ τὸ ἔτος 1950 £ 450 περίπου, ἐνῶ κατὰ τὸ ἴδιον ταξίδιον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἴδιου βάρους τῶν 100 τόννων εἰς ἓν μόνον τεμάχιον, π.χ. μίαν μηχανήν, ὁ ναῦλος ἀνῆρχετο εἰς £ 4000 περίπου.

Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς εἶναι παραδεδεγμένον, ὅτι ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης ἐκάστης ἀντιπροσωπευτικῆς κεφαλαιουχικῆς μονάδος, ναυπηγηθείσης μεταπολεμικῶς, προσεγγίζει τὸ τριπλάσιον τῆς προπολεμικῆς.

Ἡ συνολικὴ προσφορὰ ἐλευθέρων πλοίων, ἐκφραζομένη εἰς μικτοὺς κόρους ὑπελογίζετο κατὰ μὲν τὸ 1937 εἰς 15.000.000 περίπου, κατὰ δὲ τὸ 1956 εἰς 25.000.000¹. Ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ προσφορὰ δὲν εἶναι ὁμοιότυπος καὶ ὅτι ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης τῶν μετὰ τὸ 1950 ναυπηγηθέντων κεφαλαιουχικῶν μονάδων εἶναι περίπου τριπλασία τῆς τῶν προπολεμικῶν Standards, ἐξάγεται τὸ συμπέρασμα καθ' ὃ τὸ δυναμικὸν τῆς συνολικῆς προσφορᾶς καὶ ἐπομένως ἡ ἰδία ἡ Συνολικὴ Προσφορὰ κατὰ τὸ 1956 ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ 1937 δὲν ἦτο μόνον κατὰ 25 ο/ο μεγαλειτέρα, ἀλλὰ κατὰ 35 ο/ο-40 ο/ο. Ἡ τεχνολογικὴ ἐξέλιξις ἐγγυᾶται τὴν περαιτέρω αὐξησιν τοῦ δυναμικοῦ τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς.

23. Ἐλαστικότητα τῆς προσφορᾶς.

Ἡ ἐλαστικότης τῆς προσφορᾶς ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ μέτρου τῆς μεταβολῆς, τῆς ἐπερχομένης, ἐντὸς δοθείσης χρονικῆς περιόδου, εἰς τὴν προσφερομένην χωρητικότητα, συνεπεῖα μεταβολῆς εἰς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων.

Ἐάν, μειουμένης τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ἐλαττωθῇ κατὰ τὴν ἰδίαν ἢ μεγαλειτέραν ἀναλογίαν, τότε αὕτη εἶναι Ἐλαστική. Ἐάν συνεπεῖα ἀνόδου τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἡ προσφορὰ χωρητικότητος αὐξηθῇ κατ' ἴσιν ἢ μεγαλειτέραν ἀναλογίαν, τότε καὶ πάλιν αὕτη εἶναι Ἐλαστική. Ἐάν ὅμως, διὰ μειώσεως ἢ αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἡ προσφορὰ χωρητικότητος δὲν κινήθῃ κατ' ἴσιν περίπου ἀναλογίαν καὶ πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν, τότε, ἡ προσφορὰ εἶναι Ἀνελαστική.

Οὕτω, π.χ. θὰ χαρακτηρίσωμεν ὡς Ἐλαστικὴν τὴν Συνολικὴν προσφορὰν, ἐάν κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς ἑξαμήνου, ἐσημειοῦντο αἱ ἀκόλουθοι μεταβολαὶ εἰς τὸν τιμάριθμον καὶ εἰς τὴν προσφερομένην χωρητικότητα :

1. Ἐννοεῖται τῆς συνεχοῦς ἀλληλοεισθύσεως μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν οἱ ὡς ἂν ὑπολογισμοὶ δέον, ὅπως θεωρηθῶσι κατὰ προσέγγισιν, βασιζόμενοι δὲ ἐπὶ τῶν δεδομένων τοῦ «Lloyd's Register». Ἴδε ἐπίσης : «Ἐπιθεώρησιν τοῦ Ἐμπορίου Ναυτικοῦ» Ἰούnius—Ἰούλιος 1937.

Ναυλοτιμάρκιος	Ἰανουαρίου	100	Ἀντίστοιχος χωρητ.	50	ἐκατ. τόννοι	ν.β.
»	Φεβρουαρίου	90	»	»	45	»
»	Μαρτίου	80	»	»	40	»
»	Ἀπριλίου	70	»	»	35	»
»	Μαΐου	60	»	»	30	»
»	Ἰουνίου	50	»	»	25	»

Ἀλλὰ τὰ ὑπάρχοντα στατιστικά δεδομένα δεικνύουν, ὅτι ἡ Συνολικὴ προσφορὰ χωρητικότητος δὲν μεταβάλλεται κατ' ἴσην ἀναλογίαν πρὸς τὴν μεταβολὴν τῶν ναύλων, συμφώνως πρὸς τὸ ἀνωτέρω παράδειγμα. Τούναντιον ἀκολουθεῖ ἰδικὸν τῆς ρυθμὸν κατὰ τὰ διάφορα στάδια τῆς κυκλικῆς διακυμάνσεως καὶ συγκεκριμένως κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ σταδίου τῆς ὑφέσεως ἡ Συνολικὴ προσφορὰ μεταβάλλεται σαφῶς κατ' ἀντίθετον κατεύθυνσιν ἀπὸ τὴν ἀκολουθημένην ὑπὸ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, δηλαδὴ, ἐνῶ τὸ στάδιον τῆς ὑφέσεως διακρίνεται ἀπὸ τὴν συνήθως ἀπότομον ὑποχώρησιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἡ Συνολικὴ προσφορὰ βαίνει ἀδρανῶς αὐξανόμενη, μέχρις ὅτου τὸ στάδιον τῆς δυσπραγίας ἀποβῇ γενικὴ κατάστασις τῆς ὅλης βιομηχανίας. Ἐξ αἰτίας τῆς τοιαύτης διαφορᾶς τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς πρὸς τὴν πορείαν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, χαρακτηρίζεται αὕτη ὡς Ἀνελαστικὴ.

Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικάς τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου¹, ἡ πορεία τῆς τιμῆς τῶν ναύλων κατὰ τὴν τριετίαν 1956-1958 ἐδείκνυε :

Ἔτος	Ναυλοτιμάρκιος 1952 = 100	Ναυπηγήσεις Πλοίων (ἐξαιρουμένων τῶν Δεξαμενοπλοίων)	Διαλύσεις πεπαιλωμένου τοννάζ
1956	157.-	4400.000 τόν. ν.β.	438.000 τόν. ν.β.
1957	112.7	4650.000 τόν. ν.β.	599.000 τόν. ν.β.
1958	66.3	4490.000 τόν. ν.β.	1152.000 τόν. ν.β.

Ἀντιθέτως πρὸς τὴν Συνολικὴν, ἡ Ἐνεργητικὴ προσφορὰ κινεῖται πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν μὲ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, εἶναι δηλαδὴ κατὰ τὸ μᾶλ-

1. Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα ναυπηγήσεων καὶ διαλύσεων ἀνεδημοσιεύθησαν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἐφημερίδα «Evening Standard» τῆς 10-3-1960 ὑπὸ τὸ ἄρθρον «Shipping Signs of Recovery», περιλαμβάνουσι δὲ μόνον τὰς μεταβολὰς αὐξομειώσεως τῆς χωρητικότητος μόνον τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου.

Τὰ ὑπὸ τοῦ γραφείου Ναυτιλιακῶν Μελετῶν «Οὐέστινφορμ» δημοσιευθέντα στοιχεῖα, τὰ ἀναφερόμενα εἰδικῶς εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων κατὰ τὸ ἔτος 1960, ἀποδεικνύουσιν ἐπίσης τὴν Ἀνελαστικότητα καὶ Ἀδράνειαν τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς.

λον ή ήττον 'Ελαστική. Ούτω κατά τόν 'Ιούνιον τοῦ 1956 ὁ ναυλοτιμάρηθος τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου ἐδείκνυε 155.5 μονάδας (1952= 100 μονάδες), ἐνῶ κατά τόν ἴδιον μῆνα τοῦ 1958 κατῆλθεν εἰς τὰς 66.5 μονάδας, δηλαδή μετεβλήθη κατά 89 μονάδας ἐπὶ ἔλασσον. Ὁ παγκόσμιος στόλος ἐλευθέρων πλοίων κατά τὸ 1956 ὑπελογίζετο εἰς 25.000.000 τ.ν.β. περίπου, καὶ δὲν εἶναι μακρὰν τῆς πραγματικότητος, ἐὰν λεχθῇ, ὅτι, ἔξαιρουμένων τῶν ὑπὸ ἐπισκευὴν σκαφῶν, ἡ χωρητικότης αὐτῇ ἦτο κατά 95 ο/ο ἀπησχολημένη κατά τόν 'Ιούνιον 1956. Κατά τόν 'Ιούνιον 1958 ὁ παγκόσμιος στόλος ἐλευθέρων πλοίων εἶχεν αὐξηθῇ εἰς 28.000.000 τ.ν.β. περίπου, ἤτοι καθαρά αὐξησις περίπου 3.000.000 τ.ν.β. Ἀλλὰ τόν ἴδιον μῆνα πλέον τῶν 7.000.000 τ.ν.β. παρέμειναν παρωπλισμένα, ἤτοι ἡ 'Ενεργητικὴ προσφορά ἠκολούθησε τὴν κατιοῦσαν κατεύθυνσιν, συμφώνως πρὸς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων, ἐνῶ ἡ Διαθέσιμος προσφορά ἀνῆλθεν εἰς τὰ 25 ο/ο τῆς Συνολικῆς. Καὶ θὰ ἦτο μεγαλύτερα ἡ 'Ελαστικότης τῆς 'Ενεργητικῆς Προσφορᾶς ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, ἐὰν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν κατέβαλλον ἰδιαιτέραν προσπάθειαν, πρὸς διατήρησιν τῶν πλοίων των ἐν ἐνεργείᾳ. Κατά τὸ τέλος τῆς ἐν λόγῳ περιόδου, πλοῖα 7.000.000 ἕως 8.000.000 τ.ν.β., ἐκ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ δὲν κατάρθωσαν νὰ καλύψωσι τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των¹.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα καταδεικνύουσιν ἐπαρκῶς, ὅτι ἐνῶ ἡ 'Ενεργητικὴ προσφορά τείνει νὰ εἶναι 'Ελαστικὴ, ἡ Συνολικὴ παραμένει 'Ανελαστικὴ καὶ ἀδρανής.

'Αλλὰ ἡ σημασία τῶν ἰδιοτήτων τῆς Ζητήσεως καὶ τῆς Προσφορᾶς χωρητικότητος γενικῶς, καὶ εἰδικώτερον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων, ἐξετάζεται εἰς τὸ ἐπόμενον Κεφάλαιον.

1. Διὰ περαιτέρω λεπτομερείας ἴδε περιοδικὸν «Ναυτικὰ Χρονικὰ» 1956-1958 καὶ δὴ τὸ τεῦχος 15-11-1958.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Η ΖΗΤΗΣΙΣ, Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ Η ΤΙΜΗ

24. Ναυτιλιακά οικονομικά καὶ κυκλικαὶ διακυμάνσεις.

Ὁ Ἀμερικανὸς καθηγητὴς J. K. Galbraith, εἰς τὸ διεθνῶς γνωστὸν σύγγραμμά του «The Affluent Society» γράφει :

«Εἰς τὴν ἱστορίαν τῶν κοινωνικῶν ἰδεῶν δὲν ὑπάρχει τίποτε περισσό-
» τερον ἐνδιαφέρον ἀπὸ τὴν ἔρευναν τῶν καλουμένων Κυκλικῶν Διακυμάν-
» σεων, αἵτινες ἀνήκουν εἰς τὴν βασικὴν παράδοσιν τῆς οἰκονομικῆς σκέψεως.
» Ἡ μελέτη αὐτῶν παρέμενεν ἀπομεμονωμένη ὡς ἰδιίτερον τμῆμα (καὶ μέ-
» χρις ὠρισμένου βαθμοῦ ἡ καραντίνα αὐτὴ συνεχίζεται ἀκόμη). Αἱ τιμαί,
» τὰ ἡμερομίσθια, τὸ γαιοπρόσδοκον, ὁ τόκος, τὰ ὅποια βαθέως ἐπηρεά-
» ζονται ἀπὸ τὰς κρίσεις, ἐξητάζοντο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὑποθέσεως, ὅτι αἱ
» κρίσεις ἦσαν ἀνύπαρκτοι. Ὑπετίθετο, ὅτι διετηροῦντο ἀδιαταράκτως ὁμα-
» λαί συνθῆκαι. ὡς ὁμαλαὶ δὲ συνθῆκαι ὑπενόεῖτο ἡ συνεχὴς εὐημερία»¹.

Κατὰ τὴν μελέτην καὶ ἔρευναν τῶν οἰκονομικῶν φαινομένων τῶν Ναυ-
τιλιακῶν Βιομηχανιῶν, τὴν ὁποίαν καλοῦμεν «Ναυτιλιακὰ Οἰκονομικά»²,
ἡ ἀπομόνωσις τῶν Κυκλικῶν Διακυμάνσεων ἀπὸ τὸ ὑπόλοιπον σῶμα των,
θὰ ἐματαιῶνέ σχεδὸν καὶ τὸν σκοπὸν τῆς ὑπάρξεώς των. Τὸ φαινόμενον τῶν
Κυκλικῶν Διακυμάνσεων εἶναι ἡ πρέπει νὰ εἶναι ἐφεξῆς ἐν τῶν κυριωτέρων
θεμάτων ἐρεύνης τῶν Ναυτιλιακῶν Οἰκονομικῶν. Καθ' ὅσον δ' ἀφορᾷ εἰδι-
κῶς τὰ πλοῖα μεταβλητῶν δρομολογίων, ἡ ἀνάπτυξις τῆς βιομηχανίας αὐτῶν
καὶ τῶν ἐπιχειρήσεων ἐκ τῶν ὁποίων αὕτη συγκροτεῖται, ὁ βαθμὸς τῆς ἀπα-
σχολήσεως τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγικῆς ὑπηρεσίας, ἡ πορεία τῶν
κερδῶν, τοῦ τόκου κλπ. εἶναι ἀδύνατον νὰ καταστῶσι πλήρως ἀντιληπτὰ,
ἐὰν δὲν μελετηθῶσιν ἐν συναρτῇσιν πρὸς τὰς Κυκλικὰς Διακυμάνσεις.

25. Ἡ ἐννοία τῆς ἰσορροπίας ἐν τῇ ναυλαγορᾷ.

Εἰς τὰ δύο προηγούμενα κεφάλαια ἐξητάσθησαν αἱ βασικαὶ ιδιότητες
τῆς Ζητήσεως καὶ τῆς Προσφορᾶς. Ἡ ἔμφασις, ἡ δοθεῖσα εἰς τὰς ιδιότητας
ταύτας, δὲν σημαίνει, ὅτι ἀμφισβητεῖται ὁ νόμος τῆς ζητήσεως καὶ προσ-
φορᾶς Ὁ νόμος οὗτος λειτουργεῖ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς,
ὅπως εἰς πᾶσαν ἄλλην ἀγοράν, διατελοῦσαν ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ
ἀνταγωνισμοῦ. Ὡς γνωστὸν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων αὐξάνεται, ὅταν αἱ ἀπαιτή-

1. Ἴδε : J. K. Galbraith, «The Affluent Society» σελ. 34

2. Ὁ ὅρος οὗτος χρησιμοποιεῖται μέχρι τοῦδε κυρίως δι' ὅ,τι θὰ ὠρίετο ὀρθότερον
ὡς Ἐφηρμοσμένη Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία. Ἴδε : Owen Ship Economics.

σεις τῶν φορτωτῶν διὰ χωρητικότητα γίνονται, ἐξ οἰασδῆποτε αἰτίας, μεγαλύτεραι ἀπὸ τὴν χωρητικότητα τὴν προσφερομένην ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ ἀντιθέτως ἡ τιμὴ τῶν ναύλων μειοῦται, ὅταν αἱ ἀπαιτήσεις τῶν φορτωτῶν διὰ χωρητικότητα γίνονται ἐκ τινος λόγου μικρότεραι ἀπὸ τῆς τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων προσφερομένης χωρητικότητος.

Ἄλλ' ἡ ἀπλῆ διαπίστωσις τοῦ νόμου τῆς ζητήσεως καὶ προσφορᾶς, ἐν τῇ ναυλαγορᾷ, δὲν ἀρκεῖ διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης μελέτης. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ἔρευνα τῶν ιδιοτήτων, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν αἰτίων τῶν ιδιοτήτων τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς ἀλληλεπιδράσεως τῶν δυνάμεων τούτων, προκειμένου νὰ κατανοηθῇ πλήρως ἡ φύσις τῶν Κυκλικῶν Διακυμάνσεων.

«Πότε θὰ λήξῃ ἡ κρίσις ;» «Τοῦτο εἶναι ἀναμφιβόλως κάτι τὸ ὁποῖον πᾶς σχετιζόμενος μὲ τὴν ναυτιλιακὴν βιομηχανίαν θὰ ἐπεθύμει νὰ γνωρίζῃ. Εἰς τὸ ἐρώτημα ὅμως αὐτὸ δὲν εἶναι εὐκολον νὰ δοθῇ ἀπάντησις. Δύναται βεβαίως νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ κρίσις θὰ λήξῃ, ὅταν ἡ ζήτησις διὰ χωρητικότητα γίνῃ μεγαλειτέρα ἀπὸ τὴν διαθέσιμον τοιαύτην, ἀλλὰ τοῦτο σημαίνει ἐν τῇ πραγματικότητι τοποθέτησιν τοῦ ζητήματος ὑπὸ διαφορετικὴν μορφήν»¹.

Ὁ περιορισμὸς εἰς ἀπλὴν διαπίστωσιν τοῦ νόμου τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς, μάλιστα δὲ συμφώνως πρὸς τὰ καθιερωμένα τῆς ὀρθοδόξου νεοκλασσικῆς θεωρίας, ὀδηγεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα καθ' ὃ ὁ σχεδὸν αὐτορρυθμιζόμενος μηχανισμὸς τῆς ναυλαγορᾶς τείνει συνεχῶς καὶ αὐτομάτως πρὸς τὸ σημεῖον ἰσορροπίας μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ ὅτι ἡ ἀνισορροπία ἀποτελεῖ κατάστασιν παροδικήν. Τὸ συμπέρασμα ὅμως αὐτὸ θὰ ἦτο πεπλανημένον, καθόσον ἐν τῇ πράξει συμβαίνει τὸ ἀντίθετον. Ἡ ἀνισορροπία μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς ἀντιπροσωπεύει τὴν μόνιμον κατάστασιν, τὸ δὲ σημεῖον ἰσορροπίας δὲν ἀποτελεῖ εἰμὴ παροδικὴν καμπὴν εἰς τὴν πορείαν τῆς Κυκλικῆς Διακυμάνσεως.

Τὸ ἀδύνατον ὑπάρξεως καταστάσεως μονίμου ἰσορροπίας ἔχει βεβαίως τὰς αἰτίας του. Ὅπως γράφει ὁ καθηγητὴς Α. S. Svendsen² :

«Οἱ λόγοι τοῦ τοιοῦτου ἔγκεινται σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ εἰς τὴν κυκλικὴν φορὰν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ὡς καὶ εἰς τὰς ἐνεργείας
 » τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυλωτῶν, τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν Κυβερνή-
 » σεων, αἱ ὁποῖαι εἶναι συνέπειαι τῶν ὑψηλῶν ναύλων. Καινουργῇ
 » σκάφη ναυπηγοῦνται, παλαιὰ ἐπισκευάζονται, ἡ ναυπηγικὴ ἱκανότης
 » διευρύνεται, μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα συνάπτονται, νέα σκάφη
 » ἀποσπῶνται ἀπὸ τὸν παρωπλισμένον στόλον».

1. Professor A. S. Svendsen, Director of the Institute for Shipping Research, Bergen : «The Revival of the Freight Market, 1962-1965». Περιοδικὸν International Design & Equipment 1960, σελ. 2.

2. Τὸ ἴδιον, σελ. 4.

26. Πίνακες μεταβολῶν καὶ παρατηρήσεις.

Οἱ κατωτέρω Πίνακες περιέχουσι στοιχεῖα, σχετιζόμενα μὲ τὴν Ἐκφραζομένην Ζήτησιν, τὴν Συνολικὴν Προσφορὰν καὶ τὴν Τιμὴν τῶν Ναύλων. Τὰ ἐν λόγῳ στοιχεῖα δεικνύουσι σαφῶς τὰς μεταπτώσεις καὶ τὰς μακροχρονίους τάσεις τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος, ὡς ἐπίσης καὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων ἀπὸ τοῦ ἔτους 1869, ὅτε δηλαδὴ ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ ἡ Διῶρυξ τοῦ Σουέζ. Ἐπομένως εἶναι ἱκανά, ὅπως ὁδηγήσουν εἰς συμπεράσματα χρήσιμα διὰ τὰς Κυκλικὰς Διακυμάνσεις.

ΠΙΝΑΞ VII

Σύγκρισις τῶν ἐτησίων μεταβολῶν τῆς ἐκφραζομένης ζητήσεως
τῆς συνολικῆς προσφορᾶς καὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων
κατὰ τὴν περίοδον 1870 - 1934

Α'

Ἔτος	Μεταφοραὶ παντὸς φορτίου		Καθαρὰ Χωρητικότης πλοίων παντὸς μεγέθους		Ναυλοτιμῆριθμος	
	Εἰς ἑκατομμύρια Τόνους/ΜΩα	Μεταβολὴ %	Εἰς ἑκατομμύρια κόρους	Μεταβολὴ %	Βάσις 1869 100	Μεταβολὴ %
1870	49,5		11,36		103	+ 3
1871	55,3	+11	11,92	+ 4,95	102	- 1
1872	55,6	+ 0,5	12,51	+ 4,7	103	+ 1
1873	61,8	+11	13,18	+ 5,4	117	+14
1874	66,3	+ 7,3	13,85	+ 5,1	108	- 8
1875	68,1	+ 2,7	14,55	+ 5,1	99	- 8
1876	75,3	+10,6	15,00	+ 3,1	98	- 1
1877	80,3	+ 6,6	15,38	+ 2,52	99	+ 1
1878	89,1	+10,95	15,94	+ 3,6	91	- 8
1879	93,0	+ 4,4	16,26	+ 2,0	85	- 7
1880	101,4	+ 9,0	16,59	+ 2,0	87	+ 2
1881	100,0	- 1,39	17,25	+ 4,0	87	0
1882	109,0	+ 9,0	18,16	+ 5,3	81	- 7
1883	114,0	+ 4,6	19,39	+ 6,8	75	- 7
1884	118,0	+ 3,5	20,39	+ 5,2	64	-15
1885	120,0	+ 1,7	20,80	+ 2,0	63	- 2
1886	114,0	- 5,0	20,59	- 1,0	59	- 6
1887	120,0	+ 5,3	20,55	- 1,17	65	+10
1888	136,0	+13,3	20,91	+ 1,8	76	+17
1889	143,0	+ 5,15	20,13	+ 5,9	75	- 1
1890	142,0	- 0,7	23,47	+ 6,0	64	-15
1891	159,0	+12,0	24,78	+ 5,6	63	- 2
1892	140,0	-11,9	25,79	+ 4,0	55	-13
1898	154,0	+10,0	26,49	+ 2,7	60	+ 0
1894	173,0	+12,8	27,12	+ 2,15	58	- 3
1895	173,0	0	27,59	+ 1,7	56	- 3
1896	178,0	+ 2,9	27,97	+ 1,4	56	0
1897	191,0	+ 7,3	28,27	+ 1,1	56	0
1898	195,0	+ 2,1	28,90	+ 2,2	68	+21
1899	211,0	+ 8,2	30,11	+ 4,2	65	- 4

Β'

Έτος	Μεταφοραί παντός φορτίου		Παγκόσμιος Καθαρά χωρητικότης πλοίων μεγέθους 3.000 έως 6.999 καθαράς χωρητικότητος		Ναυλοτιμάρθμος	
	Είς εκατομμύρια τόννους Μίλια	Μεταβολή %	Είς εκατομμύρια τόρους	Μεταβολή %	Βάσις 1869=100	Μεταβολή %
1900	223,0	+ 5,7	8,19		76	+17
1901	216,0	— 3,1	9,72	+18,7	57	—25
1902	225,0	+ 4,2	10,92	+12,4	49	—14
1903	238,0	+ 5,8	11,66	+ 6,18	49	0
1904	260,0	+ 9,2	12,55	+ 7,7	49	0
1905	272,0	+ 4,6	13,53	+ 7,8	51	+ 4
1906	285,0	+ 4,8	14,42	+ 6,6	52	+ 2
1907	294,0	+ 3,2	16,15	+12,2	54	+ 4
1908	279,0	— 5,1	17,17	+ 6,3	45	—17
1909	307,0	+11,0	17,59	+ 2,5	46	+ 2
1910	324,0	+ 5,5	17,47	— 0,3	50	+ 9
1911	323,0	— 0,1	19,15	+ 9,6	58	+16
1912	350,0	+ 8,3	20,24	+ 5,7	78	+34
1913	382,0	+ 9,1	21,80	+ 7,7	68	—13
1914			21,75	— 0,3		

Γ'

Έτος	Μεταφοραί παντός φορτίου εις χύμα		Παγκόσμιος χωρητικότης φορτηγών ξηρού φορτίου		Ναυλοτιμάρθμος	
	Είς εκατομμύρια τόννους Μίλια	Μεταβολή %	Είς εκατομμύρια Κόρους Μικτής χωρητικότητος	Μεταβολή %	Βάσις 1869=100	Μεταβολή %
1920	279,7				374	
1921	277,7	— 0,7	8,671		166	—55,6
1922	327,2	+17,8	9,059	+ 4,5	130	—21,6
1923	312,3	— 4,6	8,948	— 1,2	123	— 5,4
1924	337,7	+ 8,1	9,170	+ 2,5	121	— 1,6
1925	366,9	+ 8,6	9,727	+ 6,1	110	— 9,1
1926	388,4	+ 5,9	9,962	+ 2,4	133	+20,9
1927	410,7	+ 5,7	10,273	+ 3,1	122	— 8,3
1928	425,6	+ 3,6	10,791	+ 5,0	112	— 8,2
1929	430,7	+ 1,2	11,473	+ 6,3	115	+ 2,7
1930	391,3	— 9,1	11,873	+ 3,5	93	—19,0
1931	403,3	+ 3,1	11,829	— 0,4	90	— 3,2
1932	346,9	—14,0	11,510	— 2,7	88	— 2,3
1933	330,9	— 4,6	10,915	— 5,2	85	— 3,4
1934	337,1	+ 1,9	10,410	— 4,6	85	
1935	372,4	+10,5	10,143	— 2,6	88	+ 3,5
1936	372,4	0	10,173	+ 0,3	103	+17,0
1937	446,8	+20,8	10,556	+ 3,8	161	+56,0
1938	374,7	—16,1	10,958	+ 3,8	115	—28,2

Π Ι Ν Α Κ Ε VIII

Συγκριτικὸς Ναυλοτιμαριθμὸς

Ἔτος	Βάσις ἔτους 1913 = 100	Βάσις 1920 = 100	Βάσις 1929 = 100
1913	100	23.40	94.09
1920	27.35	100.—	402.09
1927	106.26	24.87	100.—
1934	80.60	18.86	75.83
1935	81.07	18.97	76.28
1936	96.50	22.58	90.79
1937 (Ἀπριλ.)	147.05	34.41	138.36

¹ Σημειώσεις ἐπὶ τῶν Πινάκων :

1) Εἶναι ἀνάγκη νὰ υπογραμμισθῇ, ὅτι εἰς τὰς δύο ἐνδιαμέσους στήλας τοῦ Πίνακος (VII A), τῶν ὁποίων πηγὴ εἶναι ἡ μελέτη τοῦ Timbergen, δὲν συμπεριλαμβάνεται ἡ παγκόσμιος χωρητικότης, ἀλλὰ μόνον ἡ ἀνήκουσα εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρεττανίαν, εἰς τὰς Η.Π.Α., εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν.

2) Εἰς τὰς ὁμοίας στήλας τῶν ὑπολοίπων Πινάκων, αἵτινες προέρχονται ἐκ τῶν Statistical Appendices τοῦ Lloyd's Register of Shipping καὶ ἐκ τῶν δεδομένων τοῦ British Chamber of Shipping, συμπεριλαμβάνονται πλοῖα μόνον 3000 κόρων μικτῆς χωρητικότητος καὶ ὅνω.

3) Ἡ σοβαρώτερα ἁλλειψὶς τῶν πινάκων τούτων εἶναι, ὅτι δὲν γίνεται διάκρισις μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων πλοίων καὶ τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ἡ χωρητικότης τῶν Liners συμπεριλαμβάνεται εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν πινάκων, παρ' ὅσον ὅτι ταῦτα ἀποτελοῦσιν εἰδικὴν βιομηχανίαν. Εἶναι δὲ δύσκολος ὁ ἀπόλυτος διαχωρισμὸς τῆς βιομηχανίας τῶν Liners ἀπὸ τῆς τῶν Tramps, διότι : α) ἡ ἀλληλοδιεισδυσις εἶναι συνεχὴς, β) ἡ ἐπιχειρηματικὴ διάρθρωσις μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως π.χ. ἡ Βρεττανικὴ διλογωλιακὴ ἐπιχείρησις A. Weir & Co Ltd, ἡ ὁποία εἶναι ἰδιοκτήτρια πλοίων ἀμφοτέρων τῶν βιομηχανιῶν, εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐναλλάσῃ τὰ πλοῖα αὐτῆς ἀπὸ τῆς μιᾶς βιομηχανίας εἰς τὴν ἄλλην, ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε εὐκαιριῶν καὶ περιστάσεων.

Εὐρυσκόμμεθα ὅθεν εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως ὑπολογίσωμεν κατ' ἐκτίμησιν καὶ κατὰ προσέγγισιν τὴν χωρητικότητά τὴν ἀνήκουσαν εἰς ἑκατέραν τῶν δύο ἀναφερομένων βιομηχανιῶν κατὰ τὰς διαφόρους χρονικὰς περιόδους, τὰς ὁποίας θέλομεν ν' ἀνασκοπήσωμεν.

4) Εἰς τοὺς Πίνακας δὲν περιέχονται αἱ περίοδοι τῶν παγκοσμίων πολέμων διὰ λόγους ἐξηγουμένους κατωτέρω.

Ὅπως ὅποτε, παρὰ τὰς προλεχθείσας ἀδυναμίας, οἱ παρατιθέμενοι Πίνακες εἶναι ἀρκούντως ἀντιπροσωπευτικοὶ τῶν τάσεων τῆς ζήτησεως, τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων κατὰ τὴν τελευταίαν ἐνεργητικαστείαν καὶ ἀπεικονίζουσιν βιαιοποιητικῶς τὴν ἐνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας τῶν πλοίων μεταβλητῶν δρομολογιῶν.

Τὰ στοιχεῖα τῶν πινάκων VII (A', B', Γ'), VIII καὶ IX ἠηγήθησαν ἐκ τῶν ἐξῆς πηγῶν:

α) British Chamber of Shipping Annual Reports (διὰ προσωπικῆς συνεργασίας μετὰ τοῦ ἀρμοδίου τμήματος αὐτοῦ).

ΠΙΝΑΞ ΙΧ

Έτος	Έκατομμύρια τόννοι Ξηρού φορτίου	Παγκόσμιος Χωρητικότητα Πλοίων Ξηρού Φορτίου εις Έκατομμύρια τόννους Μικτής Χωρητικότητας	Ναυλοτιμάρθριος μὲ Βάσιν 1952 = 100
1948		57.905	
1949		59.334	
1950	300	60.151	
1951	360	61.844	
1952	350	63.073	100
1953	360	63.981	77,5
1954	390	66.007	86,1
1955	450	68.161	127,7
1956	490	70.842	157,0
1957	510	74.780	112,7
1958	490	78.436	67,1

27. Συμπεράσματα ἐπὶ τῶν Πινάκων.

Ἐξ ἀντιπαραβολῆς τῶν περιεχομένων εἰς τοὺς προταχθέντας Πίνακας στοιχείων προκύπτουσι τὰ ἑξῆς συμπεράσματα, σχετικῶς μὲ τὴν φύσιν τῶν Κυκλικῶν Διακυμάνσεων εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων :

Α'. Ἡ Ἀνελαστικότητα τῆς Συνολικῆς Προσφορᾶς καὶ ὁ τρόπος καθ' ὃν αὕτη μεταβάλλεται.

Κατὰ τὰς περιόδους μειώσεως τῆς τιμῆς τῶν ναύλων καὶ τῆς ἐκφραζομένης ζήτησεως, ἡ συνολικὴ προσφορὰ ἐπιδεικνύει ἀνελαστικότητα, παραμένουσα ἀδρανὴς ἐπὶ χρονικὸν τι διάστημα καὶ εἰς τὸ στάδιον ἐπὶ τῆς ἐξάπλωσεως. Οὕτω κατὰ τὸ ἔτος 1882, ἐνῶ ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ἐμειώθη κατὰ 7 ο/ο ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ προηγούμενου ἔτους, ἐπῆλθεν αὐξήσις τῆς ζήτησεως κατὰ 9 ο/ο καὶ αὐξήσις τῆς προσφορᾶς κατὰ 5.3 ο/ο. Κατὰ τὸ ἔτος 1884, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ἐμειώθη κατὰ 15 ο/ο ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ ἔτους 1883, ἀλλ' ἡ ζήτησις ἠϋξήθη κατὰ 3,5 ο/ο, ἡ δὲ προσφορὰ ἠϋξήθη ἐπίσης κατὰ 5,2 ο/ο. Κατὰ τὸ ἔτος 1885 ἡ τιμὴ τῶν ναύλων ἐμειώθη κατὰ 2 ο/ο ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔτος 1884, ἀλλ' ἡ ζήτησις ἠϋξήθη κατὰ 1,7 ο/ο ἡ δὲ προσφορὰ ἠϋξήθη κατὰ 2 ο/ο. Κατὰ τὸ ἔτος 1890, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων

β) Lloyd's Register of Shipping —Appendixes

γ) H. Gripaios, «The Coordination of Market Forces in the Shipping Industry»

δ) Angiers—Freight Index. Ἰδε : Isserlis, «Tramp Shipping Cargoes and Freights». Royal Statistical Journal, Μάιος 1938, σελ. 122.

ε) Timbergen : Nederlandsche Konjunctur, Μάιος 1935, συμπεριλαμβάνων τὴν χωρητικότητα μόνον τῶν χωρῶν : Μεγάλῃς Βρετανίας, Η.Π.Α., Νορβηγίας καὶ Γερμανίας.

στ) Ἐπιθεώρησις Ἑμπορικῶ Ναυτικοῦ—Τεύχη 1930-1937.

ἡλαττώθη κατὰ 15 ο/ο, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ ἔτους 1889, καὶ ἡ ζήτησις ἡλαττώθη κατὰ 0.7 ο/ο, ἐνῶ ἡ συνολικὴ προσφορὰ συνέχισε τὴν πρὸς τὰ ἄνω πορεῖαν τῆς, αὐξηθεῖσα, κατὰ 6 ο/ο. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι καταδεικνύουσι τὴν ἀνελαστικότητα, τὴν ἀδράνειαν τῆς συνολικῆς προσφορᾶς κατὰ τὰς ἀλλαγὰς καὶ δὴ τὰς μειωτικὰς τῆς τιμῆς τῶν ναύλων καὶ τῆς ζητήσεως, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν μεταβλητότητα αὐτῆς πρὸς τὴν ἀντίθετον ἀπὸ τὴν ζήτησιν καὶ τὴν τιμὴν κατεύθυνσιν καὶ δὴ κατὰ τὸ στάδιον τῆς ὑφέσεως.

Συμφώνως πρὸς ἀνασκόπησιν τοῦ γνωστοῦ καὶ εἰδικοῦ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων περιοδικοῦ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» τῆς 15ης Νοεμβρίου 1958, βασιθεύσαν ἐπὶ στοιχείων, παρεχομένων ὑπὸ τοῦ ἐπίσης γνωστοῦ Ἀγγλικοῦ Γραφείου Ναυτιλιακῶν Μελετῶν «Οὐέστινφορμ», ἡ συνολικὴ ναυλωθεῖσα χωρητικότης ἐλευθέρων πλοίων κατὰ τὸ ἔτος 1956 ἀνῆλθεν εἰς 83.550.000 τόννους. Κατὰ τὸ τρίτον ὅμως τρίμηνον τοῦ ἔτους 1958, ἡ ναυλωθεῖσα χωρητικότης δὲν ὑπερέβη τοὺς 10.832.000 τόννους νεκροῦ βάρους. Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι καὶ κατὰ τὰ ἄλλα τρίμηνα τοῦ 1958 ἡ δραστηριότης τῶν φορτωτῶν παρέμεινεν εἰς τὰ ἴδια περίπου ἐπίπεδα, εὐρίσκομεν, ὅτι ἡ ἐκφραζομένη ζήτησις κατῆλθε κάτω τοῦ 50 ο/ο τῆς τοῦ ἔτους 1956. Ἐξ ἄλλου ὁ ναυλοτιμᾶριθμὸς τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὡς ἐμφαίνεται ἐν πίνακι (VIII) ἀνῆρχετο κατὰ τὸ 1956 εἰς 157,0, κατὰ τὸ 1957 εἰς 112,7, κατὰ δὲ τὸ 1958 κατῆλθεν εἰς 66,3 μόνον μονάδας. Παρὰ ταῦτα, κατὰ τὰ ἴδια ἔτη, ἡ καθαρὰ αὐξήσις τῆς συνολικῆς προσφορᾶς συνεχίζετο.

Β'. Ἐνῶ ἡ συνολικὴ προσφορὰ παραμένει ἀνελαστικὴ καὶ ἀδρανής, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων εἶναι εὐμετάβλητος, ἡ δὲ ζήτησις δὲν εἶναι εὐαίσθητος εἰς τὰς ἀλλαγὰς τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

Κατὰ τὴν περίοδον 1870-1890, ἡ ἐτησία ἐκφρασθεῖσα ζήτησις παρουσιάζει μέσσην ἐτησίαν μεταβολὴν +6,52 ο/ο, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων +4,9 ο/ο καὶ ἡ συνολικὴ προσφορὰ +3,87 ο/ο.

Κατὰ τὴν περίοδον 1890-1900, ἡ μέση ἐτησία μεταβολὴ τῆς ἐκφρασθείσης ζητήσεως ἦτο +6,7 ο/ο, τῆς τιμῆς τῶν ναύλων +7,9 ο/ο καὶ τῆς συνολικῆς προσφορᾶς +2,93 ο/ο.

Κατὰ τὴν περίοδον 1901-1913 ἡ ἐκφρασθεῖσα ζήτησις παρουσίασε μέσον ὅρον ἐτησίας μεταβολῆς +5,82 ο/ο, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων +10,8 ο/ο καὶ ἡ συνολικὴ προσφορὰ +8,02 ο/ο.

Σημειωτέον, ὅτι ὁ μέγας ὄγκος τῆς ἐτησίας μεταβολῆς τῆς συνολικῆς προσφορᾶς κατὰ τὴν περίοδον 1901-1913 ὀφείλεται εἰς τὴν ταχείαν ἐξάπλωσιν τῶν φορτηγῶν ταχτικῶν γραμμῶν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην. Ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ χωρητικότης τῶν ἐλευθέρων πλοίων ἀνῆρχετο εἰς 4455 ἑκατ. τόννους ν.β. κατὰ τὸ 1900, ἐνῶ κατὰ τὸ 1914 ἔφθασεν εἰς 7920 ἑκατομμ. τόννους ν.β. Δηλαδή, κατὰ τὴν ὑπὸ ἐξέτασιν δεκαεταεσίαν ἐπῆλθεν

αύξεσις 75.5 ο/ο ήτοι ή μέση έτησία μεταβολή τής συνολικής προσφοράς πλοίων μεταβλητῶν δρομολογίων ήτο +5,4 ο/ο.

Γ'. Η άνελαστικότητα και ή άδράνεια τής συνολικής προσφοράς είναι μεγαλειτέρα εις τὸ στάδιον τής ύφέσεως από δ,τι είναι εις τὸ στάδιον τής εϋμερίας.

Οϋτω, κατά την μετά τὸ 1957 περίοδον, ενώ ή έκφρασθεΐσα ζήτησις και ή τιμή τῶν ναύλων έμειώθησαν, ή συνολική προσφορά τούναντιόν έξηκολούθησεν αύξανομένη. Ο καθηγητής Svendsen, επί τῇ βάσει στοιχείων και ύπολογισμῶν, προερχομένων τόσω έξ ιδιικής του έρεύνης, ὅσω και εκ τοϋ γραφείου «Ούέστινφορμ» (έκθέσεις ύπ' άριθ. 127, 132, 133), προβλέπει τήν σύγχρονον έξαπλωτικήν πορείαν τής συνολικής προσφοράς έλευθέρων πλοίων ὡς εξής :¹

Έτος	Υπάρχουσα Χωρητικότητα εις εκατομμύρια Τόννους	Διαλύσεις κ.λ.π. εις εκατομμύρια Τόννους	Ναυπηγήσεις κ.λ.π. εις εκατομμύρια Τόννους
1959	29.8	1.4	3,7
1960	32.1	1.4	3.0
1961	33.7	1.2	2.0
1962	34.5	0.95	1.0
1963	35.-	0.90	1.0
1964	35,1	0,95	1.5
1965	35.5	0.95	1.5

Συνάγεται ὅθεν τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ αύξομειωτικαὶ τάσεις τής ζητήσεως και τής προσφοράς δέν είναι ὁμοιαὶ κατά τὰς ίδίαις χρονικάς περιόδους ή έντός τῶν ίδίων ὀρίων τῶν διακυμάνσεων και ὅτι οϋδείς γνωστός παράγων ὁδηγεῖ εις αὐτόματον Ισορρόπησιν των. Οϋτω καθίσταται έκδηλον, ὅτι ένεκα τῶν διαφορετικῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι έπηρεάζουσι συνεχῶς τὰς δύο αὐτάς δυνάμεις τής ναυλαγοράς, τὸ σημεΐον τής Ισορροπίας, άκόμη και ὁσάκις συμβῇ νά έμφανισθῇ τοιοϋτον, ὡς ύπαρκτόν, δέν άποτελεῖ εἰμή μόνον βραχυχρόνιον και παροδικήν καμπήν.

Δ) Η αύξησης τής συνολικής προσφοράς προκαλεΐται κυρίως εκ τῶν σημαντικῶν αύξήσεων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Κατά τὸ έτος 1873, ή τιμή τῶν ναύλων ήτο ύψηλοτέρα κατά 14 ο/ο έν συγκρίσει πρὸς τὸ έτος 1869. Υπό τήν ὥθησιν τής τοιαύτης ύψώσεως ή παγκόσμιος χωρητικότης ηϋξήθη εις

1. 'Ise A. Stromme Svendsen : 'The Revival of the Freight Market'.

τὸ ἔτος 1874 κατὰ 5,1 ο/ο ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ ἔτους 1873, καὶ κατὰ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν εἰς τὸ ἔτος 1875 παρὰ τὴν μεσολαβήσανσαν ἐν τῷ μεταξύ πτῶσιν τῶν ναύλων. Ἀλλ' ἡ αὔξησις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἥτοι ἡ περίοδος τῆς ἐξαπλώσεως, δὲν ἐσταμάτησεν οὔτε κατὰ τὰ ἐπακολουθήσαντα ἔτη 1876-1885, παρὰ τὴν συνεχισθεῖσαν πτῶσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων. Ἦρκεσεν ἐν ἔτος ἡ καὶ ὀλίγοι μῆνες πληθωρικῶν ναύλων πρὸς δημιουργίαν πολυετοῦς περιόδου ἐξαπλώσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἔστω καὶ μὲ βραδύτερον ρυθμὸν, ἐν μέσῳ τῆς δυσπραγίας.

Τὸ αὐτὸ φαινόμενον παρατηρεῖται καὶ κατὰ τὴν μεταξύ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων περίοδον καὶ συγκεκριμένως ἀπὸ τοῦ 1920, ὅτε ὑπὸ τὴν προώθησιν τῶν ὑψηλῶν πολεμικῶν ναύλων ἡ συνολικὴ προσφορά ἐβαινεν αὐξανομένη, μέχρι καὶ τοῦ ἔτους 1930 συμπεριλαμβανομένου, παρὰ τὴν συνεχῆ σχεδὸν ἐλάττωσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων κατὰ τῶν ἰδίων περιόδον (ἐξαίρεσις τῶν ἐτῶν 1926 καὶ 1929).

Ἡ ἀντίδρασις τῆς συνολικῆς προσφορᾶς ὡς πρὸς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων παρέμεινεν οὐσιαστικῶς ἡ ἰδία καὶ μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, μὲ τὴν σχετικὴν ἐξαίρεσιν τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἐτῶν, ἥτις ὁμως ἐξαίρεσις ὀφείλεται εἰς γενικωτέρους παράγοντας.

28. Γενικὰ συμπεράσματα σχετικῶς μὲ τὴν φύσιν τῶν διακυμάνσεων.

Οὐ μόνον ἡ ζήτησις εἰς δοθεῖσάν τινα περίοδον εἶναι ἀνελαστικὴ, ἐνεκα δὲ τῆς ιδιότητος τῆς ἐξαρτήσεως αὐτῆς ὑπόκειται εἰς ὀξείας καὶ ἀποτόμους μεταβολάς, ἀλλὰ καὶ ἡ συνολικὴ προσφορά εἶναι ἐπίσης ἀνελαστικὴ¹. Μεταξύ τῶν δύο τούτων ἀνελαστικῶν ἀκρων, εὐρίσκεται ἡ ἐνεργητικὴ προσφορά, ἥτις ἀντιδρῶσα εἰς τὰς ἀλλαγὰς τῆς ζητήσεως καὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, μὲ πιθανὴν ἐξαίρεσιν τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ σταδίου τῆς ὑφέσεως, εἶναι ἐλαστικὴ. Ἐπομένως τὸ κοινῶς λεγόμενον, ὅτι ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐν γένει εἶναι τὸ «βαρόμετρον τῶν κρίσεων», βασιζέται κυρίως ἐπὶ τῶν δραστηκῶν μεταβολῶν τῆς ζητήσεως, τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, καὶ τῆς ἐνεργητικῆς προσφορᾶς.

Ἐλέχθη ἐπίσης, ὅτι ἡ συνολικὴ προσφορά κατὰ τὸ στάδιον τῆς ὑφέσεως κινεῖται πρὸς τὴν ἀντίθετον κατεύθυνσιν ἀπὸ τὴν τιμὴν τῶν ναύλων. Πλὴν

1. Δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι δὲν ὀρίσεται πρᾶγματι ἀνελαστικότης τῆς συνολικῆς προσφορᾶς ἐλευθέρων πλοίων ἐναντι τῶν μεταβολῶν τῶν ναύλων ἀλλ' ὅτι ἀπλῶς λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ προσφερομένου ἀγαθοῦ, παρατηρεῖται μία σημαντικὴ χρονικὴ ὑστέρησις (time lag) μεταξύ τῶν δύο μεγεθῶν. Ἀλλ' ἡ χρονικὴ ὑστέρησις δὲν θὰ εἴχε αἷτια διαφορετικὰ ἐκείνων τὰ ὅποια συντελοῦν εἰς τὴν ἀνελαστικότητα τῆς συνολικῆς προσφορᾶς. Κατὰ συνέπειαν ἡ οὐσία εἶναι ἡ ἰδία ἀνεξαρτήτως τῆς θεωρητικῆς ἀπεξεργασίας αὐτῆς.

τούτου, ἡ συνολικὴ προσφορὰ παρουσιάζει μεγαλειτέραν ἀνελαστικότητα καὶ ἀδράνειαν, ὅταν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων μειοῦται παρὰ ὅταν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων αὐξάνεται.

Εἰς τὴν τάσιν τῆς συνολικῆς προσφορᾶς νὰ κινῆται πρὸς τὴν ἀντίθετον κατεύθυνσιν ἀπὸ τὴν ζήτησιν καὶ ἀπὸ τὴν τιμὴν τῶν ναύλων δέον ν' ἀναζητηθῇ τὸ «μυστικὸν» τῆς φύσεως τῶν διακυμάνσεων, αἱ ὁποῖαι βασικῶς καὶ κατὰ κύριον λόγον ὀφείλονται εἰς τὴν ὑπερπαραγωγὴν.

Βεβαίως, αἱ κρίσεις ὑπερπαραγωγῆς δὲν ἀποτελοῦσιν ἰδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων, οὔτε ἡ ὀξύτης των πρέπει νὰ ἀποδοθῇ μόνον εἰς τὴν ὑπερπαραγωγὴν χωρητικότητος. Ἡ ὀξύτης καὶ τὸ ἀπότομον τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων τῆς ὑπὸ μελέτην βιομηχανίας προέρχονται ἀπὸ τὰς ἀτοτόμους μεταπτώσεις τῆς ζήτησεως, αἱ ὁποῖαι μετὰ τὴν σειρὰν των ὀφείλονται εἰς τὴν ιδιότητα τῆς ἐξαρτήσεως αὐτῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε΄

ΑΙ ΚΥΚΛΙΚΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ

29. Τὰ στάδια τῶν διακυμάνσεων.

Μεταξὺ τῶν διαφόρων στοιχείων τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων, τῶν παρουσιαζόντων κυκλικήν φοράν, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἀποτελοῦσι τὸ βασικὸν τοιοῦτον καὶ προβάλλονται ὥς τὸ σαφέστερον διὰ τὰς Διακυμάνσεις κριτήριον.

Ὅπως ἐμφαίνεται καὶ εἰς τοὺς ἐν τῷ προηγουμένῳ κεφαλαίῳ παρατεθέντας πίνακας VII (Α, Β, Γ) καὶ VIII, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων δὲν παραμένουσι σταθεραὶ ἀλλὰ κυμαίνονται ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, πότε μὲν ἀνερχόμεναι εἰς ὑψηλὰ πότε δὲ ὑποχωροῦσαι εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Τὴν περίοδον τῶν ὑψηλῶν ναύλων καλοῦμεν Στάδιον Εὐήμερίας, τὴν δὲ περίοδον τῶν χαμηλῶν ναύλων καλοῦμεν Στάδιον Δυσπραγίας. Τὸ βραχὺ χρονικὸν διάστημα κατὰ τὸ ὅποιον ὑποβιβάζονται οἱ ναῦλοι ὀνομάζομεν Ὑφέσιν, τὸ δ' ἐπίσης βραχείας διαρκείας διάστημα ὑψώσεως τῶν ναύλων ὀνομάζομεν Ἀνοδὸν ἢ Ἀναζωογόνησιν.

Πολλάκις, πρὸ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ σταδίου Εὐημερίας, ἤτοι πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ὑφέσεως, παρατηρεῖται σύντομος ἀποκορύφωσις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων εἰς ὑψιστον σημεῖον. Τὸ σημεῖον τοῦτο καλοῦμεν σημεῖον τῆς Ἐντάσεως. Ὅταν πάλιν τὸ στάδιον τῆς Δυσπραγίας κατέλθῃ εἰς πολὺ χαμηλὸν ἐπίπεδον, ἐξαναγκάζον τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ παροπλίσωσι τὰ σκάφη των, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν εὐρείαν ὑποαπασχόλησιν τῆς ναυτεργατικῆς δυνάμεως καὶ ἐπέκτασιν τῆς ἀνεργίας ἐπὶ τῶν συγγενῶν βιομηχανιῶν, τότε λέγομεν συνήθως, ὅτι διερχόμεθα Κρίσιν. Ἡ ὑποκατάστασις τοῦ ὅρου «Δυσπραγία» διὰ τοῦ ὅρου «Κρίσις» δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐσφαλμένη ἀπὸ ἐπιστημονικῆς ἀπόψεως. Πάντως ὁ ὅρος «Κρίσις» ἀναφέρεται γενικώτερον εἰς τὸ σύνολον τῆς διακυμάνσεως καὶ τοῦτο, διότι ἡ κρίσις ἐγκυμονεῖται ἐν τῇ βιομηχανίᾳ πρὸ τῆς ἐκδηλώσεως τῶν σταδίων τῆς ὑφέσεως καὶ τῆς δυσπραγίας.

Τὰ σπέρματα ἢ τὰ αἷτια τῶν διακυμάνσεων συναντῶνται κατὰ τὸ διάστημα ὁλοκλήρου τῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς βιομηχανίας. Ἐκαστον στάδιον Διακυμάνσεως φέρει τὰ σπέρματα τῆς διαδοχῆς του, αἱ δὲ Κυκλικαὶ Διακυμάνσεις συνεχῶς διαδέχονται ἀλλήλας. Ἄλλ' οὔτε ἡ χρονικὴ διάρκεια καὶ ἡ ἔκτασις ὧν τῶν Κυκλικῶν Διακυμάνσεων εἶναι ἴση, οὔτε εἰς τὰ ὑψηλότερα ὅρια τῆς Εὐημερίας αὐτῶν καὶ εἰς τὰ χαμηλότερα ὅρια τῆς Δυσπραγίας αὐτῶν συμφωνοῦσι. Ὡσαύτως εἰς τὰ βασικὰ συμπτώματα καὶ εἰς πλεί-

στας λεπτομερείας δὲν παρουσιάζουσιν ἀπόλυτον ὁμοιότητα. Οὐχ ἤττον ὅμως ἔχουσι σοβαρὰ κοινὰ χαρακτηριστικά, τὰ ὅποια παρέχουν τὴν δυνατότητα τῆς περιγραφῆς των καὶ πείθουσιν ἀναμφισβητήτως, ὅτι ἡ πορεία ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων ὑπὸ κεφαλαιοκρατικᾶς συνθήκας εἶναι κυκλική.

30. Ἐξωγενεῖς παράγοντες Διακυμάνσεων.

Τὰ κοινὰ χαρακτηριστικά τῶν διαφόρων Κυκλικῶν Διακυμάνσεων ὀφείλονται εἰς ὠρισμένους παράγοντας. Δοθέντος, ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων δὲν ἀποτελεῖ μεμονωμένην οἰκονομικὴν ὄντοτητα, ἀλλ' ἀπλῶς τομέα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ὁμολογουμένως ζωτικόν, πρὸς καθορισμὸν τοῦ ἀρχικοῦ παράγοντος, τοῦ ὠθοῦντος τὴν ἐν λόγῳ βιομηχανίαν ἀπὸ τοῦ ἐνὸς σταδίου Διακυμάνσεως εἰς τὸ ἄλλο, πρέπει ν' ἀνατρέξωμεν ἔξω τῶν ὁρίων αὐτῆς. Ὁ ἀρχικὸς παράγων, οὐχὶ ὅμως πάντοτε καὶ ὁ βασικὸς εἶναι Ἐξωγενής.

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς διαφορετικῆς φύσεως τῆς ἐπιδράσεως τῶν ἐξωγενῶν παραγόντων ἐνδείκνυται ὁ διαχωρισμὸς αὐτῶν εἰς Ἐποχικοὺς καὶ εἰς Κυκλικοὺς Ἐξωγενεῖς Παράγοντας.

Α'. Ἐποχικὸς Παράγων.

Ὑποθετίσθω, ὅτι ἐξαιρετικῶς βαρὺς χειμῶν πλήττει τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Εἶναι φυσικὸν νὰ ἐπιφέρῃ αὐξήσιν ἐν αὐτῇ τῆς καταναλώσεως καυσίμων καὶ νὰ ἐνταθῇ ἡ ζήτησις διὰ μεταφορὰς πρὸς αὐτὴν γαιανθράκων ἔξ Ἡ.Π. Ἀμερικῆς. Ἡ ἔκτακτος αὕτη ζήτησις θέλει προσελκύσει ἀνάλογον χωρητικότητα εἴτε ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ παροπλισμοῦ, ἐὰν εἶχε προηγηθῇ περίοδος Δυσπραγίας, εἴτε ἀπὸ ἄλλους γεωγραφικοὺς τομεῖς, ἐὰν, ὅπως συνήθως συμβαίνει, ἡ αὐξήσις τῆς ζήτησεως συνοδευθῇ μὲ ὑψώσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων εἰς τὸν τομέα Ἡ.Π.Α. - Εὐρώπης. Ἡ τοιαύτη τροπὴ τῶν δρομολογίων τῶν ἐλευθέρων πλοίων θέλει προκαλέσει ἐλάττωσιν χωρητικότητος ἀπὸ ἄλλους τομεῖς καὶ γενικὴν Ἀνοδὸν τῆς στάθμης τῶν ναύλων.

Ὁ κλιματολογικὸς ὅμως παράγων παρουσιάζει τὰς ἐξῆς δύο βασικὰς ιδιότητας :

α) Συνήθως εἶναι ἀνίσχυρος ἀφ' ἑαυτοῦ ὅπως ἐπιφέρῃ σημαντικὴν ἀλλαγὴν εἰς τὴν οἰκονομικὴν πορείαν τῆς βιομηχανίας.

β) Ἀνεξαρτήτως τῆς ἐντάσεώς του, ἐπανεμφανίζεται κατὰ κανονικὰ χρονικὰ διαστήματα.

Ἡ ἐπίδρασις τοῦ Ἐποχικοῦ παράγοντος δυνατὸν νὰ συμπέσῃ κατὰ τὸν ἴδιον χρόνον μὲ τὴν ἐπίδρασιν ἄλλων παραγόντων, ὠθοῦντων πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν τὴν ναυλαγοράν καὶ τὴν οἰκονομικὴν πορείαν τῆς βιομηχανίας.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἶναι ἐνδεχόμενον ἡ ἐπίδρασις τοῦ νὰ νομισθῇ μεγαλύτερα τῆς πραγματικῆς.

Β'. Ὁ Ἐξωγενὴς Κυκλικὸς Παράγων.

Ὁ ἀναμφισβητήτως δραστηριώτερος Ἐξωγενὴς ἀρχικὸς παράγων «Ἀνόδου» καὶ «Εὐημερίας» εἶναι ὁ πόλεμος, ἐν τῇ ἐννοίᾳ ὅχι μόνον τῶν ἐχθροπραξιῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν προπολεμικῶν προετοιμασιῶν, ὡς καὶ τῶν μεταπολεμικῶν ἐπανορθώσεων. Ὅσῳ εὐρυτέρας ἐκτάσεως εἶναι ὁ πόλεμος τόσῳ μεγαλύτερα ἀποβαίνει ἡ ἐπίδρασις αὐτοῦ. Κατὰ τὰ ἔτη 1873, 1888-1889, 1898-1900, 1912, 1926, 1937, 1951, κατὰ τὰ ὅποια ἡ βιομηχανία διήρχετο στάδιον Εὐημερίας, δὲν διεξήγοντο μὲν μεγάλοι πόλεμοι, ἀλλὰ δὲν ἐπεκράτει ἀπόλυτος εἰρήνη ἐν τῷ κόσμῳ. Κατὰ τὸ 1898 διεξήγετο ὁ Ἰσπανοαμερικανικὸς πόλεμος, κατὰ τὸ 1900 διεξήγετο ὁ Νοτιοαφρικανικὸς, κατὰ τὸ 1912 ὁ Βαλκανικὸς, κατὰ τὸ 1937 ὁ ἐμφύλιος Ἰσπανικὸς καὶ κατὰ τὸ 1951 ὁ Κορεατικὸς. Τὸ βραχὺ στάδιον Ἀναζωογονήσεως τοῦ ἔτους 1926 ὠφέλητο οὐσιαστικῶς εἰς τὴν μεγάλην ἀπεργίαν τῶν Ἀγγλων ἀνθρακωρύχων. Ὅπως δὲ οὐδεμία χωρεῖ ἀμφιβολία, ὅτι ἡ ἐπίδρασις τοῦ πολέμου εἶναι ἱκανὴ ἀφ' ἑαυτῆς νὰ ἐπιφέρῃ ἀλλαγὴν ἀπὸ τὸ στάδιον Δυσπραγίας εἰς τὸ στάδιον Εὐημερίας. Ἡ τοιαύτη ἐπίδρασις ὀφειλομένη εἰς ἐξωγενῆ παράγοντα καλούμενον κυκλικὸν λόγῳ τῆς ἐμφανίσεώς του κατὰ ἀκανόνιστα χρονικὰ διαστήματα εἶναι κυκλική.

31. Τρόπος ἐπιδράσεως τῶν ἐξωγενῶν παραγόντων.

Εἶναι ἀνάγκη νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι οἱ Ἐξωγενεῖς παράγοντες, τόσῳ οἱ Ἐποχικοί, ὅσῳ καὶ οἱ Κυκλικοί, ὅπως π.χ. αἱ κλιματολογικαὶ ἀνωμαλίαι, αἱ πολιτικαὶ διαταραχαὶ καὶ κυρίως αἱ πολεμικαὶ περιπέτεται δὲν ἀσκοῦσιν ἄμεσον, ἀλλ' ἔμμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς στάθμης τῶν ναύλων. Οἱ παράγοντες οὗτοι, ἐπηρεάζοντες ἐν ἀρχῇ τὸν ὄγκον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς διαρθρώσεως αὐτοῦ, γίνονται αἵτιοι ἀποτόμου μεταβολῆς τῆς ζητήσεως χωρητικότητος καὶ οὕτως ἐπηρεάζουσιν ἐμμέσως τὸν ὄγκον καὶ τὴν διάρθρωσιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου. Ἐπομένως ἡ κατὰ τοὺς πολέμους ἐμφανιζομένη ἐξαιρετικὴ Εὐημερία δὲν ὀφείλεται εἰς τὴν φύσιν τοῦ πολέμου ὡς ἀρχικοῦ παράγοντος, ἀλλ' εἰς τὸν ἐντατικὸν τόνον τῆς ἐπιδράσεως αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος. Ἐὰν καὶ εἰρηνικὸς τις παράγων ἡδύνατο νὰ ἐπιδράσῃ μὲ τὴν ἰδίαν ἐντασιν, θὰ ἐπέφερεν ἴσην Εὐημερίαν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Πρῶτος ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἀντίκτυπος πάσης πολεμικῆς προετοιμασίας εἶναι ἡ ζωηροτέρα ζήτησις χωρητικότητος πρὸς ἡϋξημένην μεταφορὰν καὶ ἀποθήκευσιν τροφίμων καὶ πολεμικῶν εἰδῶν εἰς χῆμα. Παράλληλος πρὸς τὴν ἐκ ζωηρᾶς ζητήσεως ἐπίδρασιν προβάλλει, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολεμι-

κῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ ἐξ ἐλαττώσεως τῆς Ἑνεργητικῆς καὶ τῆς Διαθεσίμου προσφορᾶς τοιαύτη, ἣτις ὀφείλεται εἰς τὰ ἐξῆς αἷτια :

α) Εἰς τὰς καταστροφάς, τὰς ὁποίας ἐπιφέρουσι ἀμοιβαίως οἱ ἐμπόλεμοι εἰς τὰς ἐχθρικὰς ναυτιλίας των διὰ τῶν διαφόρων πολεμικῶν μέσων. Αἱ ἀπώλειαι τῶν συμμαχῶν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου εἰς φορτηγὰ πλοῖα ὑπελογίζοντο εἰς τέσσαρας μονάδας ἡμερησίως.

β) Εἰς δραστικὴν μεταβολὴν τῆς διαρθρώσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, λόγῳ ἀποκλεισμοῦ πολλῶν πατροπαραδότων πηγῶν προμηθειῶν καὶ πολλῶν κανονικῶν θαλασσιῶν διαπορθμεύσεων, ἐνεκα τῆς ὁποίας τὰ ταξίδια ἐπιβραδύνονται σημαντικῶς. Ἡ ἐνεργητικὴ προσφορά, διὰ λόγους ἀσφαλείας κινεῖται κατὰ νηοπομπάς, εἶναι δὲ γνωστὴ ἡ ἀπώλεια χρόνου ἡ ὀφειλομένη εἰς τὴν ὀργάνωσιν, εἰς τὴν ὁμαδικὴν διακίνησιν καὶ εἰς τὰς ὑπερλοξοδρομίας τῶν νηοπομπῶν.

γ) Εἰς προφυλακτικὸν παροπλισμὸν εὐαρίθμων μονάδων.

δ) Εἰς μακρὰς καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας, εἴτε λόγῳ ὑπερμέτρου συρροῆς πλοίων εἴτε λόγῳ καταστροφῆς τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως καὶ τῶν ἀποθηκευτικῶν ἐγκαταστάσεων.

ε) Εἰς πλημμελῆ ἐπάνδρωσιν τῶν ἐν κινήσει πλοίων, λόγῳ σπάνιους εἰδικευμένου ἐμφύχου ὑλικοῦ, ὀφειλομένην, τόσῳ εἰς ἐπιστράτευσιν μέρους αὐτοῦ ὅσῳ καὶ εἰς τὰς ἐκ τοῦ πολέμου ἀπωλείας, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν ἀσυνήθων τεχνικῶν προβλημάτων κατὰ τὸν πλοῦν καὶ καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας.

Κατὰ τὰς πολεμικὰς περιόδους ἀλλάζει ὁ τρόπος λειτουργίας τῆς ναυλαγορᾶς, καθόσον ἡ ζήτησις καὶ ἡ προσφορά τίθενται ὑπὸ κυβερνητικὸν ἔλεγχον, ἐντὸς ὁρισμένων ὁρίων. Ὁ τοιοῦτος ἔλεγχος εἶναι φαινόμενον τοῦ παρόντος αἰῶνος.

Κατὰ τὸν Νοτιοαφρικανικὸν πόλεμον τῶν ἐτῶν 1898-1899, ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις ἐπεδίωξε τὴν συμπλήρωσιν τῶν ὑπερθαλασσιῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν της, μέσῳ τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε ραγδαία ἀνοδος τῆς στάθμης τῶν ναύλων εἰς ἀπιστεύτως ὑψηλὰ καὶ πληθωρικὰ ἐπίπεδα. Ἐκ τῆς πείρας ταύτης κατέστη πασιφανές, ὅτι ἐὰν κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον αἱ ναυλώσεις διὰ τὰς κυβερνητικὰς ἀνάγκας διεξήγοντο διὰ τῆς κανονικῆς ἐμπορικῆς ὁδοῦ, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ μετετρέποντο εἰς ὑπερπληθωρικὰς. Κατέφυγον ὅθεν αἱ κυβερνήσεις εἰς ἐπίταξιν τῶν ἐθνικῶν αὐτῶν πλοίων ἢ εἰς ἐνοικίασιν ξένων σκαφῶν ἐπὶ ὑψηλῷ μὲν, ἀλλὰ συγκαταημένῳ ἐνοικίῳ, ἐλέγχουσαι οὕτω τὴν προσφορὰν. Ἐκτοτε ἐφαρμόζουσι τὴν τακτικὴν ταύτην κατὰ τὴν διάρκειαν γενικωτέρων πολέμων (Ἴδε Β' Κεφ., Ἀρχεῖον 564 ἢ ἀνάτυπον 33). Τὰ ὑπὸ τῆς Βρεττανικῆς κυβερνήσεως καταβληθέντα μηνιαίως ἐνοίκια διὰ χρονοναυλώσεις κατὰ τὸν Α' παγκόσμιον πόλεμον δει-

κνύουσι τὰς ἐξῆς μεταβολάς : Τὸν Ἰούλιον 1914 κατεβλήθησαν 4 σελλίνια κατὰ τόννον νεκροῦ βάρους, κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ ἰδίου ἔτους ἀνῆλθον εἰς 10 σελλίνια, τὸν Ἰούλιον 1915 εἰς 14 σελλίνια καὶ τὸν Δεκέμβριον 1915 εἰς 25 σελλίνια. Κατὰ τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον τὰ μηνιαῖα ἐνοίκια διὰ χρονοναυλώσεις, ἀνῆλθον, τὸν Ἰούλιον 1939 εἰς 5 1/2 σελλίνια, τὸν Δεκέμβριον τοῦ ἰδίου ἔτους εἰς 18 σελλίνια, τὸν Ἰούλιον 1940 εἰς 22 1/2 σελ. καὶ τὸν Δεκέμβριον 1940 εἰς 24 σελλίνια.

Αἱ ἀνωτέρω, ἀναφερόμεναι εἰς τοὺς ἐξωγενεῖς παράγοντας, ἱστορικαὶ ἀλήθειαι ἐδημιούργησαν εἰς εὐρὺν κύκλον ἐπαγγελματιῶν ναυτικῶν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων δὲν δύναται νὰ εὐημερήσῃ εἰμὴ ἐν μέσῳ καταστροφῶν καὶ πολέμου. Κατὰ τὰ στάδια Δυσπραγίας μάλιστα, πολλάκις ἐπαναλαμβάνεται ἡ φράσις : «μόνον διὰ μιᾶς νέας καταστροφῆς θὰ συνέλθωμεν». Ἄλλ' ἡ ἐντύπωσις αὕτη στερεῖται ἐπιστημονικοῦ ἐρείσματος. Οὐδεὶς βεβαίως ἀρνεῖται, ὅτι ὁ τρόπος ἐπιδράσεως τοῦ πολεμικοῦ παράγοντος εἶναι τόσῳ δραστικὸς καὶ ἀπότομος, ὥστε ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας εἶναι ἀδύνατον νὰ φαντασθῶμεν, ἐν ἀληθείᾳ εἰρηνικῇ περιόδῳ, ὑποκατάστατον αὐτοῦ ἱκανὸν νὰ φέρῃ κατὰ τὸν αὐτὸν ἀπότομον τρόπον ἀλλαγὴν ἀπὸ τῆς Δυσπραγίας εἰς τὴν Ἀνοδὸν καὶ τὴν Εὐημερίαν. Ἄλλ' εἶναι σφάλμα καὶ ἡ ὑποτίμησις τῆς ἐπιδράσεως τῶν εἰρηνικῶν παραγόντων, ἐπιδράσεως, ἥτις εἶναι μὲν ἀσθενεστέρα, διότι στηρίζεται μόνον ἐπὶ τοῦ σκέλους τῆς ὑψιζήμενης ζητήσεως καὶ δὲν ἐπικουρεῖται ἀπὸ τὴν ἐλάττωσιν τῆς προσφορᾶς συνεπεῖα καταστροφῶν, ἀλλ' ἀποδεδειγμένως ἐπέφερε πολλάκις εἰς τὸ παρελθὸν ἀλλαγὴν ἀπὸ τῆς Δυσπραγίας εἰς τὴν Ἀνοδὸν καὶ τὴν Εὐημερίαν, ἔστω καὶ μὲ ρυθμὸν ἡπιώτερον. Καὶ τοῦτο ἀληθεύει ὅχι μόνον ἐπὶ ἐκτάκτων περιστάσεων, ὅπως κατὰ τὴν μεγάλην ἀπεργίαν τῶν Ἀγγλῶν ἀνθρακωρύχων τοῦ 1926, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ὁμαλῶν τοιούτων. Εἶναι γνωστὸν ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1958-1961 ἡ εἰσοδος τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Κίνας εἰς τὴν ναυλαγοράν, ὡς σημεινόντων ναυλωτῶν, καὶ ἡ αὐξησης τῆς ζητήσεως διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν ἀπὸ Η.Π. Ἀμερικῆς συνετέλεσαν εἰς ἀναχαίτισιν τῆς καθοδικῆς πορείας τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1958 καὶ εἰς προσέγγισιν ἐν ἔτει 1961 τοῦ τερματισμοῦ τοῦ σταδίου Δυσπραγίας¹. Ἀναλογιζόμενοι τὴν παγκόσμιον εἰρήνην σταθερῶς παγιωμένην ἐπὶ μακρὸν — ἥτις ἄλλωστε εἶναι καὶ ἡ φυσικὴ κατάστασις διαβιώσεως τῶν ἔθνων — καὶ συνοδευομένην μὲ ἀπελευθέρωσιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἀπὸ τοὺς περιοριστικoὺς δεσμούς, μὲ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν, μὲ ἄνοδον τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν λαῶν καὶ μὲ ἄλλα μέτρα αὐξήσεως τοῦ ὅγκου τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, δυνάμεθα ν' ἀποδείξωμεν, ὅτι οἱ εἰρηνικοὶ οὗτοι παράγοντες εἶναι ἀρκετὰ ἱκανοί, ὅπως ἐπιδράσωσιν εὐνοϊκῶς ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς

1: Ἴδε ἄρθρον εἰς «Financial Times» 9-8-1961.

βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων, συντελοῦντες εἰς ἀμβλυνσιν τῆς ὀξύτητος τῶν διακυμάνσεων.

32. Ὁ ἐνδογενὴς παράγων Διακυμάνσεων.

Οἱ Ἐξωγενεῖς παράγοντες διακυμάνσεων καθὼς καὶ ὁ Ἐνδογενὴς τοιοῦτος οὐσιαστικῶς συμπίπτουσι μὲ τὰς αἰτίας τῶν ἰδιοτήτων τῆς Ζητήσεως καὶ τῆς Προσφορᾶς χωρητικότητος, περὶ ὧν ἡσχολήθημεν εἰς τὰ οἰκεία Β' καὶ Γ' κεφάλαια τοῦ παρόντος.

Ὁ Ἐνδογενὴς παράγων εἶναι ἀντικειμενικῶς ὑπαρκτός ὡς καὶ οἱ Ἐξωγενεῖς. Οἱ τελευταῖοι, ἀνεξαρτήτως τῆς φύσεώς των εἶναι μὲν οἱ ἀρχικοὶ παράγοντες, ἀλλ' οὐχὶ οἱ μοναδικοὶ βασικοὶ τοιοῦτοι. Ἐξ ἀντανακλάσεως τῶν Ἐξωγενῶν παραγόντων ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς βιομηχανίας δημιουργοῦνται αἱ συνθῆκαι ὠριμάνσεως τοῦ Ἐνδογενοῦς παράγοντος. Αἱ κυκλικαὶ διακυμάνσεις, αἱ ἀλλαγαὶ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς σταδίου διακυμάνσεως εἰς ἄλλο, εἶναι οὐσιαστικῶς προὶόν ἀμφοτέρων τῶν παραγόντων τοῦ Ἐξωγενοῦς καὶ τοῦ Ἐνδογενοῦς, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἂν ἐκάτερος τούτων, κατὰ τὰς περιστάσεις, δύναται πρὸς στιγμὴν νὰ διαδραματίσῃ τὸν ἀποφασιστικόν, τὸν καθοριστικὸν ρόλον. Ἰδοῦ δὲ ὁ τρόπος ἀντανακλάσεως τοῦ Ἐξωγενοῦς παράγοντος ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς πορείας τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Ἐχει διαπιστωθῇ, ὅτι ἡ ἐπίδρασις τοῦ πολεμικοῦ παράγοντος ἐπὶ τῆς διεθνούς οἰκονομικῆς ζωῆς δὲν σταματᾷ ταυτοχρόνως μὲ τὴν κατάπαυσιν τῶν ἐχθροπραξιῶν, ἀλλὰ συνεχίζεται ἐπὶ τινα χρόνον καὶ μετὰ ταύτην. Ἀφ' ἐνὸς μὲν ἔχομεν τὸν ἐκδηλούμενον μεταξὺ τῶν ἐξαγωγέων ὀξύν ἀνταγωνισμόν πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου συσσωρευθείσης. Ζητήσεως ἀγαθῶν ἐκ μέρους διαφόρων χωρῶν, ἔχομεν τὴν ἐναρξιν ἐκτελέσεως πολυετῶν προγραμμάτων οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ κυρίως τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας ἀνοικοδομήσεως τῶν ἐκ τοῦ πολέμου καταστροφῶν, ἔχομεν δηλαδὴ προσπάθειας, αἵτινες ἐντείνουν τὴν ζήτησιν διὰ χωρητικότητας εἰς βαθμὸν ἀνώτερον ἴσως καὶ τῆς πολεμικῆς. Ἀφ' ἑτέρου ἡ χωρητικότης, ἥτις παρὰ τὴν ἔντασιν τῶν πολεμικῶν ναυπηγήσεων δὲν ἰσοσκελίζει συντόμως τὰς προξενηθείσας κατὰ τὸν πόλεμον καταστροφάς, παραμένει σχετικῶς ἡλαττωμένη. Ἐκ τῆς πίεσεως τῆς οὕτω δημιουργουμένης καταστάσεως, προκύπτει ἐπὶ χρονικόν τι διάστημα ἀνατίμησις τῶν ναύλων εἰς κορυφαῖα ἐπίπεδα. Οὕτω π.χ. τὰ εὐθὺς μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον ναῦλα ἐλευθέρων χρονοναυλώσεων ἀνῆλθον εἰς τὸ δωδεκαπλάσιον τῶν ἐνοικίων τοῦ 1914.

Ἄλλ' ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων δὲν δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ ἐπὶ μακρὸν τῆς ἀχμαλίας ταύτης μεταπολεμικῆς Εὐημερίας, καθόσον συνήθως ἐντὸς ἐνὸς ἢ δύο ἐτῶν ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου δημιουργοῦνται ἰσχυραὶ ἀνασχέσεις ὀφειλόμεναι εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ὠρίμανσις τοῦ Ἐνδο-

γενοῦς παράγοντος παρεμποδίζει τὴν σταθεροποίησιν τοῦ Ἐξωγενοῦς «πολεμικοῦ» τοιοῦτου. Τὴν ἀποκατάστασιν τῆς εἰρήνης εἰς τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη ἀκολουθεῖ φροντίς τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν οἰκονομικῆς ἰσχύος τῆς ἀπαλλαγῆς τῶν ἐκ τῶν μεγάλων ἀποθεμάτων τροφίμων καὶ πρῶτων ὑλῶν, τὰ ὅποια εἶχον συσσωρεύσει προνοητικῶς δι' ἐνδεχομένην παράτασιν τοῦ πολέμου, διαθέτουσαι ταῦτα ἢ εἰς βοήθειαν ἐρειπωμένων ἐκ τοῦ πολέμου χωρῶν, ἢ εἰς τὸ ἐλεύθερον ἐμπόριον. Ἐκτὸς τούτου καὶ ἡ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου συσσωρευμένη ζήτησις ἀγαθῶν ἐν γένει συντελεῖ εἰς ἄνοδον τῆς ζητήσεως διὰ χωρητικότητα πρὸς ὑψηλὰ ἐπίπεδα ἐπὶ ἐν ἡ δύο ἔτη μετὰ τὸν τερματισμὸν τοῦ πολέμου. Καθ' ὅσον ὁμως ἱκανοποιεῖται ἡ συσσωρευμένη ζήτησις, ἐπέρχεται χαλάρωσις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ μείωσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ἡ δὲ μείωσις αὕτη συμπίπτει μὲ τὴν περίοδον ὠριμάνσεως τοῦ Ἐνδογενοῦς παράγοντος, δηλαδὴ τὴν περίοδον κατὰ τὴν ὁποίαν ἔχει ἤδη αὐξηθῇ ἡ συνολικὴ προσφορά χωρητικότητος, α) δι' ὑπερπαραγωγῆς τῶν ναυπηγείων εἰς νέα πλοῖα, κατόπιν ἀθρόων παραγγελιῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐνεθαρρύνθησαν ἐκ τῆς πραγματοποιήσεως μεγάλων κερδῶν καὶ β) δι' ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν ἐλευθέραν πλέον ναυλαγοράν τῶν ἀπελευθερωθέντων ἐπιτάκτων πλοίων καὶ τῶν ἀδρανούντων εἰς ἀσφαλεῖς λιμένας κατὰ τὸν πόλεμον. Καὶ τότε ἐπακολουθεῖ ραγδαία ὕψισις μὲ τραγικὰ ἀποτελέσματα διὰ τὰς παρατόλμους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Κατὰ τὸ ἔτος 1920 αἱ μηνιαῖαι τιμαὶ χρονοναυλώσεως ἐξέπεσαν ἀπὸ τὰ 46 σελλίνια κατὰ τόννον νεκροῦ βάρους εἰς 14 σελλίνια. Ἡ ναυλαγορά ἔδειξε σαφῶς, ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων εἰσῆλθεν εἰς τὸ στάδιον τῆς Δυσπραγίας κατὰ τὸ 1921, ὅτε αἱ μηνιαῖαι τιμαὶ χρονοναυλώσεων κατῆλθον εἰς τὰ 4 σελλίνια κατὰ τόννον.

Ἡ Ἐνδογενὴς ἀντίδρασις ἐναντίον τῶν ὑψηλῶν ναύλων, ἥτοι ἡ ὑπερπαραγωγή, ἡ ὀφειλομένη εἰς αἰσιόδοξον προοπτικὴν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ πραγματοποιήσιν μεγίστων κερδῶν, ἔλαβε τὰς ἀκολουθοῦσας διαστάσεις ἐν τῇ ἰδίᾳ μεταπολεμικῇ περιπτώσει : Μόνον μετὰ τοῦ μηνὸς Ἰουλίου τοῦ ἔτους 1919 καὶ τοῦ ἰδίου μηνὸς τοῦ ἔτους 1921 ἐναυπηγήθησαν σκάφη 11.000.000 τόννων μικτῆς χωρητικότητος, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 2.500.000 τόν. μ.χ. ἀνῆκον εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων¹. Δηλαδή, διαρκούσης τῆς πρώτης μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον διετίας, τὸ μέρος τῆς συνολικῆς προσφορᾶς, τὸ ἀπαρτιζόμενον ἀπὸ ἐλεύθερα πλοῖα, ἠϋξήθη ἀπὸ 6 ἑκατομμύρια τόννων εἰς 8¹/₂ ἑκατομμύρια τόννους μικτῆς χωρητικότητος. Ἡ ὑπερπαραγωγή αὕτη (ἥτις ἐκφράζεται μὲ τὰς ἰδιότητας τῆς ἀνελαστικότητος καὶ ἀδρανείας τῆς συνολικῆς προσφορᾶς εἰς τὴν ναυλαγοράν) ὄχι μόνον συνέτεινεν εἰς τὴν ἀπότομον πτώσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἀλλ' ἔσκησεν

1. Ἰδὲ H. Gripaios, «Tramp Shipping».

ἀρνητικὴν πίεσιν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἐπομένως ἀπετέλεσε βασικὸν παράγοντα διὰ συνέχισιν τοῦ σταδίου τῆς Δυσπραγίας μέχρι τῶν τελευταίων ἐτῶν τῆς δεκαετίας 1920-1930.

Δοθέντος, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ὁ βαθμὸς ἐπιδράσεως τοῦ σταδίου δυσπραγίας τῶν ἀπὸ τοῦ 1920 ἐτῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων ἐξηρτᾶτο ἀπὸ τὸ ποῖον τῆς συστάσεως τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων. Εἰς τὴν πρᾶξιν ἡ πεπαλαιωμένη χωρητικότης ἦτο ἀδύνατον νὰ καλύψῃ τὰ ἐξοδα τῶν ταξιδίων τῆς καὶ ὑπερχεοῦτο νὰ παροπλισθῇ. Ἡ συνολικὴ προσφορά, οὕσα ἀνελαστικὴ καὶ ἀδρανής, ἔβαινε αὐξανομένη, τὰ δὲ νεότευκτα σκάφη, εἰσερχόμενα εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἐπραγματοποιοῦν ὅπωςδῆποτε κέρδη ἔστω καὶ μικρά. Οὕτως, ἡ τιμὴ τῶν ναύλων παρέμενε εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Ἡ Ὑφεσις ἡ παρατηρηθεῖσα εἰς τὴν διεθνῇ οἰκονομικὴν δραστηριότητα κατὰ τὸ ἔτος 1921, εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἐλάττωσιν τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1921 ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως τύπου ἐλευθέρου πλοίου 7.500 τόννων νεκροῦ βάρους ἀνήχeto εἰς £ 135.000, ἐνῶ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1922 εἶχεν ὑποβιβασθῇ εἰς £ 68.000. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1919 καὶ 1921 αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως τοῦ ἰδίου πλοίου ὑπερέβαινον τὰς £ 200.000. Εἶναι φανερόν, ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὁποῖαι παρήγγειλαν πλοῖα, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν ὑψηλῶν ναύλων, εὐρέθησαν εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἐν συγκρίσει μὲ ἐκεῖνας, αἱ ὁποῖαι παρήγγειλαν κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ χαμηλοῦ κόστους ναυπηγήσεως, ἡ ὁποία συνέπιπτε μὲ τὴν ἐποχὴν τῶν χαμηλῶν ναύλων.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἠκολούθησαν πλέον συντηρητικὴν πολιτικὴν ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐκανοποίησαν τὰς ἐπαγγελματικὰς ἐπιδιώξεις των, ἀγοράσασαι πλοῖα πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ὡς τὰ τύπου Liberty, τὰ ὁποῖα μέχρι τοῦ 1955 προεβάλλοντο ὡς ὁ ἀντιπροσωπευτικὸς τύπος ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου. Μέχρι τοῦ 1949 αἱ παραγγελίαι διὰ ναυπηγήσεις πλοίων ξηροῦ φορτίου ἦσαν μηδαμιναί, οὕτω δ' ὁ κίνδυνος τῆς ὑπερεπαρκειᾶς τονάζ ἀπεσοβήθη μεταπολεμικῶς εἰς βαθμὸν, ὥστε νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι δύναται νὰ ἐκλείψῃ ὁ Ἐνδογενὴς παράγων τῆς ὑπερπαραγωγῆς.

Ἡ ἀντίληψις ὅμως αὕτη ἐβασίσθη μᾶλλον ἐπὶ τῶν φαινομένων. Διότι ἡ ἐπιδιώξις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐν τῇ ναυλαγορᾷ εἶναι ἡ πραγματοποίησις τοῦ μεγίστου δυνατοῦ κέρδους. Ἡ προοπτικὴ τοῦ ἐπιχειρηματίου ἐφοπλιστοῦ βασίζεται ἐπὶ ἐμπειρικῶν δεδομένων. Ἐφ' ὅσον διαρκεῖ τὸ στάδιον εὐημερίας, ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπιδιώκει τὴν ἀπόκτησιν ὅσῳ τὸ δυνατόν μεγαλειτέρας χωρητικότητος, παραβλέπων, ἐὰν ἀπὸ ὁμαδικῆς ἀπόψεως ἡ πολιτικὴ αὕτη ὁδηγῇ εἰς διαμόρφωσιν τοῦ Ἐνδογενοῦς παράγοντος τῆς ὑπερπαραγωγῆς.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν συντηρητικότητα εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγήσεων

κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη, πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ συνολικὴ προσφορά καὶ μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον ἀπεδείχθη πληθωρική, μολονότι αἱ ὑπερθαλάσσιαι μεταφοραὶ ξηρῶν φορτίων ηὐξήθησαν κατὰ 50 ο/ο ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Ὁ Ἑξωγενὴς παράγων, ὅστις συνετέλεσεν εἰς ὕφεσιν τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς δραστηριότητος κατὰ τὸ 1949 ὤθησε καὶ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων εἰς ὕφεσιν καὶ δυσπραγίαν. Ἐὰν ἡ δυσπραγία ὑπῆρξε βραχείας διαρκείας, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν σχετικὴν ἄνοδον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν.

Σπουδαίως συνετέλεσεν εἰς τὴν ἄνοδον τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων καὶ ἡ μεταπολεμικὴ σπάνις τῶν φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ ὀλιγοπώλια τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἶχον ἐπίσης ἀκολουθήσει συντηρητικὴν πολιτικὴν εἰς τὰς ναυπηγήσεις κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη, παρασχόντα τοιοῦτοτρόπως τὴν εὐκαιρίαν διεισδύσεως ἐλευθέρων πλοίων εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἥτις διείσδυσις ἔφθασε κατὰ τινὰς περιπτώσεις εἰς τὰ 35 ο/ο τῆς ὅλης χωρητικότητος τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Ἄλλος σοβαρὸς Ἑξωγενὴς παράγων, ὅστις συνετέλεσεν ἐμμέσως εἰς ἐπιβράχυνσιν τοῦ σταδίου δυσπραγίας τῶν ἐτῶν 1949-1950, ὑπῆρξαν τὰ μᾶλλον ἀποφασιστικὰ μέτρα, τὰ ληφθέντα ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως πρὸς παροπλισμὸν τοῦ μεγίστου μέρους τοῦ «ἐφεδρικοῦ» ἐμπορικοῦ Ἀμερικανικοῦ στόλου. Ἐνῶ οὐδεμία οἰκονομικὴ ἀρχὴ δικαιολογεῖ τὴν ὑπαρξιν τοῦ στόλου τούτου, εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ ἐλευθέρᾳ διείσδυσίς του εἰς τὴν ναυλαγορὰν ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει εἴτε διὰ πωλήσεως εἴτε διὰ μακροπροθέμου ἐνοικιάσεως εἰς ἄλλοδαπὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις θὰ συνετέλει εἰς παράτασιν τοῦ σταδίου Δυσπραγίας.

33. Ἀνάλυσις τῶν Διακυμάνσεων καὶ τῶν αἰτίων αὐτῶν.

Ὡς ἤδη ἐλέχθη, ἡ κινητήριος δύναμις διὰ τὰς διακυμάνσεις εὐρίσκεται ἐκτὸς τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας. Τὸ γεγονὸς ὅτι αἱ κυκλικαὶ διακυμάνσεις τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων συμβαδίζουν μετὰ τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὡς ἐπίσης καὶ μετὰ τὰς τῶν μεγάλων κεφαλαιοκρατικῶν-βιομηχανικῶν χωρῶν, ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ὁ Ἑξωγενὴς παράγων δὲν ἐπιδρᾷ μόνον ἐπὶ τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων, ἀλλὰ εἶναι γενικωτέρας φύσεως. Ὁ βασικὸς Ἑξωγενὴς παράγων, ὅστις συντελῇ εἰς ἀλλαγὴν ἀπὸ τοῦ ἐνὸς σταδίου τῆς διακυμάνσεως εἰς τὸ ἄλλο εἶναι εἰς παρά τὸ πλευρὸν ὁμως αὐτοῦ εἶναι δυνατόν νὰ λειτουργοῦν καὶ ἄλλοι. δευτερευούσης σημασίας. Εἶναι ἐπίσης δυνατόν νὰ ὑπάρχουν Ἑξωγενεῖς παράγοντες δευτερευούσης σημασίας, τῶν ὁποίων ἡ ἐπίδρασις εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὴν τοῦ βασικοῦ παράγοντος καὶ τοιοῦτοτρόπως, μέχρις ὀρισμένου βαθμοῦ, περιορίζουν τὴν ἐπίδρασιν του.

Ἐσημειώθη ὅτι ἡ ἐπίδρασις τοῦ ἔξωγενοῦς παράγοντος ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἀσχεῖται ἐμμέσως, διότι ἡ ζήτησις αὕτη εἶναι ἔξαρτωμένη. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐπίσης ὅτι ἡ ἐπίδρασις αὕτη εἶναι βιαία, ὡς ἐκ τῆς εὐαισθησίας τῆς ζητήσεως. Λόγω τῆς τοιαύτης ιδιότητος τῆς ζητήσεως, ἡ διαδρομὴ πρὸς τὴν ὕφεσιν καὶ δυσπραγίαν ἐκδηλοῦται σαφῶς εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων ἐνωρίτερον ἀπὸ τὰς ἄλλας βιομηχανίας. Καὶ ἡ ἐλαχίστη ἐτι μεταβολὴ εἰς τὸν ὄγκον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τοῦ μεταφερομένου δι' ἐλευθέρων πλοίων ἀντανακλᾷ πολλαπλασίως ἐπὶ τῆς ζητήσεως διὰ χωρητικότητα.

Ὁ Ἐξωγενὴς παράγων συντείνει εἰς τὴν ἐκδήλωσιν τοῦ Ἐνδογενοῦς τοιούτου, οἷος εἶναι ἡ ὑπερπαραγωγή. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἡ ζήτησις μεταβάλλεται μειωτικῶς, ἡ προσφορά παραμένει ἀνελαστική καὶ ἀδρανής, βαίνουσα δ' αὐξανομένη ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ σταδίου δυσπραγίας, συντείνει εἰς τὴν ὀξυνσιν τῆς κρίσεως. Ἡ ἐλάττωσις τῆς συνολικῆς προσφοράς δὲν εἶναι εὐκόλως ἐφικτή. Εἰς τὴν ἀνελαστικότητα καὶ ἀδράνειαν αὐτῆς ὀφείλεται ἡ σχετικὴ ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλας βιομηχανίας, ἐπιβράδυνσις τῆς ἀναζωογονήσεως καὶ Εὐημερίας.

Βασικὸν ρόλον εἰς τὴν πορείαν τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων καὶ συγκριμένως εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ Ἐνδογενοῦς παράγοντος ἀσχεῖ ἡ συμπεριφορὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, ἥτις πολλάκις ἔχει χαρακτηρισθῇ ὡς «τυχοδιωκτική», ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν συμπεριφορὰν ἐπιχειρηματιῶν εἰς ἄλλους βιομηχανικοὺς τομεῖς. Εἶναι ἀληθές ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν ἄλλων βιομηχανιῶν, τῶν κεφαλαιοκρατικῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ἡ βιομηχανικὴ ἐπιχείρησις, ἥτοι ἡ μονὰς καὶ μόνον αὕτη, ἐργάζεται ἐπὶ προγράμματος πλέον μακροπροθέσμου ἀπὸ ὅ,τι ἡ ἐπιχειρήσις ἐλευθέρων πλοίων. Κατὰ βάθος ὁμοίως ἡ συμπεριφορὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν εἶναι διάφορος ἀπὸ τῆς τῶν ἄλλων βιομηχανῶν ἐφ' ὅσον, ὅπως ἐκεῖνοι, καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς δρᾷ μὲ κυρίαρχον πνεῦμα καὶ κριτήριον τὴν πραγματοποίησιν τοῦ μεγίστου δυνατοῦ κέρδους.

Γνωστοῦ ὄντος, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ ὅτι ὁ ἔλεγχος ἐπ' αὐτῆς εἶναι οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτος ἐκ μέρους τῆς πλειονότητος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐξηγεῖται διατὶ αἱ διακυμάνσεις εἶναι πλέον ἀπότομοι καὶ ὀξύτεροι ἀπὸ ὅ,τι εἰς ἄλλας βιομηχανίας. Ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει πεισθῇ ἐμπειρικῶς, ὅτι, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ του, πρέπει νὰ ἐκμεταλλευθῇ ὅσῳ τὸ δυνατόν ἐντατικώτερον τὸ στάδιον Εὐημερίας, τὸ ὁποῖον εἶναι κατὰ κανόνα βραχύτερον ἀπὸ τὸ στάδιον Δυσπραγίας. Ἐκ τούτου προέρχεται καὶ τὸ συγκριτικῶς «τυχοδιωκτικώτερον» καὶ πλέον ἀπότομον εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτοι εἰς τὴν συμπεριφορὰν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. Τοιοῦτοτρόπως ἐξηγεῖται περαιτέρω καὶ ἡ τάσις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα παραγγέλλωσι τὰς ναυπηγήσεις ἢ τὰς ἀγορὰς τῶν πλοίων των κατὰ τὰ στάδια τῆς Ἀνόδου καὶ Εὐη-

μερίας μᾶλλον παρὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου τῆς Δυσπραγίας ἢ εἰς τὸ τέλος αὐτοῦ. Πόσον ἡ προοπτικὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ παραμένει προσηρμοσμένη εἰς τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς ναυλαγορᾶς, παρέχει ζωντανὸν παράδειγμα ἢ περίοδος Εὐημερίας κατὰ τὸν πρόσφατον (τοῦ ἔτους 1957) ἀποκλεισμόν τοῦ Σουέζ.

Πιθανὸν αἱ διακυμάνσεις νὰ ἡμβλύνοντο, ἐὰν αἱ ναυπηγήσεις δὲν ἦσαν τόσῳ πληθωρικαὶ κατὰ τὸ διάστημα τῆς Εὐημερίας, ἐὰν αἱ διαλύσεις πεπαλαιωμένων σκαφῶν ἦσαν μαζικώτεραι κατὰ τὴν Ὑφεσιν καὶ κατὰ τὴν ἑναρξιν τῆς Δυσπραγίας καὶ ἐὰν αἱ παραγγελίαι διὰ ναυπηγήσεις ἐδίδοντο κατὰ τὰ τέλη τῆς Δυσπραγίας εἰς τρόπον ὥστε τὰ νεότευκτα σκάφη νὰ ἦσαν κατὰ τὸ πλεῖστον ἐτοιμοπαράδοτα, κατὰ τὸ στάδιον ἀναζωογονήσεως καὶ τὴν ἀρχὴν τῆς Εὐημερίας. Ἄλλ' εἶναι ἄραγε πραγματοποιήσιμοι αἱ ὡς ἄνω συνθῆκαι; Οἱ Ἐξωγενεῖς παράγοντες εἶναι τόσον ποικιλόμορφοι καὶ ἡ ζήτησις διὰ χωρητικότητα εἶναι τόσον εὐμετάβλητος, ὥστε οἰαδήποτε πρόγνωσις διὰ τὴν πορείαν τῆς διακυμάνσεως καθίσταται παρεκεκινδυνευμένη. Τὸ ἐμπειρικὸν δεδομένον, καθ' ὃ τὸ ἐν ἡ τὰ δύο ἔτη Εὐημερίας ἀκολουθοῦνται ὑπὸ ἐπτὰ περίπου ἐτῶν Ὑφέσεως καὶ Δυσπραγίας, ἀποτελεῖ ἴσως τὸν πρωταρχικὸν γνώμονα διὰ τὰ προγράμματα ναυπηγήσεως πολλῶν πεπειραμένων ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὰς χρονοαυλώσεις ἱκανοῦ ποσοστοῦ τῆς χωρητικότητος, τὴν ὁποίαν ἐλέγχουν.

Ἐλεγχος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ὑπὸ παγκοσμίου σώματος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐβασίζετο ἐπὶ τῆς ὅσῳ τὸ δυνατόν σαφεστέρας προοπτικῆς διὰ τὴν πορείαν τῶν διακυμάνσεων, πιθανὸν νὰ συνετέλει εἰς ἀμβλυνσιν αὐτῶν. Ἄλλ' ὁ ὑπὸ παγκοσμίου σώματος Ἐλεγχος βιομηχανίας, τῆς ὁποίας ἡ ἀγορὰ λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, μὲ πολλὰ ἀλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα, ὡς θὰ ἴδωμεν εἰς τὴν ἐπομένην παράγραφον, εἶναι μᾶλλον ἀδύνατος καὶ ἡ πραγματοποίησις τῶν σχεδίων σταθεροποιήσεως τῆς χωρητικότητος μέλλει νὰ προσκρούσῃ εἰς τὴν ὡς ἄνω πραγματικότητα¹. Ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας μόνον ἡ δημιουργία διεθνούς συμβουλευτικοῦ σώματος εἶναι πιθανὸν πραγματοποιήσιμος. Σκοπὸς τῆς τοιαύτης διεθνούς ὀργανώσεως, ἡ αὐτοτελοῦς τινος τμήματος θὰ ἔπρεπεν ἴσως νὰ τεθῇ ἡ ἔρευνα καὶ πρόγνωσις τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων, καθὼς καὶ ἡ παροχὴ ὅσῳ τὸ δυνατόν περισσοτέρων ἐπιστημονικῶς ἐξηκριβωμένων καὶ ἀναλυομένων πληροφοριῶν, σχετικῶν πρὸς τὰ ζωτικὰ ζητήματα τῆς βιομηχανίας τῶν ἐλευθέρων πλοίων καὶ τῆς ναυτιλίας ἐν γένει. Ἀλλὰ τὸ θέμα τοῦτο, εὐρὺ καὶ σπου-

1. Διὰ περισσοτέραν ὅλην σχετικῶς μὲ τὸ ὡς ἄνω θέμα «International Tonnage Stabilisation» καὶ «International Tonnage Stabilisation Association Limited». Ἰδε περιοδικὸν «Ναυτικὰ Χρονικὰ» καὶ Ἐγκυκλίους τῶν Ἐνώσεων Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, Ἀθηνῶν, Λονδίνου καὶ Νέας Ὑόρκης.

δαῖον εἰς τὴν οὐσίαν του, πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον χωριστῆς μελέτης ἢ μελετῶν.

Ἐκτὸς τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι παράγοντες ὑποβοηθητικοὶ τῆς ὑπερπαραγωγῆς, τῆς ἀνελαστικότητος καὶ τῆς ἀδρανείας τῆς προσφορᾶς, ὡς εἶναι ἡ παροχὴ δανείων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἐκ μέρους μεγάλων χρηματιστικῶν ἰδρυμάτων, τραπεζιτικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν, ἧτις εἶναι πολὺ εὐκολωτέρα κατὰ τὰ στάδια Ἀνόδου καὶ Εὐημερίας παρὰ κατὰ τὰ στάδια Ὑφέσεως καὶ Δυσπραγίας. Κατὰ τὸ διάστημα Εὐημερίας αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις διογκοῦνται α) διὰ διεισδύσεως κεφαλαίων προερχομένων ἀπὸ ἄλλας βιομηχανίας, β) διὰ διεισδύσεως «ὀριακῶν» μικροεφοπλιστῶν, οἱ ὅποιοι συνασπίζονται εἰς κοινὴν ἐπιχείρησιν μὲ σκοπὸν συνήθως τὴν ἀγορὰν ἢ καὶ τὴν ναυπήγησιν ἑνὸς ἢ δύο σκαφῶν. Τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα εἶναι βεβαίως ἡ αὐξήσις τῆς ἐνεργητικῆς καὶ συνολικῆς προσφορᾶς ἐντὸς συντόμων χρονικῶν ὁρίων.

Δὲν πρέπει ἐπίσης νὰ ὑποτιμηθῇ ὁ ρόλος τοῦ τεχνολογικοῦ παράγοντος ἐπὶ τῆς ἀνελαστικότητος καὶ τῆς ἀδρανείας τῆς συνολικῆς προσφορᾶς καὶ ἐπὶ τῆς ὑπερπαραγωγῆς. Οἱ ἑννέα μῆνες, ὁλίγες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ναυπήγησιν ἑνὸς συγχρόνου σκάφους καὶ οἱ πολὺ περισσότεροι, ὅταν τὰ ναυπηγεῖα εἶναι πλήρως ἀπασχολημένα, ἐὰν ἡ παραγγελία ἐδόθῃ κατὰ τὸ στάδιον τῆς Εὐημερίας, δὲν ἀποκλείεται νὰ εὕρῃ τὴν βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων εἰς Ὑφesiν ἢ εἰς Δυσπραγίαν, μέχρις ὅτου τὰ νεότευκτα σκάφη ἐτοιμασθῶν νὰ ἐκινήσουν διὰ τὰ ταξιδιά των.

Ἡ ζωὴ τοῦ ἀντιπροσωπευτικοῦ ἐλευθέρου πλοίου ὑπολογίζεται εἰς 25 ἕως 30 ἔτη. Ἐὰν ὑποτεθῇ, ὅτι ἡ διάρκεια ἐκάστης διακυμάνσεως κυμαίνεται περὶ τὰ δέκα ἔτη, δυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν, ὅτι πρὸ τοῦ τέλους τῆς ζωῆς ἑνὸς ἐλευθέρου πλοίου, ἡ βιομηχανία θὰ πρέπει νὰ διέλθῃ ἀπὸ τρεῖς περίπου διακυμάνσεις. Τὸ νὰ ἀναμένῃ τις ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν, ἵνα παραδώσῃ αὐτοπροαιρέτως τὸ πλοῖον αὐτὸ πρὸς διάλυσιν ἑνωρίτερον τῆς ὡς ἄνω περιόδου, πρὸς χάριν τοῦ γενικοῦ καλοῦ, ἥτοι χάριν ἀμβλύνσεως τῆς διακυμάνσεως, εἶναι ὡς νὰ ἀπαιτῇ τὸ ἀφύσικον.

Ὁ Ἐνδογενὴς παράγων τῆς ὑπερπαραγωγῆς ἔχει αἷτια ἀντικειμενικῆς φύσεως καὶ ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἶναι ἀνυπέρβατος.

34. Μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμός.

Τόσῳ ἡ ἔντασις ὅσῳ καὶ ἡ ἐλάττωσις τῆς ἐντάσεως μετὰ τῆς ὁποίας ἀλληλοσυγκρούονται τὰ ἀντιτιθέμενα συμφέροντα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διαφέρουσι κατὰ τὰ διάφορα στάδια τῆς διακυμάνσεως.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου Εὐημερίας, τὸ ὅποιον διακρίνεται καὶ ἀπὸ τὴν πληρεστέραν καὶ ἐπικερδῆ ἀπασχόλησιν τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς καὶ δὴ τῶν πλοίων, ἡ σύγκρουσις τῶν ἀντιτιθεμένων συμφερόντων

δὲν εἶναι ὀξεῖα. Ἀντιθέτως, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου Δυσπραγίας ἢ σύγκρουσις τῶν ἀντιτιθεμένων ἐν τῇ βιομηχανίᾳ ἐλευθέρων πλοίων συμπερόντων, δηλαδή ὁ μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμὸς, εἶναι ὀξύς καὶ ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος διὰ τὴν ἀπὸ κεφαλαιουχικῆς ἀπόψεως μικρὰν ἐπιχειρήσιν, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὰς ἐθνικὰς ναυτιλίας, αἱ ὁποῖαι δὲν ἀποτελοῦν βιομηχανικὸν τομέα ἐθνικῆς οἰκονομίας μεγάλης χώρας μὲ σημαντικὴν θέσιν εἰς τὴν διεθνή οἰκονομικὴν δραστηριότητα, ἀφοῦ ὠρισμένοι κυβερνήσεις λαμβάνουσι μέτρα προστατευτικὰ ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ναυτιλίας εἰς βάρος τῶν ναυτιλιῶν τοῦ ὑπολοίπου κόσμου.

Διαρκοῦντος τοῦ σταδίου Δυσπραγίας, τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐντάσεως τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐπὶ τῆς μικρᾶς ἢ σχετικῶς μικρᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις ἔτυχε ν' ἀκολουθήσῃ ἐκτεταμένην δανειακὴν πολιτικὴν κατὰ τὸ στάδιον Εὐημερίας ἀποβαίνουσιν ἄκρως ἐπιζήμια. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἐπέρχεται πλήρης ἐρείπωσις τῆς ἐπιχειρήσεως. Πρὸς ἀποφυγὴν παρομοίων καταστρεπτικῶν ἀποτελεσμάτων ἐπὶ ἐθνικῶν ναυτιλιακῶν συνόλων χρειάζεται ὅλως ἰδιαιτέρα προσοχή· ὡς ἐκ τούτου θεωροῦμεν ὅτι ἡ διάτυψις τῶν κατωτέρων σκέψεων δὲν θὰ ᾔτο περιττή.

Προανεφέρθη, ὅτι ἡ ἡλικία τοῦ σκάφους ἀποτελεῖ ἐν τῶν θεμελιωδῶν στοιχείων τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ναυλαγοράν. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία, ἡ ὁποία διαθέτει συγχρονισμένα σκάφη, εὐρίσκεται εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν ἀπέναντι τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ γενικώτερον ἀπέναντι τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ἡ ὁποία διαθέτει μέγα ποσοστὸν πεπαλαιωμένης χωρητικότητος. Ἀλλὰ τὸ πλεονέκτημα τοῦ συγχρονισμένου σκάφους, εἴτε πρόκειται περὶ μεμονωμένης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἴτε περὶ συνόλου ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἀπεδείχθη ἀσθενέστερον ἀπὸ τὸ πλεονέκτημα τῆς ἐθνικότητος, ὑπὸ τὸ καθεστῶς τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ διάκρισις τῆς σημαίας ἀπεδείχθη τὸ ἰσχυρότερον στοιχεῖον τοῦ ὀξέος μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, τοῦ ἀποκορυφωμένου κατὰ τὰ στάδια Δυσπραγίας· εἶναι δὲ νωπὸν τὸ παράδειγμα τῆς ἀποφάσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, περὶ μεταφορᾶς ποσοστοῦ 51 ο/ο τῶν φορτίων τῆς βοήθειας, διὰ πλοίων Ἀμερικανικῆς ἐθνικότητος.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ θέρους τοῦ 1959 συνεκλήθη εἰς Οὐάσιγκτων διακυβερνητικὴ διάσκεψις μεταξύ τῶν Δυτικῶν χωρῶν σχετικῶς μὲ τὰ ἐμποροναυτικὰ ζητήματα, τὰ προκύπτοντα κυρίως ἀπὸ τὴν τότε κρατοῦσαν Δυσπραγίαν, καθὼς καὶ ἀπὸ τὸν γενικὸν οἰκονομικὸν χαρακτῆρα τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας. Ὁ ἀρθρογράφος τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος Times ἔγραψε σχετικῶς καὶ τὰ ἑξῆς :

«Τὰ Ἀμερικανικὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα, πεπεισμένα ὅτι » κυρίαρχος σκοπὸς τῶν Βρεττανικῶν καὶ Εὐρωπαϊκῶν ἀντιπρο- » σωπειῶν ἦτο ἡ ἐπίθεσις ἐναντίον τῆς Ἀμερικανικῆς Ἐμπορικῆς

» Ναυτιλίας, κατηγόρησαν την διάσκεψιν με τὸν σφοδρότερον τρόπον καὶ ἐξέφρασαν τὰς ἀντιρρήσεις των ἀκόμη καὶ διὰ τὴν χρησιμότητα τῆς συγκλήσεώς της. Εἶναι βεβαίως ἀληθές, ὅτι αἱ Η.Π.Α. θεωροῦνται ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐθνῶν, ὡς ὁ πρωταρχικὸς δράστης εἰς τὴν ἐφαρμογὴν σειρᾶς μέτρων, τὰ ὅποια αἱ ἴδιαι κατηγοροῦν, δηλαδὴ πριμοδοτήσεως (διακρίσεων) σημαίας καὶ σημαίων ἀσυδοσίας. Ἀλλὰ δὲν εἶναι ἀλήθεια καὶ δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὡς ἐλέχθη ὑπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων, ὅτι σκοπὸς τῶν ἐπισκεπτριῶν ἀντιπροσωπειῶν ἦτο νὰ καταστρέψουν τὴν Ἀμερικανικὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν. Ἀντιθέτως, ὑπάρχουν ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι ἔχουν ὑποφέρει καὶ ἐξακολουθοῦν νὰ ὑποφέρουν ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, ἀλλὰ βλέπουν τὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν, ὡς παγκόσμιον βιομηχανίαν, καὶ τὸ πρῶτον αὐτῶν μέλημα εἶναι νὰ πείσουν καὶ τὰς Η.Π.Α., ὅπως τὴν ἰδοῦν ἀπὸ τὴν ἰδίαν σκοπιάν. Λόγω τῆς φύσεώς της ἡ διεθνὴς ναυτιλία δὲν δύναται νὰ ἀποτελῇ καθαρὸν ἐσωτερικὸν ζήτημα οὐδεμιᾶς χώρας»¹.

Ἡ ἀνωτέρω παραπομπὴ νομίζομεν, ὅτι δεικνύει σαφῶς τὰς δημιουργομένας ἀντιθέσεις καὶ τὴν ἐθνικὴν διάκρισιν, ὡς αὕτη ὑπάρχει κυρίως μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἐμποροναυτικά προβλήματα.

Χαρακτηριστικὴ περίπτωσις τῆς συγκρούσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, βάσει τῆς ἐθνικῆς διακρίσεως, εἶναι ἡ μειονεκτικωτέρα θέσις εἰς ἣν εὐρίσκεται ἡ Ἑλληνικὴ Ἑμπορικὴ Ναυτιλία. Ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία εἶναι ὑποανάπτυκτος εἰσέτι καὶ κατὰ συνέπειαν ἐξαρτωμένη ἀπὸ τὰς χώρας ἐκεῖνας, μετὰ τὰς ὁποίας συναλλάσσεται εἰς τὸν ἐμποροναυτικὸν τομέα. Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν μερικαὶ τῶν σημαντικωτέρων χωρῶν μετὰ τὰς ὁποίας συναλλάσσονται αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις διακρίνονται διὰ τὴν διεθνῇ αὐτῶν οἰκονομικὴν ἰσχὺν καὶ ἐπίσης διὰ τὸν ἔλεγχον, τὸν ὅποιον ἀσχοῦσιν ἐπὶ τῆς διεθνoῦς οἰκονομικῆς ζωῆς. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας εἶναι φανερόν ποῖαι ἐκ τῶν ἀνταγωνιζομένων ἐθνικῶν ναυτιλιῶν εὐρίσκονται εἰς πλεονεκτικωτέραν θέσιν.

Εἰς τὴν περίοδον τοῦ προπολεμικοῦ σταδίου Δυσπραγίας καὶ συγκεκριμένως κατὰ τὸ χαμηλότερον σημεῖον αὐτοῦ, τὸ ἔτος 1933, τὸ συνολικὸν παρωπλισμένον τοννάζ ἀνήρχετο εἰς 14.000.000 τόννους, ἥτοι εἰς τὰ 19 1/2 ο/ο τοῦ παγκοσμίου στόλου. Τὰ παρωπλισμένον τοῦτο σύνολον ὑποδιαιρούμενον κατὰ ἐθνικότητα εἶχεν ὡς ἐξῆς :

1. The Times Annual Financial and Commercial Review, 19 Ὀκτωβρίου 1959.

ΠΙΝΑΞ Χ¹

Ἔθνικότης	Μεγάλη Βρετανία	Η.Π.Α.	Γερμανία	Γαλλία	Ὁλλανδία	Νορβηγία	Ἰταλία	Ἑλλάς	Ἄλλα Χῶραι
Παραπλισμένη χωρητικότης, εἰς ἑκατομ. τόννους	3.556	3.425	1.270	922	809	801	863	570	2067
Ποσοστὸν ἐπὶ Ἐθνικοῦ Στόλου	18,1%	25,5%	30,5%	25,9%	27,3%	19,2%	25,7%	34,7%	—

Κατὰ τὸ πρῶτον ἐκτεταμένον στάδιον τῆς μεταπολεμικῆς Δυσπραγίας καὶ συγκεκριμένως κατὰ τὸ χαμηλότερον σημεῖον αὐτοῦ, τὸ 1958, ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἐξ σημαίας ἔφθασε (τὸν Σεπτέμβριον) εἰς 3.785.586 τ. μικτῆς χωρητικότητος, ἥτοι ἐκάλυψε τὰ 32.4 ο/ο τοῦ συνόλου². Ἐν τῇ συνεχείᾳ τοῦ σταδίου τῆς Δυσπραγίας αὐτῆς καὶ συγκεκριμένως τὸν Ἰούνιον τοῦ 1959, ἡ συνολικὴ παραπλισμένη χωρητικότης ἐκυμαίνετο εἰς τὰ 9 ο/ο τοῦ παγκοσμίου στόλου. Τὰ κατὰ ἔθνικότητα ποσοστὰ παραπλισμένων σκαφῶν ἦσαν ἀσυγκρίτως μεγαλύτερα διὰ τὰς Ἐμπορικὰς Ναυτιλίας Χωρῶν μὲ ὑποαναπτύκτους οἰκονομίας, ὅπως εἶναι ἡ Ἑλληνική.

ΠΙΝΑΞ ΧΙ³

Χώρα	Ποσοστὸν παραπλ. τοννάζ
Ἀγγλία	6 ο/ο
Νορβηγία	10 ο/ο
Σουηδία	4 ο/ο
Ὁλλανδία	3 ο/ο
Γερμανία	4 ο/ο
Ἰταλία	18 ο/ο
Δανία	5 ο/ο
Γαλλία	3 ο/ο
Ἑλλάς	36 ο/ο
Παναμᾶς	23 ο/ο
Λιβερία	20 ο/ο

1. Ἴδε Westinform Shipping Report, No 118.

2. Ἴδε «Ναυτικὰ Χρονικά» 1-10-1960.

3. Ἴδε Ἐκθέσεις τῶν Πεπραγμένων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, Ἀθῆναι 1960.

Διαρκοῦντος τοῦ ἰδίου τούτου σταδίου Δυσπραγίας, ἡσκήθη ἔντονος πολεμικὴ ἐναντίον τῆς μεθόδου τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς τιτοφορηθείσης «Σημαῖαι Ἀσυδοσίας». Ἡ πολεμικὴ αὕτη ἡσκήθη καὶ ἐκ μέρους τοῦ διεθνοῦς συνδικαλιστικοῦ παράγοντος ἐν σχέσει μὲ ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς συνθήκας ἐργασίας κλπ. ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἀσυδοσίας. Τὸ σπουδαιότατον ὁμως τοῦτο θέμα εὐρίσκεται ἔξω τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντος τῆς παρούσης μελέτης. Ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον μᾶς ἐνδιαφέρει ἀμέσως, εἶναι, ὅτι ἡ πολεμικὴ αὕτη ἡκολούθηθη καὶ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος τῶν μεγάλων Δυτικῶν χωρῶν.

Ἡ μέθοδος τῶν σημαιῶν εὐκολίας, ἥτις ἐχρησιμοποιήθη εὐρέως καὶ ὑπὸ πολλῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ἐχαρακτηρίσθη ὡς ἀθέμιτος ἀνταγωνισμός, λόγῳ τῆς σχεδὸν ἀνυπάρκτου φορολογίας καὶ τῶν ἐν γένει περιορισμένων ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ τὰς σημαίας ἀσυδοσίας σκαφῶν (Λιβερίας, Παναμᾶ, Χονδούρας, Κόστα - Ρίκας κλπ.)¹.

Ὡς ἀναφέρεται καὶ εἰς τὴν ἐκθεσιν τῶν Πεπραγμένων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν :

«Ὡς νὰ μὴ ἤρκουν τὰ τόσον δυσχερῆ προβλήματα, τὰ ὁποῖα ἀντιμετώπιζεν ὁ Ἑλληνικὸς Ἐφοπλισμὸς κατὰ τὴν κρίσιμον ταύτην περίοδον, προσετέθη καὶ ἄλλη σοβαρὰ ἀνωμαλία, ὀφειλομένη εἰς τὴν ἐκ διαφόρων διευθύνσεων ἐξαπολυθεῖσαν πολεμικὴν κατὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος, ἡ ὁποία, διὰ λόγους πολλὰκις ἐκτεθέντας, ἦν ἡ γκάσθη νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ξένων σημαιῶν»².

«Ἀπὸ ὠρισμένους ἐφοπλιστικούς κύκλους μὲ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι ἡσκεῖτο δῆθεν ἀθέμιτος ἀνταγωνισμός, λόγῳ ἐλαφρᾶς φορολογίας καὶ μειωμένων ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως. Ἀκόμη καὶ ἀπὸ ἐπισήμους κύκλους ἀσχολουμένους εἰς τὴν σύνταξιν διεθνῶν συμβάσεων, οἱ ὁποῖοι παρενέβαλον εἰς ταύτας καινοφανεῖς διατάξεις περὶ «γνησίου δεσμοῦ» μεταξὺ τῶν πλοίων καὶ τῆς χώρας τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας φέρουν ταῦτα, καὶ ἄλλας παρομοίας ὑπὸ ἄλλην διατύπωσιν»³.

Περὶ τὸν νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης ἡ μέθοδος τῶν σημαιῶν εὐκολίας εἶναι τόσον «ἀθέμιτος» ὅσον καὶ αἱ ἄλλαι προαναφερθεῖσαι μέθοδοι τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, αἱ χρησιμοποιούμεναι ὑπὸ τῶν χωρῶν ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι ἡσκησαν καὶ ἀσχοῦσι πῆσιν κατὰ τῶν σημαιῶν ἀσυδοσίας, κυρίως κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου Δυσπραγίας. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο, δοθέντων τῶν κινδύνων, οἱ ὁποῖοι ἀπειλοῦσι

1. Πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ χρησιμοποίησις τῶν ξένων σημαιῶν ὑπηρετοῦντο ὑπὸ τῶν πιστωτῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

2. Ἰδε τὸ ἴδιον σελ. 14-15.

3. Ἰδε τὸ ἴδιον σελ. 14-15.

τὰς ἐθνικὰς ναυτιλίας ὑποαναπτύκτων χωρῶν, νομίζομεν, ἡ ἀκόλουθος παρένθεσις εἶναι ἀναγκαία :

Ἡ προαναφερθεῖσα ἐκθεσις τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν περιέχει καὶ τὴν ἐξῆς ἐνδιαφέρουσαν παρομοίωσιν :

« Ἐφ' ὅσον οὐδεμία κατάκρισις ἢ πολεμικὴ ἀσχεῖται κατὰ τῶν κεφαλαιούχων καὶ ἐπιχειρηματιῶν, οἱ ὅποιοι ἀναζητοῦν πεδὶον δράσεως »
 » πανταχοῦ τῆς ὕφηλίου, ὅπου εὐρίσκουν συνθήκας ἐπωφελεῖς, διατί
 » ἐθεωρήθη ὡς κάτι παράνομον καὶ ἄξιον διωγμῶν καὶ κυρώσεων ἢ
 » στροφή τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος πρὸς σημαίας,
 » αἱ ὁποῖαι παρεῖχον εὐμενεῖς ὁρους ἀποδόσεως ; » ¹

Πράγματι τὰ πλοῖα τῶν σημαιῶν εὐκολίας, τοῦλάχιστον ἀπὸ ἀπόψεως ἀσυδοσίας καὶ κυβερνητικῶν παραχωρήσεων, ἀποτελοῦσιν ἐπενδύσεις ὁμοιότυπους οὐσιαστικῶς μετὰ τὰς ἐπενδύσεις ὑπὸ ἐπιχειρήσεων ἀνεπτυγμένων κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν εἰς διαφόρους οἰκονομικοὺς τομεῖς ὑποαναπτύκτων οἰκονομικῶς χωρῶν. Ἐπομένως, ὁ λόγος διὰ τὸ ὅποιον ἡ μέθοδος τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἡ καλουμένη ὑσημαῖα ἀσυδοσίας, προσβάλλεται ἀπὸ τὴν πλευρὰν τοῦ κεφαλαίου, ὡς « κάτι παράνομον καὶ ἄξιον διωγμῶν » εἶναι, ὅτι τῶν τοιούτων ναυτιλιακῶν ἐπενδύσεων δὲν εὐρίσκουσιν εὐκόλως τρόπον, ὅπως ἐπωφελῶνται ἀφθόνως αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν μεγάλων κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν ².

Ὁ μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμὸς, ὡς ἐλέχθη προηγουμένως, ὁδηγεῖ εἰς τὴν προοδευτικὴν ὀλιγοπώλησιν καὶ μονοπωλίωσιν ἐνὸς βιομηχανικοῦ τομέως καὶ τῆς ἀγορᾶς του. Οὐδεμία προϋπόθεσις συντρέχει, ὥστε νὰ ὁδηγηθῶμε εἰς ἀντίθετα τοῦ κανόνος τούτου συμπεράσματα σχετικῶς μετὰ τὰς ναυτιλιακὰς

1. Ἴδε τὸ ἴδιον σελ. 14.

2. Προκειμένου περὶ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οὗτοι κατέφυγον εἰς τὴν λύσιν τῶν σημαιῶν εὐκολίας, ἐξαναγκάζόμενοι ἀπὸ τὰς περιστάσεις. Κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ εἶχον μὲν συσσωρεύσει σημαντικὰ κεφάλαια, ἀλλ' εὐρέθησαν εἰς ἀδυναμίαν ὅπως ὀλοκληρώσωσι τὰ ἐπαγγελματικά των αὐτῶν προγράμματα, ἐμποδιζόμενοι ἀφ' ἑνὸς μὲν ὑπὸ τῶν ἰσχυόντων συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὑπὸ τῆς ὑπερτιμῆσεως τῶν νέων σκαφῶν. Οὕτως ὑπεχρεώθησαν ὅπως ἐπιδιώξωσι δανειακὴν ἐνίσχυσιν ἐκ μέρους Ἀμερικανικῶν κυρίως χρηματιστικῶν συγκροτημάτων. Ταῦτα ὅμως ἀποβλέποντα εἰς ταχύτεραν καὶ εὐκολωτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων των καὶ φοβούμενα τὴν ἀβεβαιότητα τῆς ἑλληνικῆς πολιτικο-οἰκονομικῆς ἐξελεύσεως, ὑπέδειξαν τὴν προτίμησιν των πρὸς τὰς σημαίας ἀσυδοσίας, τοσούτω μᾶλλον καθόσον ἡ Παναμαρική καὶ ἰδίως ἡ Λιβερτιανὴ ναυτικὴ νομοθεσία ἔχουν προσαρμοσθῇ ἐγγύτερον πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν παρ' ὅσον εὐρίσκεται ἡ Ἑλληνική. Ἐδῶ πρέπει νὰ ὁμολογηθῇ, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ νομοθεσία καὶ τὸ τμήμα τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ τὸ ἀσχολούμενον μετὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, δὲν ἦσαν ἐπαρκῶς προητοιμασμένα πρὸς ἀποκρίσιν τοῦ ὑπεριζήτου ὑποβοηθητικοῦ ρόλου εἰς λύσιν τῶν προβλημάτων μιᾶς ἀξιολόγου, μεγάλης ἐθνικῆς ναυτιλίας.

βιομηχανίας και ειδικῶς μὲ τὴν βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, αἱ ἰσχυραὶ ὁμάδες ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν χωρῶν διεθνoῦς οἰκονομικῆς ἰσχύος ἀσχοῦσι ποικιλόμορφον πίεσιν ἐπὶ πάσης ἄλλης ὁμάδος ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, πρὸς τὸν σκοπὸν ἄρσεως τῶν βραχυπροθέσμου φύσεως πλεονεκτημάτων, τὰ ὅποια παρέχουσιν εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην αἱ σημαῖαι ἀσυδοσίας καὶ κατὰ συνέπειαν πρὸς βελτίωσιν τῆς ἰδικῆς τῶν ἀνταγωνιστικῆς θέσεως.

Χάριν ἀπλουστεύσεως τῆς ὥς ἄνω ἀναλύσεως, παραμερίζομεν ἐνταῦθα τὸν παράγοντα τῶν ὑπὸ πολλῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀνειλημμένων βαρυτάτων ὑποχρεώσεων πρὸς σημαντικὰ χρηματιστικὰ ἰδρύματα βιομηχανικῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν καὶ τοῦτο διότι ἡ ὑπάρξις τῶν ἐν λόγῳ ὑποχρεώσεων δὲν ἀλλοιώνει τὸ γεγονὸς τῆς βασικῆς ἀντιθέσεως μεταξύ τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων, λόγῳ ἐθνικότητος.

Οἰκονομολόγοι καὶ εἰδικοί, εἰς πολλὰς περιπτώσεις βασίζουν τὰς ἀναλύσεις τῶν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ ἐλευθέρων πλοίων λειτουργεῖ ὑπὸ συνθήκας εὐρίσκομένης κατ' οὐσίαν πλησίον τοῦ θεωρητικοῦ προτύπου τοῦ τελείου ἢ πλήρους ἀνταγωνισμοῦ. Ἄλλ' ἐάν ἡ ὑπόθεσις αὕτη εἴχῃ τὰς ρίζας τῆς εἰς τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα, τὰ προεκτεθέντα δεδομένα καὶ ζητήματα θὰ εἶχον χροιάν μυθιστορηματικὴν καὶ ἡ διεθνὴς ναυτιλιακὴ βιομηχανία θὰ ἐλειτούργει συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς διεθνoῦς κατανομῆς τῆς ἐργασίας. Τότε ὅμως δὲν θὰ ὑφίσταντο ἐκεῖναι αἱ ἐθνικαὶ ναυτιλῆαι τῶν ὁποίων τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως εἶναι πολὺ ὑψηλὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας!

Κλείομεν τὴν παρένθεσίν μας σημειοῦντες, ὅτι ὑπὸ τὰς συνθήκας μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ὑπὸ τὰς ὁποίας λειτουργεῖ ἡ ναυλαγορὰ ἐλευθέρων πλοίων, τὸ μέλλον τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν μὲ ὑποαναπτύκτους οἰκονομίας πιθανὸν νὰ μὴ εὐρίσκεται εἰς τὰς σημαίας ἀσυδοσίας, ἀλλ' εἰς τὴν σύσφιγξιν τῶν δεσμῶν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας τῆς ὑποαναπτύκτου χώρας μὲ τὴν ναυτιλίαν τῆς, εἰς τὴν ὅσῃ τὸ δυνατόν ταχύτεραν καὶ ἐντονωτέραν βιομηχανικὴν καὶ ὁλόπλευρον οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, εἰς ἐπιμελῆ κατάστρωσιν ὑπ' αὐτῆς μακροπροθέσμου ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἐξασφαλιζούσης τὰ συμφέροντα τῆς ἐθνικῆς τῆς ναυτιλίας καὶ ἐγγυωμένης τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν αὐτῆς ἐπὶ διεθνoῦς στίβου, ἐν συνδυασμῷ μὲ σθεναρὰν καὶ ἀποφασιστικὴν ὑπεράσπισιν τῶν συμφερόντων τούτων ὑπὸ ἰσχυρᾶς ἀνεξαρτήτου ἐθνικῆς κυβερνήσεως.

Ὁ μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμὸς, ὅστις, ὥς κατεδείχθη, ὀξύνεται εἰς τὸ ἑπακρον κατὰ τὸ στάδιον Δυσπραγίας, δὲν ἐκδηλοῦται μόνον μεταξύ τῶν ναυτιλιῶν διαφόρων ἐθνικοτήτων, ἀλλὰ καὶ μεταξύ ἐφοπλιστικῶν ὁμάδων διαχειριζομένων πλοῖα διαφόρου τύπου. Ἀπόδειξις δὲ τοῦ ὅτι δὲν ἐκπροσωπεῖ μόνιμον ἱστορικὴν κατάστασιν, ἀλλὰ παροδικήν, παρέχει τὸ γεγονὸς τῆς

κατὰ τὰς περιστάσεις ἀλλοιώσεως ἢ μεταβολῆς τῶν χαρακτηριστικῶν του. Τοιοῦτοτρόπως, οἱ μόνιμοι παράγοντες συσσωρεύσεως τοῦ κεφαλαίου καὶ τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως ἔφεραν ἐπὶ σκηνῆς κατὰ τὸ στάδιον Δυσπραγίας τοῦ 1958 δύο οὐσιαστικῶς νέα μονοπωλιακὰ ἀνταγωνιστικὰ χαρακτηριστικά, ἐφ' ὅσον ταῦτα διὰ πρώτην φοράν ἔλαβον τόσον μεγάλας διαστάσεις. Ἐννοοῦμεν τὴν μαζικὴν διεξόδου δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου καὶ τὴν ἐπινόησιν τῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον μεγάλων μεταλλοφόρων, διὰ τῶν ὁποίων ἐδημιουργήθη σχεδὸν χωριστὴ βιομηχανία μὲ ἰδικὰ τῆς οἰκονομικῆς καὶ τεχνολογικῆς χαρακτηριστικά.

Τὸ «δεξαμενόπλοιοι τῶν σιτηρῶν» κατέστη διὰ πρώτην φοράν ἡμιμόνιμος μονὰς τῆς συνολικῆς προσφορᾶς τῶν ἐλευθέρων πλοίων ξηροῦ φορτίου καὶ τὸ συγχρονισμένον μεταλλοφόρον διὰ πρώτην φοράν τείνει νὰ ἐκτοπίσῃ μονίμως ἀπὸ ὠρισμένους τομεῖς χωρητικότητας, ἀνήκουσαν ἀνέκαθεν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν συνήθων ἐλευθέρων πλοίων¹.

35. Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους.

Ἐν ἀπὸ τὰ θετικώτερα κριτήρια πρὸς ἐκτίμησιν τῶν πραγματοποιουμένων κερδῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων εἶναι ἡ σύγκρισις αὐτῶν

1. Δελτίον τοῦ γνωστοῦ γραφείου ναυτιλιακῶν μελετῶν «Οὐέστινφορμ» ἀναβιβάζει κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1960 τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν ἐλευθέρων πλοίων, 4000 τόν. ν. βάρους καὶ ἄνω, εἰς 2.400 σκάφη, ὑπὲρ τὰ 25 ἑκατομ. τόν. ναυροῦ βάρους. Ὁ κατωτέρω Πίναξ (XII) δευυνύει τὰς ἐπελθούσας ἀπὸ τοῦ ἔτους 1956 μέχρι τοῦ 1960 μεταβολὰς εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας σκαφῶν, τὰ ὁποῖα συγκροτοῦν τὴν βιομηχανίαν ἐλευθέρων πλοίων. Τινὲς τῶν μεταβολῶν τούτων εἶναι ἀποτέλεσμα μονίμου διεξόδου ἢ μεταπηδήσεως ἀπὸ συγγενεῖς ναυτιλιακᾶς βιομηχανίας.

ΠΙΝΑΞ XII

Δύναμις εἰς τ.ν.β. τέλος Μαρτίου	1956	1957	1958	1959	1960
Νέαι Ναυπηγήσεις	16.797	18.620	21.179	24.570	24.798
Πρώην Φορηγὰ τακτικῶν γραμμῶν	726	2.100	2.351	2.023	1.510
Μετατραπέντα δεξαμενόπλοια	566	690	542	338	385
Προελθόντα ἀπὸ μεταλλοφόρα	250	45	83	53	219
Λοιπὰ	143	—	—	—	—
	335	—	—	—	—
Σύνολον	18.817	21.455	24.155	26.984	26.912
Μεῖον					
Διαλύσεις	28	20	193	755	1.552
Ἀπώλειαι	117	171	142	129	114
Πωλήσεις διὰ λάτwerks	52	85	250	302	473
Μετατροπὰι εἰς μεταλλοφόρα	—	—	—	—	52
Στατιστικαὶ ἀναπροσαρμογαὶ	—	—	—	—	30
Καθαρὸν Σύνολον	18.620	21.179	235.70	25.798	24.691

πρὸς τὸ συνολικὸν ἀρχικὸν κεφάλαιον, τουτέστιν ὁ καθορισμὸς τοῦ ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου, τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύουσι τὰ ἐντὸς ὠρισμένου χρονικοῦ διαστήματος πραγματοποιούμενα κέρδη.

Ὁ τρόπος οὗτος καθορισμοῦ τῆς ἀναλογίας τοῦ κέρδους εἶναι μειονεκτικός, καθ' ὅσον ἡ ἀξία τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου ὑπόκειται εἰς ἀλλαγάς. Ὅταν ὁμως γνωρίζωμεν τὴν ἀξίαν τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου καὶ τὸ πραγματοποιούμενον κέρδος ἐντὸς ὠρισμένου χρονικοῦ διαστήματος, δυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν τὴν ἀναλογίαν του καὶ ἐν σχέσει πρὸς τὰς τρεχούσας τιμὰς. Τὸ κόστος τῆς ἀντικαταστάσεως εἶναι κατὰ κανόνα μεγαλειότερον ἀπὸ τὸ κόστος τῆς ἀρχικῆς ἀποκτήσεως, ὅπως ἐμφαίνεται καὶ εἰς τοὺς πίνακας III καὶ IV τοῦ Α' Κεφαλαίου.

Ἐνταῦθα ἐξετάζομεν τὸ μέγα πρόβλημα τῆς ἀναλογίας τοῦ κέρδους ἐν τῇ βιομηχανίᾳ εἰς γενικὰς γραμὰς, ἐν συντομίᾳ, καὶ ἀπὸ ἀπόψεως τῆς σχέσεώς του πρὸς τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις. Λαμβάνομεν δ' ὡς ἀφετηρίαν κυρίως τὴν Βρεττανικὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν καὶ τοῦτο διότι :

α) Ἡ Βρεττανικὴ φορτηγὸς ναυτιλία ἔχει μακροτέραν ἱστορίαν, ὡς ὀργανωμένον σύνολον καὶ τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα τῆς δράσεώς της καλύπτουν μεγαλειτέρας χρονικὰς περιόδους.

β) Ἡ πλειονότης τῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι ἀπαρτίζουν τὴν ρηθεῖσαν ναυτιλίαν ἔχουν ἐπίσης μεγαλειτέραν ἱστορίαν, τὸ δὲ ἐπιχειρηματικὸν σύνολον σύγκειται ἀπὸ πολυαριθμοὺς μονάδας.

γ) Ἡ Βρεττανικὴ Ναυτιλία παρουσιάζει σχετικὴν «ὠριμότητα» καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ κατὰ μέσον ὅρον ἀναλογία τοῦ κέρδους δυνατὸν νὰ εἶναι μικροτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μέσση ἀναλογίαν τοῦ κέρδους ἐπιχειρηματικῶν μονάδων, ἀνηκουσῶν εἰς πλοιοκτῆτας ὑποαναπτύκτων χωρῶν.

Ἐχει εὐρέως διαδοθῇ, ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν ἐλευθέρων πλοίων χαρακτηρίζεται ἀπὸ «μεγάλῃ κέρδη», ἀλλὰ ὅτι ταυτοχρόνως εἶναι καὶ «ἐπικίνδυνος» ἀπὸ ἐπιχειρηματικῆς ἀπόψεως. Ἡ τοιαύτη φήμη ἔχει τὰ θεμέλιά της εἰς τὴν ἀντικειμενικὴν πραγματικότητα. Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους εἶναι ἐνίοτε μεγίστη. Ἰδοὺ τὶ ἔγραφε ὁ Angiers διὰ τὸ 1901 :

«Ὑστερα ἀπὸ τὸ τεράστιον σύνολον ἐμπορικῆς δραστηριότητος καὶ » ἀπὸ τὰ ἀσφαλῶς ἀποταμιευθέντα μεγάλῃ κέρδη» κατὰ τὸ ἔτος 1900, » ἄνιστὰ μονοτονία ἐχαρακτήριζε τὴν γενικὴν ναυλαγοράν κατὰ τοὺς » τελευταίους 12 μῆνας, ὡς ἀλάθητον ἐπακόλουθον τῶν ὑπερναυπηγήσεων » κατὰ τὴν περίοδον τῆς Ἀνόδου ἀπὸ τὸ 1897 ἕως τὸ 1900»¹.
Καὶ διὰ τὸ 1913 :

«Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος (1913) παρουσιάσθη ἡ ἀπότομος πτώσις » τῶν ναύλων, ἡ ὁποία, ὅπως φαίνεται, ἀποτελεῖ ἀναπόφευκτον ἐπα-

1. Angiers: «Fifty years Freight» Entry 31-12-1901.

» κολουθον τῆς ἀνόδου τῶν ναύλων πέραν τοῦ σημείου ὅπου τὸ εἰσό-
» δημα ἰσοσκελίζει τὴν δαπάνην»¹.

Κατὰ συνέπειαν καὶ ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ἡλαττώθη ἀποτόμως. Προη-
γουμένως ὁμως, ἦτοι κατὰ τὰ ἔτη 1912 καὶ 1913, ἐπραγματοποιήθησαν ὑπὸ
τῶν μεγάλων Ἀγγλικῶν Ἑταιρειῶν, πλοιοκτητριῶν κυρίως ἐλευθέρων πλοίων,
κέρδη ἀναλογοῦντα εἰς 17,97 ο/ο καὶ 15,83 ο/ο τοῦ κόστους ἀντικαταστάσεως
τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τὰς τρεχούσας τιμὰς². Ἡ προκύψασα ἀναλογία
ἀποκτᾷ ἰδιαίτερον νόημα, ἐὰν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν δύο τινά, ἦτοι :

α) "Οτι τὰ κέρδη, τὰ ὁποῖα ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὴν ἀναφερο-
μένην περίοδον, ἦσαν μεγαλείτερα ἀπὸ τὰ συνολικά κέρδη, τὰ ὁποῖα ἐπραγμα-
τοποιήθησαν καθ' ὁλόκληρον τὴν ἑπταετίαν 1903-1910.

β) "Οτι ὁ μέσος ὅρος τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν, τὰ ὁποῖα ἀνῆκον εἰς Βρετ-
τανικὰς Ἑταιρείας κατὰ τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῆς πραγματοποιήσεως
τῶν ὡς ἄνω κερδῶν ἦτο 10 ἔτη. "Οθεν, ἐὰν ὑπολογίσωμεν τὴν ἀναλογίαν τοῦ
κέρδους ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχικοῦ κόστους ναυπηγήσεως κατὰ τὰ ἔτη 1902-
1903 αὕτη θὰ εἶναι 27 ο/ο καὶ 17 ο/ο ἀντιστοίχως, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν
ἀποσβέσεων³.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Βαλκανικοῦ καὶ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέ-
μου ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους δι' ὅλας τὰς ἐπιχειρήσεις τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν βιο-
μηχανίας ὑπῆρξεν ὑψηλὴ. Κατὰ τὸ ἔτος 1937 τὰ κέρδη 10 μεγάλων Ἀγγλι-
κῶν ἐπιχειρήσεων εἶχον ὡς ὁ κατωτέρω παρατιθέμενος Πίναξ XIII, ὅπου

Π Ι Ν Α Ξ XIII

Όνομα Ἑταιρείας	Συνολικὸν κέρδος ταξιδίων κατὰ τὸ ἔτος 1937	Ἀξία Στόλου εἰς τιμὰς 1937	Ἀναλογία κέρδους βάσει τρεχουσῶν τιμῶν	Ἀξία στόλου κατὰ μέσον ὅρον ἑτῶν 1923-1937	Ἀναλογία κέρδους βάσει μέσου ὁρου τιμῶν ἀντικατα- στάσεως 1923-1937
Burnett Steamship	38.031	258.383	14.72 ο/ο	177.854	21.38 ο/ο
Claymore Shipping	15.956	86.044	18.54 ο/ο	59.227	26.94 ο/ο
Glina Company	48.292	415.346	11.63 ο/ο	285.898	16.89 ο/ο
Leeds Shipping	171.127	574.526	29.79 ο/ο	395.467	43.27 ο/ο
Maritime Shipping	23.000	109.161	21.10 ο/ο	75.139	30.61 ο/ο
North Shipping	20.539	166.565	12.33 ο/ο	114.653	17.91 ο/ο
St. Just	536.039	2.064.030	25.97 ο/ο	1.420.745	37.73 ο/ο
Shearf	77.886	373.652	20.84 ο/ο	257.198	30.28 ο/ο
Turnbull Scott	140.680	575.510	24.54 ο/ο	396.173	35.51 ο/ο
Eclipse	17.057	130.666	13.05 ο/ο	89.942	18.96 ο/ο

1. Ἴδε τὸ ἴδιον Entry 13-12-1913.

2. Ἴδε σχετικὸν Κεφάλαιον εἰς τὴν διατριβὴν H. Gripias: «Coordinating Forces in the Shipping Market».

3. Τὰ δεδομένα διὰ τὸν ὡς ἄνω ὑπολογισμὸν προέρχονται ἀπὸ τὸ ἴδιον Κεφάλαιον
τῆς ὡς ἄνω διατριβῆς.

τὰ κέρδη υπολογίζονται ἐπὶ τῇ βάσει λογαριασμῶν ταξιδίων καὶ ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους υπολογίζεται εἰς μίαν μὲν στήλην, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κόστους ἀντικαταστάσεως εἰς τὰς κατὰ τὸ ἔτος 1937 τρεχούσας τιμὰς, εἰς ἑτέραν δὲ στήλην, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τρεχουσῶν τιμῶν κατὰ τὰ προηγούμενα 15 ἔτη :

Τὸ ἔτος 1937 ὑπῆρξε τὸ ἐπικερδέστερον διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὸ διάστημα τῆς μεσοπολεμικῆς περιόδου. Ἐκ τῶν δεδομένων τοῦ Πίνακος XIII, τὰ ὅποια προέρχονται ἀπὸ τὸ γνωστὸν Ναυτιλιακὸν Ἀγγλικὸν περιοδικὸν «Fairplay», προκύπτει, ὅτι ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους τῆς Βρεττανικῆς Ἑταιρείας Leeds Shipping Company ἔφθασε τὰ 43,27 ο/ο.

Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους διαφέρει ἀπὸ Ἑταιρείας εἰς Ἑταιρείαν καὶ τοῦτο ὀφείλεται, ὡς προανεφέρθη, εἰς τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν, ἰδιαιτέρως ὅταν πρόκειται περὶ Ἑταιρειῶν ἀνηκουσῶν εἰς διαφόρους ἐθνικότητας¹. Ἀλλ' ἡ διαφορὰ εἰς τὰ κέρδη δύναται νὰ προ-

1. Αἱ διαφοραὶ αὗται δύνανται νὰ γίνουν περισσότερον ἀντιληπτὰ ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν μηνιαίων ἐξόδων διὰ τὴν ἐπ'ἀνδρῶσιν ἐλευθέρου πλοίου τύπου Λίμπερτυ, τὰ ὅποια ὑπὸ διαφόρους σημαίας εἶχον περίπου ὡς ἑξῆς κατὰ τὴν περίοδον 1953-1956 :

Η.Π.Α.	Λίραι Ἀγγλίας	6.800 περίπου
Ἑλλάς	» »	2.650 »
Μεγ. Βρεττανία	» »	1.900 »
Νορβηγία	» »	1.850 »
Γερμανία	» »	1.750 »
Ἰταλία	» »	1.600

Τὰ μηνιαῖα ἔξοδα ἐπ'ανδρώσεως παλαιοῦ πλοίου μεταβλητῶν δρομολογίων ναυπηγῆσεως τοῦ 1920, περὶ τοὺς 6.000 τόν. νεκροῦ βάρους ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν εἶχον ὡς ἑξῆς κατὰ προσέγγισιν κατὰ τὸ ἔτος 1957 :

Μισθοδοσία	Λίραι Ἀγγλίας	1.756
Τροφοδοσία	» »	336
Ὑπερωρία	» »	223
Ἀδειαι Πληρώματος	» »	50
Εἰσφορὰ πλοιοκτῆτου εἰς Ν.Α.Τ.	» »	122
Ἐξοδα καλιννοσθήσεως πληρώματος	» »	40
Ἐξοδα λιμένος Πλοιάρχου	» »	6
Ἐν συνόλῳ	» »	2.533 μηνιαίως

Ἀλλὰ καὶ αὐτὰ ταῦτα τὰ ἔξοδα ἐπ'ανδρώσεως διαφέρουν ἀκόμη καὶ ἐπὶ διαφόρων πλοίων τῆς ἰδίας ἰδιοκτησίας ἀναλόγως τῶν ἐποχῶν καὶ τῆς ἀποδοτικότητος τούτων. Ἐπὶ παραδείγματι, ἑλληνικὴ ὑποθετικὴ ἐπιχείρησις πλοιοκτῆτρια τῶν πλοίων Α, Β, Γ, παρουσιάζει διὰ μισθοδοσίαν τὰ ἀκόλουθα μηνιαῖα ἔξοδα :

Διὰ τὸ πλοῖον Α, τύπου Λίμπερτυ, χωρητικότητος 10.000 νεκροῦ βάρους περίπου :

Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Εὐμερίας 1957	Λ.Α. 2032 περίπου
Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Δυσπραγίας 1959	» 1750 »
Ἐὰν ἐφηρμόζετο ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις αὐστηρῶς,	
θὰ ἦτο κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιόδους	» 1468 »

ἐλθῇ καὶ ἀπὸ τὸν ὑποκειμενικὸν παράγοντα, ἥτοι ἀπὸ τὰς ἐπιχειρηματικὰς κατευθύνσεις, τὰς ὁποίας ἀκολουθοῦσιν οἱ διάφοροι ἐπιχειρηματίαι.

Περὶ τὸν νὰ ἐπαναληφθῇ ἐνταῦθα ἀναλυτικῶς πόσον σοβαροὶ συντελεστοὶ εἰς τὴν ἀναλογίαν τοῦ πραγματοποιουμένου κέρδους εἶναι ἡ ἡλικία, ἡ ταχύτης καὶ ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μέσσην ταχύτητα καὶ τὴν μέσσην χωρητικότητα τοῦ συνόλου τῶν μονάδων τῶν ἐλευθέρων πλοίων.

Αἱ διαφοραὶ εἰς τὰ τρέχοντα ἔξοδα εἶναι μεγαλείτεραι κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς ζωῆς τοῦ πλοίου καὶ βαίνουσιν ἐλαττούμεναι καθ' ὅσον προχωρεῖ ἡ ἡλικία αὐτοῦ. (Τὰ ἔξοδα τοῦ νεοτεύκτου πλοίου εἶναι τὰ μικρότερα) Ἐξ οὗ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐπιχειρηματίου, ὅπως εὗρεθῇ μὲ νεοναυπήγητα σκάφη κατὰ τὸ στάδιον τῆς Εὐημερίας, ὅτε ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους φθάνει εἰς τὸ

Διὰ τὸ πλοῖον Β, ναπηγήσεως τοῦ 1954, χωρητικότητος 10.000 νεκροῦ βάρους, περίπου :

Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Εὐημερίας 1957	Λ.Α. 1993 περίπου
Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Δυσπραγίας 1959	» 1700 »
Ἡ μισθοδοσία κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιόδους, ἐὰν ἐφηρόζετο αὐστηρῶς ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις, θὰ ἦτο	1449 »

Διὰ τὸ πλοῖον Γ, ναυπηγήσεως τοῦ 1954, χωρητικότητος 11.300 νεκροῦ βάρους περίπου :

Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Εὐημερίας 1957	Λ.Α. 2292 περίπου
Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Δυσπραγίας 1959	» 1800 »
Ἡ μισθοδοσία κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιόδους ἐὰν ἐφηρόζετο αὐστηρῶς ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις θὰ ἦτο	» 1646 »

Ἐκ τῆς συγκρίσεως ταύτης ἀγόμεθα εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι καὶ τὸ μισθολόγιον ἀκολουθεῖ πορείαν κυκλικήν, ἥτοι εἰς τὰς ἐποχὰς πλήρους ἀπασχολήσεως οἱ μισθοὶ τείνουν εἰς ὑψίστην ἐνῶ εἰς ἐποχὰς ἀνεργίας, οἱ μισθοὶ τείνουν εἰς ἐλάττωσιν.

Ἀνακεφαλαιοῦντες τὰ σταθερὰ ἡμερήσια ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν νεοτεύκτου ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου 11.300 τόνων ν. βάρους ἔχομεν :

Μισθοδοσία ἀποδοχαὶ 36 ἀνδρῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος	£ 76. 17. 7
Ὑπερωρίαι καὶ πρόσθετοι ἀμοιβαὶ πληρώματος	8. 10. 0
N.A.T. καὶ T.II.E.N.	6. 5. 4
Τροφοδοσία 36 ἀνδρῶν πρὸς 10/	18. 0. 0
Ἀσφάλιστρα σκάφους καὶ μηχανῆς	45. 5. 4
Εἰσφορά ἀλληλασφαλείας (ἥτοι £ 10-13-7 δι' ἀσφάλιστρα καὶ £ 1-0-0-διὰ μὴ ἀποζημιούμενον μέρος τῶν ἀπαιτήσεων)	11. 13. 7
Γλυκὰ συντηρήσεως	27. 14. 0
Δεξαμενισμός, ἐπισκευαὶ καὶ ἀνταλλακτικὰ	23. 0. 0
Ποικίλα ἔξοδα (ἐπαναπατρισμοὶ πληρώματος, ἔξοδα ἀρχιμηχανικῶν καὶ πλοιδόρων ἐν λιμένι κλπ.)	10. 0. 0
Ἐξοδα διαχείρισεως	8. 0. 0
Σύνολον	245. 5. 11

Τὸ ποσὸν τῶν £ 245-5-11 ὑπερβαίνει τὰ σταθερὰ ἡμερήσια ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως πλοίων πάσης ἄλλης ἐθνικότητος, πλὴν τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ τῆς Καναδικῆς.

μέγιστον ὕψος αὐτῆς. Δὲν θὰ ἀπείχομεν πολὺ τῆς πραγματικότητος, ἐὰν ὑπεθέτομεν, ὅτι ὁ μέσος ἐτήσιος ὅρος ἀναλογίας τοῦ κέρδους ἐν τῇ βιομηχανίᾳ κατὰ τὴν περίοδον Εὐημερίας, ἐκυμαίνεται περὶ τὰ 35 ο/ο τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ὑπολογιζομένης ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρχικοῦ κόστους ναυπηγήσεως. Χαρακτηριστικὴ εἶναι καὶ ἡ ἀκόλουθος διαπίστωσις :

« Ἐχει ὑπολογισθῇ, ὅτι ἡ βελτίωσις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων κατὰ » τὰ ἔτη 1936, 1937, 1938, κυρίως δὲ κατὰ τὸ 1937, εἶχεν ὡς συνέπειαν » τὴν ὑπὸ τῶν Ἑταιρειῶν ἐλευθέρων πλοίων ἀποκόμισιν κερδῶν ἱκανῶν » διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀποσβέσεων ὄχι μόνον τῶν ἐτῶν τούτων, ἀλλὰ » καὶ τῶν καθυστερουμένων ἀποσβέσεων τῶν ἐτῶν 1930-1935. Λαμβανόμενου ὑπ' ὄψιν, ὅτι οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου » (Ἀγγλικοῦ) οἱ σχετικοὶ μὲ τὰς ἀποσβέσεις βασίζονται εἰς 5 ο/ο » ἐπιπρόσθετον παραχώρησιν ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, τοῦτο ὑπονοεῖ, » ὅτι μὴ ὑπολογιζομένων τῶν διανεμηθέντων κερδῶν (ὑπὸ μορφήν » μερισμάτων κλπ. B.N.M.), τοῦλάχιστον 40 ο/ο ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ » κεφαλαίου ἔκερδήθη κατὰ τὴν τριετῇ περίοδον 1936, 1937, 1938 καὶ » κυρίως κατὰ τὸ ἔτος 1937»¹.

Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ὑπῆρξεν ἔτι μεγαλειτέρα, τόσῳ κατὰ τὰ πρῶτα μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον ἔτη, ὅσῳ καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1956-1957. Νεότευκτα ἐλεύθερα πλοῖα 11.000 τόννων νεκροῦ βάρους περίπου, ὑπὸ Ἀγγλικήν, Ἑλληνικὴν καὶ Λιβερικανὴν σημαίαν ἐπραγματοποίησαν ἀκαθάριστα κέρδη μεταξὺ Λ.Α. 1800-2300 ἡμερησίως. Ὑπολογίζοντες τὸ κόστος ἀντικαταστάσεως τῶν ἐν λόγῳ ἐλευθέρων πλοίων ἔστω καὶ εἰς τὰς τρεχούσας κατὰ τὰς ἀναφερομένας περιόδους ὑψηλὰς τιμὰς, ἦτοι εἰς £ 1.000.000 περίπου, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ εἶχον ἀποσβέσει τὴν ἀξίαν αὐτῶν εἰς διάστημα μικρότερον τῶν 2 ἐτῶν. Ὑπάρχουσιν ἀρκετὰ δεδομένα καὶ ὑπολογισμοὶ πείθοντες, ὅτι κατὰ τὰ ἔτη 1955, 1956, 1957, ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ὑπῆρξεν ἐκ νέου ἐξαιρετικῶς ὑψηλὴ γενικῶς, ἔφθασε δὲ καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ὑπερέβη τὰ 50 ο/ο τῆς ἀξίας τοῦ κεφαλαίου εἰς τρεχούσας τιμὰς. Ἡ ὑψηλὴ αὕτη ἀναλογία ἐμειώθη ἀποτόμως κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

« Συμφώνως τῶν μηνιαίων δεδομένων τῶν σχετικῶν μὲ τὰ κέρδη, » ὡς ταῦτα παρουσιάζονται εἰς τοὺς Financial Times, 42 ναυτικαὶ » Ἑταιρεῖαι (Βρεττανικαὶ) παρουσίασαν κατὰ τοὺς 10 πρώτους μῆνας » τοῦ 1959 κέρδη μειωμένα εἰς £ 19.476.000 ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς £ » 30.554.000, ὅπου εἶχον φθάσει κατὰ τὴν ἰδίαν περίοδον τοῦ 1958. Ταυτοχρόνως τὰ μερίσματα κατῆλθον ἀπὸ £ 7.742.000 εἰς £ 7.621.000»².

1. Ἴδε σχετικὸν Κεφάλαιον εἰς τὴν διατριβὴν H. Gripaios: Coordinating Forces in the Shipping Market».

2. Ἴδε «Shipping under fire» Investors Chronicle 20 Νοεμβρίου 1959.

Ἐὰν τώρα συσχετίσωμεν τὰ παρατεθέντα δεδομένα μὲ τὰς κυκλικὰς διακυμάνσεις, δυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν :

α) Ὅτι ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ἐξαρτᾶται κυρίως καὶ πρωταρχικῶς ἀπὸ τὴν στάθμην τῶν ναύλων.

Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους φθάνει εἰς τὰ μέγιστα σημεῖα αὐτῆς, ὅταν ἡ στάθμη τῶν ναύλων εὐρίσκεται εἰς τὸ ὑψιστον αὐτῆς σημεῖον, ἥτοι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου Εὐημερίας (καὶ δὴ εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐντάσεως, ὡς π.χ. εἰς τὴν περίοδον τοῦ ἔτους 1957 καθ' ἣν ἡ Διῶρυξ Σουεζ παρέμεινε κλειστή). Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους μειοῦται ἀποτόμως, συνεπεία τῆς μειώσεως τῆς στάθμης τῶν ναύλων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ βραχέος σταδίου Ὑφέσεως. Διαρκοῦντος τοῦ σταδίου Δυσπραγίας, ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ἢ εἶναι ἀρνητικὴ (ζημία) (περιπτώσεις πεπαλαιωμένου μὴ ἀποδοτικοῦ τοννάζ) ἢ ἀπλῶς ἐκμηδενίζεται, ἢ ὑπάρχει εἰς τὸ κατώτατον αὐτῆς ὄριον. Κατὰ τὸ βραχὺ στάδιον τῆς ἀναζωογονήσεως ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους βαίνει αὐξανόμενη.

β) Λαμβανομένης τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων ὡς σύνολον καὶ ὑποτιθεμένου, ὅτι ἡ μέση ἀναλογία τοῦ κέρδους τῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι συγκροτοῦσιν αὐτήν, ὑπῆρξε κατὰ τὰ στάδια Εὐημερίας περὶ τὰ 40 ο/ο, ὁδηγοῦμεθα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὰ μέγιστα κέρδη τὰ πραγματοποιοῦμενα κατὰ τὰ στάδια Εὐημερίας, διαρκούσης τῆς ζωῆς ἐνὸς σκάφους, εἶναι ἱκανὰ νὰ καλύψουν τὰς τυχούσας ζημίας κατὰ τὰ στάδια τῆς Δυσπραγίας, νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ἀνανέωσιν τοῦ κεφαλαίου εἰς τιμὰς τοῦ μέλλοντος καὶ νὰ ἀφήνουν σημαντικὸν ὑπόλοιπον συσσωρευμένου κεφαλαίου. Τὸ τοιοῦτον συμπέρασμα βασίζομεν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως, ὅτι ἡ ἐνεργὸς ζωὴ τοῦ ἐλευθέρου πλοίου διαρκεῖ 30 ἔτη περίπου καὶ ἐκάστη διακύμανσις διαρκεῖ 10 περίπου ἔτη. Τὰ μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέντα ἱστορικὰ δεδομένα ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν.

γ) Ἡ συσσώρευσις κεφαλαίου ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πραγματοποιεῖται κυρίως κατὰ τὰ στάδια Εὐημερίας.

Τὰ μέγιστα κέρδη, τὰ πραγματοποιούμενα ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ προοπτικὴ διὰ συνέχισιν αὐτῶν — ἥτις προοπτικὴ, λόγῳ ἀνεπαρκείας συγκεκριμένων δεδομένων στερεῖται βεβαίως ἐπιστημονικῆς βάσεως καὶ ἐνίοτε ἀποδεικνύεται σφαλερὰ — ἡ διεῖσδυσις ξένου πρὸς τὴν βιομηχανίαν κεφαλαίου, αἱ ὑπὸ τοῦ διεθνοῦς χρηματιστικοῦ κεφαλαίου παρεχόμεναι πιστωτικαὶ εὐκολαὶ «εἰς ἐποχὴν τῶν παχέων ἀγελάδων», ὁδηγοῦν εἰς δημιουργίαν συνθηκῶν καταλλήλων πρὸς διαμόρφωσιν τοῦ Ἐνδογενοῦς παράγοντος τῆς ὑπερπαραγωγῆς.

δ) Ἡ προοπτικὴ διὰ τὰ μέγιστα κέρδη τῆς Εὐημερίας εἶναι ἡ ἰσχυρότερα παρακίνησις παρὰ τοῖς ἐφοπλισταῖς, ὥστε νὰ ἀνθίστανται ὅσω τοῖς εἶναι δυνατόν εἰς τὰς διαλύσεις πεπαλαιωμένου τοννάζ. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις,

σκάφη άνω τών 30 έτών παραμένουν παρωπλισμένα, αλλά δέν έκποιούνται υπό τών ιδιοκτητών των, οί όποίοι τρέφουν τήν έλπίδα, ότι διά μίαν εισέτι φοράν θά δυνηθούν νά πραγματοποιήσουν κέρδη ίκανά νά καλύψουν τήν ζήμιαν του παρωπλισμού και έπιπροσθέτως νά άφήσουν περίσσευμα σημαντικόν δι' άνανέωσιν του κεφαλαίου.

ε) Τά στάδια 'Ανόδου και Εϋημερίας χαρακτηρίζονται και από τήν διείσδυσιν εις τήν ναυλαγοράν τών ό,τι θά ήδύνατο νά ήρισθούν, ώς «όριακαι ναυτιλιακαι έπιχειρήσεις». Αύται διεισδύουν δι' άποκτήσεως συνήθως πεπαλαιωμένης χωρητικότητας (κυρίως δι' άγοράς και μετατροπής) πρός τόν σκοπόν τής συντόμου πραγματοποιήσεως κερδών, διαρκούντος του σταδίου Εϋημερίας. 'Η μονιμοποίησίς των ή μη εις τήν ναυλαγοράν έξαρτάται κυρίως από τήν άποδοτικότητα του σκάφους ή τών σκαφών, τά όποια άποκτώσι, συγκρινομένην πρός τήν του μέσου σκάφους τής βιομηχανίας, και από τήν χρονικήν διάρκειαν του σταδίου Εϋημερίας. Αί πολεμικαι περίοδοι πολλάκις συνετέλεσαν εις μετασχηματισμόν τοιούτων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων από όριακάς εις μονίμους.

στ) Παρά τό γεγονός, ότι ή άναλογία του κέρδους διά τήν βιομηχανίαν έλευθέρων πλοίων συνολικώς είναι ύψηλή, ή έν λόγω άναλογία δι' έκάστην χωριστήν έπιχείρησιν έπηρεάζεται από τήν ειδικήν θέσιν, τήν όποιαν ή έπιχειρήσις αύτη κατέχει όσον άφορά τόν μονοπωλιακόν άνταγωνισμόν. 'Η άναλογία του κέρδους είναι κατά κανόνα μεγαλειτέρα και ή συσσώρευσις κεφαλαίου μαζικωτέρα, ύπέρ τών έπιχειρήσεων, αί όποiai έλέγχουν μεγάλας ποσότητας συγχρονισμένου τοννάζ. 'Ως δέ συμβαίνει και εις τήν περίπτωσιν άλλων βιομηχανιών, ή συσσώρευσις κεφαλαίου συνεχώς περιορίζει τά όρια δράσεως του μικρού, του «όριακού έφοπλιστοϋ» και προοδευτικώς μετατρέπει τάς πιθανότητας διεισδύσεως αύτου εις τήν ναυλαγοράν έλευθέρων πλοίων από πραγματικάς εις όνομαστικάς.

36. 'Η άναλογία του Κέρδους από Ιστορικής πλευράς.

'Ορισμένοι Ιστορικαι τάσεις εις τήν άναλογίαν του κέρδους βοηθοϋσιν εις καλυτέραν κατανόησιν τών διακυμάνσεων.

'Η συγκέντρωσις κεφαλαίου και ή τεχνολογική ανάπτυξις αντιπροσωπεύουσι μονίμους Ιστορικάς τάσεις τής βιομηχανίας έλευθέρων πλοίων. Ταυτοχρόνως άποτελοϋν παράγοντας, οί όποίοι έπιδροϋν έπί τής πορείας τών διακυμάνσεων και έν ταύτῳ δέχονται τήν επίδρασιν τών διακυμάνσεων.

Είναι σαφές, ότι τό σημερινόν έπίπεδον συσσωρεύσεως κεφαλαίου και τεχνολογικής αναπτύξεως δέν είναι άποτέλεσμα μιās και μόνης διακυμάνσεως και δὴ μόνον του σταδίου Εϋημερίας αύτῆς. 'Η δημιουργία μεγάλων έπιχειρηματικῶν συνασπισμῶν με όλιγοπωλιακήν αίχμήν, οτινες θά άσχοϋν καθοριστικήν έπιρροήν έπί τής τιμής τών ναύλων, δέν δύναται παρά νά είναι

ἀποτέλεσμα σειρᾶς διακυμάνσεων. Καὶ αὐτὰ ταῦτα τὰ δύο μακροχρόνια πολεμικά στάδια Εὐημερίας, παρ' ὅ,τι συνετέλεσαν εἰς γιγάντωσιν πολλῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν ἐδημιούργησαν καὶ αἰτίας διὰ τὴν ἀνοδὸν τῆς συσσωρεύσεως κεφαλαίου καὶ τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως εἰς ὕψος ἱκανόν, ὥστε νὰ μετασχηματίσουν ἀμέσως τὴν διάρθρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ μονοπωλιακῶς ἀνταγωνιστικὴν εἰς ὀλιγοπωλιακὴν. Τοῦτο ἐξηγεῖται ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον δὲν παρουσιάζει τὴν ἰδίαν εἰκόνα μὲ τὴν εἰκόνα τοῦ σταδίου Εὐημερίας ἐκάστης διακυμάνσεως. Τὸ κατωτέρω παράδειγμα, καίτοι μονόπλευρον καὶ ἐπομένως φέρον ἀντιεπιστημονικὴν αἰχμὴν, σχετίζεται μὲ τὴν προβαλλομένην διαπίστωσιν :

«Εἶναι γεγονός, ὅτι τὸ Βρετανικὸν Ἔθνος καὶ οἱ ὑπερπόντιοι πελάται
 » μας ἀπολαμβάνουν τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν μας πολὺ εὐθηνὰ καὶ ἐπο-
 » μένως δυνάμεθα νὰ εἰπώμεν, ὅτι πριμοδοτοῦνται ὑπὸ τῶν ἀπλῶν μετό-
 » χων τῆς βιομηχανίας. Λαμβάνοντες ὡς παράδειγμα ἕξ ἀπὸ τὰς μεγαλειτέ-
 » ρας μας ναυτικὰς Ἑταιρείας, δυνάμεθα νὰ ἴδωμεν, ὅτι ἐνῶ ὁ συνασπισμέ-
 » νος ἰσολογισμὸς δι' ὅλας ὁμοῦ θὰ ἐδείκνυε τὴν ἀξίαν τοῦ στόλου των εἰς
 » £ 270 ἑκατομ., ἡ πραγματικὴ των ἀξία ἦτο £ 500 ἑκατομ. Ἐπὶ τοῦ συνό-
 » λου αὐτοῦ πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ ἄλλα πάγια κεφάλαια, ἀνερχόμενα
 » πιθανόν εἰς £ 100 ἑκατομ. (εἰς τὸν παρατεθέντα ἰσολογισμὸν σημειοῦνται
 » μόνον £ 37 ἑκατομ.) καὶ ἐπίσης πρέπει νὰ προστεθοῦν ρευστὰ κεφάλαια,
 » ἀνερχόμενα εἰς £ 115 ἑκατομ. Ὅλα τὰ ὡς ἄνω ποσὰ μᾶς ἀποφέρουν σύνο-
 » λον £ 715 ἑκατομ. ἀπὸ τὰ ὅποια, ἐὰν ἀφαιρεθῶσι τὰ συμφέροντα τῶν μειο-
 » νοτήτων (αἱ «μειονότητες» εἶναι προφανῶς οἱ μεγάλοι μέτοχοι, οἱ ὅποιοι
 » ἀσχοῦν τὸν οὐσιαστικὸν ἑλεγχον ἐπὶ τῶν Ἑταιρειῶν, σημ. B.N.M.) ἀφή-
 » νουν περίπου £ 650 ἑκατομ. Ἡ τεραστία αὕτη ἐπένδυσις ἀποδίδει συνο-
 » λικὸν μέρισμα 7 ἑκατομ. Λ.Α., ἥτοι ὀλίγον περισσότερον τοῦ 1 ο/ο ἐπὶ τοῦ
 » ἀπασχολουμένου πραγματικοῦ κεφαλαίου ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ Ἑταιρειῶν».

«Ταῦτα σημαίνουν, ὅτι ἐὰν ἡ Βρετανικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐθνι-
 » κοποιεῖτο καὶ ἐὰν οἱ μέτοχοι ἀπεζημιοῦντο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς πραγματικῆς
 » ἀξίας τῆς περιουσίας των, καὶ ἐὰν ἡ ἀποζημίωσις ἐπενδύετο εἰς ἐν πολεμι-
 » κὸν δάνειον ἐπὶ τόκῳ 3 1/2 ο/ο, τὸ εἰσόδημα τῶν ἐπενδυόντων θὰ ἐπεντα-
 » πλάσιζετο».

«Δύναται νὰ εἰπῇ τις, ὅτι τὸ παράδειγμα περιέχει πολλὰ «ἐάν», ἀλλὰ
 » ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἀποτελεῖ καὶ σοβα-
 » ρὸν ἐπιχείρημα διὰ τὴν ἐθνικοποίησιν. Πράγματι, μερικοὶ ἡγέται τῆς βιο-
 » μηχανίας ἀθελήτως καὶ ἐμμέσως ὁμολογοῦσιν, ὅτι ἡ ἐθνικοποίησις ἀπο-
 » τελεῖ λύσιν».

«Ἡ τιμὴ τῶν πλοίων εἶναι τόσο ὑψηλὴ, εἶπεν ὁ κ. Σάντερσον (τῆς Ἑται-
 » ρείας τῶν μεγάλων Ἀγγλικῶν ναυπηγείων Vickers-Armstrong's Walker)
 » ὥστε, ἐὰν δὲν πιστεύωμεν εἰς τὸν συνεχῆ πληθωρισμόν, δὲν ὑπάρχει οὔτε

» ή άπειροελάχιστος πιθανότης διά την συγκομιδὴν κερδῶν, δηλαδή ὄχι κερδῶν ἱκανῶν νὰ καλύψουν μόνον τὰς ἀποσβέσεις, ἀλλὰ καθαρῶν κερδῶν»¹.

Προφανῶς ὁ συγγραφεὺς τοῦ ἄρθρου, τὸ ὁποῖον ἔχει δημοσιευθῇ κατὰ τὸ στάδιον τῆς τελευταίας Δυσπραγίας, ὑποθέτει, ὅτι ὅλαι αἱ μεγάλαι βιομηχανίαι, τῶν ὁποίων ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους τείνει νὰ γίνη φθίνουσα εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον, εἶναι κατάλληλοι ἢ ὥριμοι πρὸς ἐθνικοποίησιν. Τὸ ὁρθὸν ἢ μὴ τῆς τοιαύτης ὑποθέσεως εἶναι θέμα ξένον πρὸς τὴν παροῦσαν μελέτην. Ἡ σημασία τῆς παραπομπῆς ἀπὸ ἰδικῆς μας ἀπόψεως ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι, ἀνεξαρτήτως τῶν ὑπολογισμῶν καὶ ὑποθέσεων, ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ ἀριθμοί, ἀποδεικνύεται σαφῶς, ὅτι εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐλευθέρων πλοίων εἶναι διαφορετικὴ ἀπὸ τὴν τῶν διαφόρων σταδίων ἐκάστης διακυμάνσεως. Τὸ τοιοῦτον ἄλλως τε εἶναι εὐνόητον, ἀφοῦ ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους διαφέρει καὶ ἀπὸ σταδίου εἰς στάδιον διακυμάνσεως.

Ἀπὸ τὸ βιβλίον «Tramp Shipping» τοῦ κ. Ε. Γριπαίου, ἀντλοῦμεν τὰ ἐξῆς δεδομένα, σχετικῶς μὲ τὴν ἀναλογίαν τοῦ κέρδους εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον, τὰ ὁποῖα βασίζονται ἐπὶ στοιχείων Βρετανικῶν Ἑταιρειῶν:

Ἐτησίᾳ ἀναλογία κέρδους καθ' ὑπολογισμὸν Βρετανικῶν πλοίων, ναυπηγηθέντων εἰς τὰ κάτωθι ἀναφερόμενα ἔτη :

Ἔτος ναυπηγήσεως	Ἐτησίᾳ ἀναλογία κέρδους κατὰ μέσον ὄρον
1903	18, 5 ο/ο
1908	22, 8 ο/ο
1913	16, 2 ο/ο
1923	2, 0 ο/ο
1928	7, 8 ο/ο
1933	23,25 ο/ο

Ἡ μέση ἀναλογία κέρδους τῶν Βρετανικῶν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, κυρίως ἐλευθέρων πλοίων, μόνον κατὰ τὸ διάστημα τῶν εἰρηνικῶν ἐτῶν τῆς περιόδου 1904-1953, ὑπολογιζομένη ὡς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ κόστους ἀντικαταστάσεως (1953) μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν 5 ο/ο ἐτησίως δι' ἀποσβέσεις, ὑπῆρξεν ἡ ἐξῆς :

1. Ἴδε «Shipping under fire» Investors Chronicle 20 Νοεμβρίου 1959.

Ἀριθμὸς Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων	Μέσος ὅρος ἐτησίας ἀναλογίας κέρδους
5	3 ο/ο
7	3 ο/ο— 5 ο/ο
12	6 ο/ο— 8 ο/ο
5	9 ο/ο—12 ο/ο
7	13 ο/ο—16 ο/ο
2	16 ο/ο καὶ πλέον

Ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον πρωτίστως ἐνδιαφέρει εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν εἶναι ἡ μέση ἐτησία ἀναλογία κέρδους τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦσι μόνιμα μέλη τῆς ναυλαγορᾶς ἐπὶ δεκαετίας καὶ οὐχὶ τὰ πιθανὰ μεγάλα κέρδη ἢ αἱ ζημίαι, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ πραγματοποιηθοῦν ἀπὸ ὀριακᾶς ναυτιλιακᾶς ἐπιχειρήσεως εἰς βραχυπροθέσμους περιόδους.

Ἐὰν ὑπολογίσωμεν τὴν ἀναλογίαν τοῦ κέρδους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀνηκουσῶν εἰς ἄλλα κράτη, ἐξαιρουμένων τῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Καναδά, κατὰ τὰς σχετικῶς εἰρηνικᾶς περιόδους τῶν τελευταίων 50 ἐτῶν, θὰ ἴδωμεν, ὅτι αὕτη κατὰ μέσον ὅρον εἶναι ἡ ἰδία ἢ κατὰ τι ἀνωτέρα τῆς τῶν Βρεταννικῶν.

Ἡ μόνιμος τάσις αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν πλοίων καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος ἐφαρμογῆς τῶν νέων τεχνολογικῶν ἐπιτεύξεων ἀποτελοῦσι παράγοντας, οἱ ὅποιοι βεβαίως ἐπηρεάζουν τὴν ἀναλογίαν τοῦ κέρδους διὰ μέσου τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων, ἥτοι εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον. Ἐπομένως δυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν τὰ ἑξῆς :

α) Ἡ μέση ἀναλογία κέρδους εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον εἶναι μικρότερα ἀπὸ τὴν τῶν ἐκάστοτε σταδίων Εὐημερίας καὶ συνεπείᾳ τοῦ αὐξανομένου κόστους ναυπηγήσεως τείνει νὰ γίνῃ φθίνουσα.

β) Ἡ συσσώρευσις κεφαλαίου διὰ τῆς πραγματοποιήσεως κερδῶν ἐγκυμονεῖ τὴν βαθμιαίαν σχετικὴν μονοπώλησιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὴν διανομὴν εἰς τὴν ἱστορικὴν περίοδον, φθινούσης ἀναλογίας κέρδους μεταξὺ ὀλιγωτέρων εἰς ἀριθμὸν, ἀλλὰ μεγαλειτέρων εἰς πλοιοκτησίαν ὀλιγοπωλιακῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ὁφείλομεν νὰ ὑπενθυμίσωμεν, ὅτι τὰ ἀνωτέρω συμπεράσματα βασίζονται ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως διατηρήσεως τῆς παγκοσμίου εἰρήνης. Ἡ διατήρησις τῆς παγκοσμίου εἰρήνης ἐγγυᾶται τὴν κανονικῶς βαθμιαίαν αὐξήσιν τοῦ ὄγκου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἀλλ' οὐχὶ τὴν δραστηκὴν καὶ ἀπότομον τοιαύτην.

37. Ἀνακεφαλαίωσις τῶν σταδίων τῶν Κυκλικῶν Διακυμάνσεων.

Εἶδομεν τὰς ἐξωγενεῖς καὶ ἐνδογενεῖς αἰτίας τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐλευθέρων πλοίων, καθὼς καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ των, τὰ συμπτώματα αὐτῶν καὶ ἐν γένει τὰς συνεπειὰς των ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸ μέλλον τῆς βιομηχανίας. Προτοῦ κλείσωμεν τὴν μελέτην μας ἐνδείκνυται νὰ καθορίσωμεν σαφέστερον καὶ ἐπιστημονικώτερον τὰ στάδια τῶν διακυμάνσεων καὶ αὐτὰς τὰς διακυμάνσεις εἰς τὸ σύνολόν των.

α) Εὐήμερία

Τὸ στάδιον Εὐήμερίας διακρίνεται ἀπὸ τὴν ὑψηλὴν στάθμην τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, τὴν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον πλήρη καὶ ἐπικερδῇ ἀπασχόλησιν χωρητικότητος, τὴν σχετικῶς πλήρη ἀπασχόλησιν ναυτεργατικῆς δυνάμεως, τὴν σχετικὴν ἀνοδὸν τῆς μισθολογικῆς κλίμακος καὶ ἐν γένει τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. Ὑπὸ ὁμαλὰς εἰρηνικὰς συνθήκας τὸ στάδιον Εὐήμερίας διαρκεῖ περὶ τὰ δύο ἔτη. Ἡ ὀξύτης τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐλαττοῦται κατὰ τὴν Εὐήμερίαν καὶ ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους, μάλιστα δὲ εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν διαχειριζομένων σχετικῶς σύγχρονα εὐγεμέθῃ καὶ ἀποδοτικῇ σκάφῃ, φθάνει εἰς τὸ ὑψιστον αὐτῆς σημείου. Τοιοῦτοτρόπως πραγματοποιεῖται τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς συσσωρεύσεως κεφαλαίου, ὡς εἶδομεν δέ, ἡ συσσώρευσις κεφαλαίου διὰ μέσου τῶν διακυμάνσεων ὁδηγεῖ προοδευτικῶς εἰς ὀλιγοπωλιακὴν διάρθρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Ὁ ναυλοτιμὰριθμὸς δὲν παραμένει συνεχῶς εἰς τὸ ἴδιον σημεῖον κατὰ τὴν Εὐήμερίαν, ἀλλὰ μεταβάλλεται· αἱ μεταβολαὶ ὅμως αὐτοῦ ἴστανται εἰς τόσον ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ὥστε ἐπιτρέπουν τοῦλάχιστον τὴν ἐπικερδῇ ἀπασχόλησιν τοῦ μέσου πλοίου τῆς βιομηχανίας.

β) Ὑφεσις

Ἡ ἐλάττωσις τῆς τιμῆς τῶν ναύλων εἶναι μὲν μᾶλλον ἀπότομος, δὲν λαμβάνει ὅμως χώραν οὔτε αὐτοστιγμὴ οὔτε αὐτομάτως. Θὰ ἦτο πολὺ μηχανικὴ ἡ θεωρία, ἥτις θὰ ἐβασίζετο ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως, ὅτι ἡ ἀλλαγὴ ἀπὸ Εὐήμερίας εἰς Δυσπραγίαν εἶναι αὐτόματος καὶ ἀπαιτεῖ ἀμελητέαν ποσότητα χρόνου. Τὸ συνήθως βραχύ, ἦτοι τὸ ὀλιγόμηνον χρονικὸν διάστημα, τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἀλλαγὴν ἀπὸ τῆς Εὐήμερίας εἰς τὴν Δυσπραγίαν, καλοῦμεν στάδιον Ὑφέσεως. Τὸ στάδιον τοῦτο ἀρχίζει ταυτοχρόνως μὲ τὴν ἐναρξιν τῆς κάμψεως τῶν ναύλων καὶ τερματίζεται, ὅταν ἡ τιμὴ τῶν ναύλων διέλθῃ τὸ σημεῖον ἐκεῖνο, κάτωθεν τοῦ ὁποίου τὸ μέσον πλοῖον τῆς βιομηχανίας δὲν δύναται νὰ ταξιδεύσῃ ἐπικερδῶς. Π.χ. ὅταν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ ἔτους 1957 ἡ τιμὴ τῶν ναύλων διὰ μεταφορὰν γαιανθράκων ἀπὸ Hampton Roads εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην ἔφθασε κάτω

τῶν 35 σελλινίων, τότε ἔληξε καὶ τὸ στάδιον Ὑφέσεως, καθόσον τὸ ἀντιπροσωπευτικὸν καὶ περίπου μέσον πλοῖον τῆς ἐποχῆς, ἦτοι τὸ πλοῖον τύπου Liberty, δὲν ἠδύνατο πλέον νὰ ταξιθεύσῃ ἐπικερδῶς μὲ τὸν ναῦλον τῶν 35 σελλινίων ἢ μὲ ἄλλον ἀντίστοιχον. Ἀπὸ τοῦ σημείου τούτου ἀρχεῖται τὸ στάδιον Δυσπραγίας.

γ) Δυσπραγία.

Τὸ στάδιον Δυσπραγίας διαρκεῖ ἐπὶ σημαντικῶς μεγαλειότερον χρόνον ἀπὸ τὸ στάδιον Εὐημερίας. Ἡ μέση διάρκειά του ὑπολογίζεται περίπου εἰς 6 ἕως 7 ἔτη. Διακρίνεται ἀπὸ τὴν χαμηλὴν στάθμην τῆς τιμῆς τῶν ναύλων, ἡ ὁποία δὲν εἶναι μὲν πάντοτε ἡ ἴδια, ἀλλὰ παραμένει σχεδὸν συνεχῶς εἰς σημεῖον χαμηλότερον ἐκείνου, τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει τὴν ἐπικερδῇ ἐκμετάλλευσιν τοῦλάχιστον τοῦ μέσου πλοίου τῆς βιομηχανίας¹.

Τὸ στάδιον Δυσπραγίας διακρίνεται ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὸν μαζικὸν παροπλισμὸν πλοίων, τὴν μαζικὴν ἀνεργίαν, τὴν τάσιν πρὸς ἐλάττωσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν, τὴν διάλυσιν μεγαλειτέρου ποσοῦ πεπαλαιωμένης χωρητικότητος, τὴν εἰς τὸ ἐπακρον δξυνσιν τοῦ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου Δυσπραγίας μόνον τὰ πλέον σύγχρονα εὐμεγέθη καὶ ἀποδοτικὰ ἐλεύθερα πλοῖα κατορθώνουν νὰ καλύπτωσι τὰ ἐξόδα τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των.

δ) Ἀναζωογονήσεις ἢ Ἀνοδος.

Τὸ συνήθως ὀλιγόμηνον διάστημα, τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἀλλαγὴν ἀπὸ τῆς Δυσπραγίας εἰς Εὐημερίαν, ὅταν δηλαδὴ τὰ ναῦλα ἀρχίζουν νὰ τσιμπᾶνε καλοῦμεν ἀναζωογόνησιν. Τὸ στάδιον ἀναζωογονήσεως ἀρχίζει

1. Κατὰ τὸ τελευταῖον στάδιον Δυσπραγίας (1958-1959) ἐσημειώθησαν καὶ ἀνέλουθοι κυμάνσεις εἰς τὸν ναυλοτιμάρημον (Βάσις 1952=100) :

Ἀπρίλιος	1958	64
Ἰούνιος	1958	66.5
Σεπτέμβριος	1958	65.7
Δεκέμβριος	1958	74.6
Ἀπρίλιος	1959	68.6
Ἰούνιος	1959	64.6
Σεπτέμβριος	1959	71.0
Δεκέμβριος	1959	83.1
Ἀπρίλιος	1960	76.1
Μάιος	1960	72.4 (ἴδε «Ναυτικά Χρονικά» 1 Ἰουλίου 1960)

Αἱ αὐξομειώσεις εἰς τὴν τιμὴν τῶν ναύλων κατὰ τὴν Δυσπραγίαν ἔχουν ὡς συνέπεια καὶ ἀλλαγὰς εἰς τὴν ἐνεργητικὴν καὶ διαθέσιμον προσφοράν. Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, ὅτι χάρις εἰς ἐποχικοὺς παράγοντας, κατὰ τινὰς περιπτώσεις βραχείας διαρκείας ἡ τιμὴ τῶν ναύλων δύναται νὰ ἀνέλθῃ εἰς σημεῖον ἐπιτρέπον τὴν ἐπικερδῇ ἐκτάλλευσιν τοῦ μέσου πλοίου.

ταυτοχρόνως με την αύξησιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων καὶ τερματίζεται, δταν ὁ ναυλοτιμάρηθος φθάνη εἰς τὸ σημεῖον ἐκεῖνο, εἰς τὸ ὁποῖον τὸ μέσον πλοῖον τῆς βιομηχανίας δύναται νὰ ταξιδεύσῃ ἐπικερδῶς.

38. Γενικά Συμπεράσματα.

Ἡ οἰκονομικὴ ἱστορία τῆς ναυτιλίας καὶ εἰδικῶς τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων διδάσκει, ὅτι αἱ κυκλικαὶ διακυμάνσεις εἶναι οὐσιαστικῶς συνεχεῖς καὶ τὰ διάφορα αὐτῶν στάδια ἐπανεμφανίζονται περιοδικῶς. Κατὰ τὴν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον ἡ διάρκεια ἐκάστης διακυμάνσεως ἦτο περίπου δεκαετής.

Κατεδείχθη ὅτι αἱ κυκλικαὶ διακυμάνσεις τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων (Tramps) δὲν εἶναι ἀνεξάρτητοι ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ζωῆς, ἀλλὰ σχετίζονται (ἐξωγενεῖς παράγοντες) καὶ εἰς ἓνα ὠρισμένον βαθμὸν συμβαδίζουν με αὐτάς. Εἶναι ὅμως ὀξύτεραι καὶ πλέον ἀποτομοὶ ἀπὸ αὐτάς πλείστων ἄλλων βιομηχανιῶν καὶ τοῦτο ὀφείλεται εἰς ιδιότηας τὰς ὁποίας ἐζητάσαμεν.

Χάρις εἰς τὴν παράγωγον, μεταβλητὴν καὶ εὐαίσθητον φύσιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος αἱ διακυμάνσεις τῆς βιομηχανίας ἐλευθέρων πλοίων ἀρχίζουν ἐνωρίτερον κατὰ τὴν ὕφεσιν καὶ δυσπραγίαν ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς διεθνοῦς ζωῆς ἐν τῷ συνόλῳ τῆς. Ἐνεκα δὲ τῆς ἀνελαστικότητος καὶ ἀδρανείας τῆς προσφορᾶς, ἔνεκα δηλαδὴ τοῦ ἐνδογενοῦς παράγοντος τῆς ὑπερπαραγωγῆς τερματίζονται βραδύτερον κατὰ τὴν δυσπραγίαν.

Τὰ αἷτια τῶν διακυμάνσεων εἶναι ἀντικειμενικῆς φύσεως καὶ ἐπομένως θὰ ἦτο ἀφελὲς νὰ φαντασθῇ τις, ὅτι εἶναι δυνατόν νὰ ληφθῶσι μέτρα συντελεστικά εἰς τὴν παντελῇ ἐξάλειψίν των. Ἡ ἐκπόνησις ὅμως μέτρων διὰ τὴν ἀμβλυνσιν τῶν διακυμάνσεων καὶ τῶν τόσῳ ἀρνητικῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῶν εἶναι δυνατόν.

Τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον ἡ διάρκεια ἐκάστης τῶν διακυμάνσεων ἦτο περίπου δεκαετής δὲν συνεπάγεται ὅτι καὶ αἱ μελλοντικαὶ διακυμάνσεις πρόκειται νὰ εἶναι τῆς αὐτῆς διαρκείας. Ἐκτὸς τῶν ἀλλαγῶν εἰς τοὺς ἐξωγενεῖς παράγοντας οἱ ὁποῖοι ἐπηρεάζουν τὴν οἰκονομικὴν πορείαν τῆς βιομηχανίας πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ βραδέως ἀλλὰ συνεχῶς μεταβαλλομένη διάρθρωσις αὐτῆς, ἡ βαθμιαία ἀλλαγὴ ἀπὸ τὸν μονοπωλιακὸν ἀνταγωνισμόν εἰς τὸ ὀλιγοπώλιον.

Αἱ περιγραφεῖσαι κυκλικαὶ διακυμάνσεις εἶναι αἱ διακυμάνσεις τῆς βιομηχανίας κατὰ τὴν ἐποχὴν κατὰ τὴν ὁποίαν αὕτη διήρχετο (καὶ διέρχεται εἰσέτι) τὸ στάδιον τοῦ ἀτελοῦς καὶ μονοπωλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Ὡς γνωστὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν λόγῳ ἱστορικῆς περιόδου ὁ ἔλεγχος ἔστω καὶ

τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς δὲν εἶναι σαφῶς ὑπαρκτός.

Δὲν εἶναι ὀρθὸν νὰ ληφθῇ ἡ «συμπεριφορὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος» ἐν τῇ ναυλαγορᾷ, τουτέστιν ἡ πολιτικὴ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς ἀνεξάρτητος τῆς διαρθρώσεως τῆς βιομηχανίας. Ὅταν βαθμυδὸν μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἡ βιομηχανία ἀποκτήσῃ τὴν ὀλιγοπωλιακὴν αὐτῆς φυσιογνωμίαν μὲ τὴν ὑπαρξίν τεραστίων, ὑπὸ τὰ σημερινὰ κριτήρια, ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι θὰ δύνανται — πιθανὸν μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ κυβερνητικοῦ παράγοντος — νὰ ἀσχοῦν ἀποφασιστικῆς σημασίας ἔλεγχον ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς, τότε εἶναι ἐπόμενον νὰ μεταβληθῇ καὶ ἡ πολιτικὴ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ὁ ἐνδεχόμενος συνασπισμὸς τῶν ὀλιγοπωλίων τούτων, διὰ τὸν ὁποῖον αἱ σημεριναὶ ἀντιθέσεις αἱ πηγάζουσαι κυρίως ἐκ τῆς ἐθνικιστικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῶν διαφόρων κρατῶν δὲν θὰ ἔχουν τὴν σημερινήν των σημασίαν, θὰ δύνανται πιθανὸν νὰ ἀσκήσῃ ἔλεγχον ἐπὶ τοῦ χρόνου καὶ τοῦ συνόλου τῶν ναυπηγήσεων, ἐπὶ τοῦ ἐκάστοτε μεγέθους τῆς ἐνεργητικῆς προφορᾶς καὶ κατὰ συνέπειαν ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

Τὸ ἱστορικὸν αὐτὸ ἐνδεχόμενον ἐγγυᾶται τὴν ἀλλοίωσιν τῶν σταδίων τῶν διακυμάνσεων ὡς γνωρίζομεν αὐτὰς σήμερον ἀλλὰ δὲν ἐγγυᾶται τὴν ἐξάλειψιν αὐτῶν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α'. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Ἀνδρεάδης Σ. : Ἡ ἐξέλιξις τῆς Ἑλληνικῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας.
 Γεωργαντοπούλου Ε.Α. : Ἡ Ἑμπορικὴ Ναυτιλία ὡς παράγων
 τῆς Οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς Χώρας.
 Καλιτσουνάκης Δ. : Ἐφηρμοσμένη Πολιτικὴ Οἰκονομία
 Καλιτσουνάκης Δ. : Οἰκονομικὴ Πρόγνωσις. Ὁ ρυθμὸς εἰς τὴν Οἰκο-
 νομίαν.
 Μεταξᾶ Β. Ν. — Πληθεῖς Κ. Γ. : Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Μαθηματικὴν
 καὶ Οἰκονομικὴν Ἀνάλυσιν.
 Παπαμιχαλοπούλου Δ. Γ. : Ἑμπορικὴ Ναυτιλία.
 Π. Ν. Ο. : Σαράντα Χρόνια Δράση καὶ Ἀγῶνες τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς
 Ὀμοσπονδίας.
 Potamianos F. : The Sea as a Factor of the Greek Life.
 Στεφανίδου Δ. Σ. : Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Ἐφηρμοσμένην Κοινωνικὴν
 Οἰκονομικὴν.
 Σταμπολῆ Σ. — Μπάκης Ε. : Ἡ Μεγάλῃ Ἑλληνικῇ Ναυτιλίᾳ.
 Χανίδης Β. : Τακτικαὶ διὰ πλοίων Γραμμαὶ καὶ Διασκέψεις. Διεθνεῖς
 Συμβάσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Ἑτήσιοι Ἐκδόσεις :

- Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν : Ἐκθεσις τῶν Πεπραγμένων τοῦ Διοι-
 κητικοῦ Συμβουλίου 1960.

Περιοδικά.

- Ἐπιθεώρησις Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ
 Ναυτικὰ Χρονικά
 Ναυτιλία
 Ναυτιλιακὰ Νέα.

Λεξικά.

- Κουρμπέλης Ν. : Ἀγγλοελληνικὸν Λεξικὸν Ναυτιλιακῶν Ὁρῶν.
 Βασιλείδης Ὁμ. : Modern practical Greek-English and English-
 Greek Technical Pocket Dictionary.

Β'. ΞΕΝΗ

- Angiers A. V. : Fifty years of Freights.
 Bain J. : Pricing, Distribution and Employment.
 Bes J. : Chartering and Shipping Terms.
 Bowman and Bach : Economic Analysis and Public Policy.
 Bratt E. C. : Business Cycles and Forecasting.
 Clark J. M. : Strategic factors in Business Cycles.

- Daily Freight Register: Tramp shipping and Freight rates 1949-1958.
- Estey J. A.: Business cycles, their nature cause and control.
- Galbraith J. K.: The Affluent Society.
- Granham B.: Storage and Stability.
- Granham B.: Shipping Economics.
- Gripaios H.: The co-ordination of market forces in Ocean tramp shipping with special reference to the period 1920-1939 (Master's Thesis, London School of Economics)
- Gripaios H.: Tramp Shipping.
- Haberler G.: The Theory of international trade with its application to commercial policy.
- International Chamber of Shipping: Report of Committee on deep sea tramp cooperation.
- Isserlis L.: Tramp shipping cargoes and freights (Journal of Royal Statistical Society, May 1938).
- Labberton and Marks: Marine Engineers Handbook.
- League of Nations: Network of World Trade.
- Readings in the Theory of International trade (Selected by a Committee of the American Economic Association).
- Robinson J.: The Economics of Imperfect competition.
- Samuelson: P. A: Economics.
- Shipbuilder's Association of Japan and Japan Ship Exporters Association: Shipbuilding and Marine Engineering in Japan, 1957-1958.
- United States Department of State: Toward a world maritime Organization.
- Ἐτήσια Ἐκδόσεις.*
- British Chamber of Shipping Annual Reports 1953-1959.
- Lloyd's Register of Shipping Annual Reports 1959.
- Lloyd's List Annual Review 1959, 1960.
- Περιοδικὰ καὶ Ἐφημερίδες.*
- The Baltic Exchange Magazine 1960
- Chamber of Shipping of the United Kingdom General Circulars 1957-1960.
- The Daily Freight Register.
- The Economist
- The Evening Standard
- Fairplay
- The Financial Times
- The International Design Equipment Investors Chronicle.
- Lloyd's Shipping Index
- The Motor Ship
- Petroleum Press Service
- Syren
- The Times
- Westingform Reports

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

	Σελίς
1. Εισαγωγικαὶ παρατηρήσεις	537-538
2. Ἡ βιομηχανία τῶν Ἐλευθέρων πλοίων	538-543
3. Ἡ ναυλαγορά	543-545
4. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ναυλαγορά	545-552
α. Διάκρισις ἐθνικότητος	
β. Ἐπιχορηγήσεις καὶ διαφορικαὶ ἐπιχορηγήσεις	
γ. Σημαῖαι εὐκολίας	
δ. Ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων	
ε. Ἡ ναυλαγορά διὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν	
5. Ὁ τεχνολογικὸς παράγων	552-558
α. Ναυπηγικαὶ πρόοδοι	
β. Μηχανικαὶ πρόοδοι, ἀτμοπαραγωγή καὶ ἀτμοπιέσεις	
γ. Αἱ τεχνολογικαὶ ἐξελίξεις τοῦ μέλλοντος	
6. Ἡ συσσώρευσις τοῦ κεφαλαίου	558-561
7. Ἀνασκόπησις	561

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Ἡ ΖΗΤΗΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

8. Γενικὴ παρατήρησις	562
9. Μέτρησις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος	562-563
10. Αἱ πηγαὶ τῆς ζητήσεως	563-565
11. Ἡ ἰδιότης τῆς ἐξαρτήσεως τῆς ζητήσεως	565-567
12. Ἡ ἐλαστικότης τῆς ζητήσεως χωρητικότητος	567-571
13. Ἡ ζήτησις εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον	571-573
14. Ἡ ζήτησις εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον	573-579
15. Ἡ ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς ζητήσεως	579-580
16. Συμπεράσματα	580

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

Ἡ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

17. Ὅρισμοί	581-582
18. Γενικαὶ παρατηρήσεις	582-587
α. Πηγαὶ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος	

Σελίς

β. Ἡ «οἰκονομικὴ προσφορὰ» καὶ αἱ ἀντιθέσεις εἰς τὰς ὑπερθαλασσίας μεταφορὰς	
γ. Ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς ἐνεργητικῆς προσφορᾶς	
δ. Τὸ ἀνομοιότυπον τῶν πλοίων	
ε. Ἀστάθμητοι παράγοντες	
στ. Παράγοντες ἐπιδρῶντες ἐπὶ τῆς συνολικῆς προσφορᾶς .	
19. Ἡ ιδιότης τοῦ ἀδιαιρέτου τῆς προσφορᾶς	587-588
20. Ἡ προσφορὰ εἰς τὴν βραχυπρόθεσμον περίοδον	588-591
21. Ἡ προσφορὰ εἰς τὴν μακροπρόθεσμον περίοδον	591-594
22. Ἡ προσφορὰ ἀπὸ ἱστορικῆς πλευρᾶς	594-596
23. Ἐλαστικότης τῆς προσφορᾶς	596-598

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

Ἡ ΖΗΤΗΣΙΣ, Ἡ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ Ἡ ΤΙΜΗ

24. Ναυτιλιακὰ οἰκονομικὰ καὶ κυκλικαὶ διακυμάνσεις	599
25. Ἡ ἔννοια τῆς ἰσορροπίας ἐν τῇ ναυλαγορᾷ	599-600
26. Πίνακες μεταβολῶν καὶ παρατηρήσεις	601-604
27. Συμπεράσματα ἐπὶ τῶν πινάκων	604-607
28. Γενικὰ συμπεράσματα σχετικῶς μὲ τὴν φύσιν τῶν διακυμάνσεων	607-608

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'

Αἱ ΚΥΚΛΙΚΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ

29. Τὰ στάδια τῶν διακυμάνσεων	609-610
30. Ἐξωγενεῖς παράγοντες διακυμάνσεων	610-611
31. Τρόπος ἐπιδράσεως ἐξωγενῶν παραγόντων	611-614
32. Ὁ ἐνδογενὴς παράγων διακυμάνσεων	614-617
33. Ἀνάλυσις τῶν διακυμάνσεων καὶ τῶν αἰτίων αὐτῶν	617-620
34. Μονοπωλιακὸς ἀνταγωνισμὸς	620-627
35. Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους	627-634
36. Ἡ ἀναλογία τοῦ κέρδους ἀπὸ ἱστορικῆς πλευρᾶς	634-637
37. Ἀνακεφαλαίωσις τῶν σταδίων τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων.	638-640
α. Εὐημερία	
β. Ὑφεις	
γ. Δυσπραγία	
δ. Ἀναζωογόνησις ἢ ἄνοδος	
38. Γενικὰ Συμπεράσματα	640-641
Βιβλιογραφία	642-643