

B. N. ΜΕΤΑΞΑ

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Το θέμα των κυκλικών διακυμάνσεων εις τις κύριες ναυλαγορές είναι κατά τη γνώμη μου το κύριο θέμα του επιστημονικού κλάδου της Ναυτιλιακής Οικονομικής και αναμφισβήτητα έχει συντελέσει σημαντικά εις την γέννηση του κλάδου αυτού. Εάν οι κύριες ναυλαγορές, δηλ. η ναυλαγορά για τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, η ναυλαγορά για τα δεξαμενόπλοια και η ναυλαγορά για τα φορτηγά τακτικών γραμμών λειτουργούσαν υπό συνθήκες τέλει ανταγωνισμού και οι ναυλοτιμάρητοι βρίσκονταν σε ένα σημείο ισορροπίας, τότε δεν θα υπήρχε μεγάλη ανάγκη για την ύπαρξη του κλάδου της Ναυτιλιακής Οικονομικής!

Το θέμα αυτό, όσον αφορά την περίοδο μέχρι και το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έχει ήδη μελετηθεί συστηματικά και στατιστικά¹. Ο πίνακας 1, στο τέλος του άρθρου μας, δίδει μια συγκεκριμένη εικόνα των διακυμάνσεων από την εποχή του ανοίγματος της διώρυγας του Σουέζ μέχρι και το 1937.

Εξετάζοντας τις υψηλές τιμές των ναύλων κατά τα έτη 1873, 1881, 1888, 1900, 1912, 1937, 1951, 1957, παρατηρούμε ότι τις σχετικά βραχείες περιόδους αυτών διεδέχθησαν εξαιρετικά απότομοι κάμψεις, που υποβίβασαν το ναυλοτιμάρητο σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Αυτή η κυκλική αλληλοδιαδοχή, ενώ βασικά βαδίζει παράλληλα προς τις κυκλικές διακυμάνσεις της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας, διαφέρει παρ' όλα αυτά κατά το ότι οι κυκλικές διακυμάνσεις εις τις θαλάσσιες μεταφορές είναι οξύτερες και σαφέστερες από τις διακυμάνσεις της πλειονό-

1. Isserlis L., "Tramp Shipping Cargoes and Freights", *Journal of the Royal Statistical Society*, May 1938, Griparios H., *Tramp Shipping*, Thomas Nelson and Sons Ltd, London, Metaxas B. N., *The Economics of Tramp Shipping*.

τητας των άλλων βιομηχανιών, συνάμα δε συμβαίνει να εκδηλώνονται νωρίτερα μεν κατά το στάδιο της ύφεσης, βραδύτερα δε κατά το στάδιο της ανόδου. Συνεπώς οι μεγαλύτερες διαστάσεις των διακυμάνσεων εις το Ναυτιλιακό χώρο έχουν προξενήσει μαζικότερη ανεργία των συντελεστών της παραγωγής κυρίως εις το στάδιο της δυσπραγίας απ' ό,τι οι διακυμάνσεις άλλων βιομηχανιών και επίσης μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος. Σκέφτεται κανείς, που σήμερα οι κεφαλαιουχικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι και σε σταθερές τιμές τόσο μεγαλύτερες απ' ό,τι ήταν στο παρελθόν, πόσο πλέον δαπανηρές θα ήταν οι συνέπειες μιας νέας διακύμανσης ίσου μεγέθους μ' αυτήν του 1929-1934 ή μ' αυτήν του 1958.

Στο υπόλοιπο του άρθρου αυτού για τεχνικούς λόγους θα αγνοήσουμε την ύπαρξη της βιομηχανίας και της ναυλαγοράς των πλοίων τακτικών γραμμών και θα σταθούμε αναλυτικά μόνο εις τις βιομηχανίες και ναυλαγορές για τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου και για τα δεξαμενόπλοια. Και αφού η ναυλαγορά για τα δεξαμενόπλοια αναπτύσσεται κυρίως εις την μεταπολεμική περίοδο, η βάση της ανάλυσής μας θα είναι τα στατιστικά δεδομένα για τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, δηλ. τα πλοία μεταβλητών δρομολογίων ή ελεύθερα πλοία (tramp shipping).

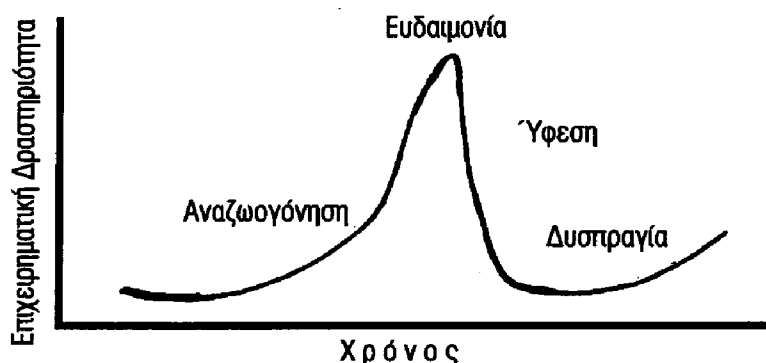
Η από του έτους 1957 "κρίση" παρουσίασε τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά της "κρίσεως" της περιόδου 1929-1937, δηλ. επίπεδο ναύλων που δεν εκάλυπτε τα έξοδα, παρά μόνο των συγχρόνων μεγάλης χωρητικότητας ταχέων και οικονομικής καταναλώσεως πλοίων, ο αριθμός των οποίων ήταν μεν στην αρχή περιορισμένος, αλλά έβαινε συνεχώς αυξανόμενος με την προσθήκη νεοτεύκτων μονάδων, ούτως ώστε μέγας όγκος της παγκόσμιας χωρητικότητας, ειδικά της αποτελούμενης από πολεμικές και προπολεμικές ναυπηγήσεις, παρέμενε παρωπλισμένος, μαζικών δε διαστάσεων ανεργία εμάστιζε

τον ναυτεργατικό κόσμο στο μεγαλύτερο μέρος της περιόδου αυτής. Και παρ' όλο ότι, κατά τη διεθνή κρίση της περιόδου 1929-1937, η μείωση της παραγωγής και η ανεργία στις χερσαίες βιομηχανίες ήταν, τηρουμένων των αναλογιών, πολύ μεγαλύτερης εκτάσεως απ' ό,τι ήταν κατά την περίοδο της ύφεσης των ετών 1957-1959, η "κρίση" εις την ναυτιλία κατά το ίδιο χρονικό διάστημα (1957-1959), μόνο με αυτή της περιόδου 1929-1936 μπορεί να συγκριθεί. Το γεγονός αυτό μαρτυρεί πειστικά, ότι υπάρχουν αίτια ενδογενούς φύσεως, που επηρεάζουν τις κυκλικές διακυμάνσεις της Ναυτιλίας κατά τρόπο ειδικό, η μελέτη των οποίων θα μπορούσε να αποβεί πολλαπλά ωφέλιμη.

Η σύγκριση αυτή των δύο διακυμάνσεων που προαναφέραμε καθώς και οι διαφορετικές διαστάσεις τους από τις άλλες βιομηχανίες μας οδηγούν στην υπόθεση ότι πρέπει να υπάρχουν και ενδογενείς παράγοντες για την διαμόρφωσή τους. Ο ρεαλισμός της υπόθεσης αυτής έχει ήδη ερευνηθεί. Με λίγα λόγια, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές τείνει να αυξομειώνεται με τη ζήτηση για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Από την άλλη πλευρά, μέχρι και τις δύο προηγούμενες δεκαετίες κατά κανόνα οι προσδοκίες των εφοπλιστών, όσον αφορά την περίοδο των επιχειρήσεών τους, ήταν υψηλές όταν το επίπεδο των ναύλων ήταν υψηλό και τανάπαλιν όταν συμβαίνει το αντίθετο. Έτσι η περίοδος της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται και από μαζικές παραγγελίες εις τα ναυπηγεία, οι οποίες υλοποιούνται μετά από ένα έως δύο χρόνια (time-lag). Στο διάστημα αυτό τα ναύλα παραμένουν σε υψηλό επίπεδο, όταν όμως τα νέα πλοία, δηλ. αύξηση της προσφοράς, αρχίζουν την οικονομική τους ζωή, αρκεί μόνο μία μείωση εις την αναλογία της αύξησης της ζήτησης για να περάσει η βιομηχανία εις το στάδιο της ύφεσης και της δυσπραγίας. Αυτό συνέβη όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια το 1958. Με άλλα λόγια, μπορούμε να πούμε ότι τουλάχιστον για έναν αιώνα οι ναυτιλιακές βιομηχανίες έχουν χαρακτηριστεί από μία τάση

υπερεπενδύσεων των επιχειρηματιών. Περιττό να σημειωθεί ότι για κάθε μια από τις διακυμάνσεις εις το διάστημα αυτό υπήρχαν ειδικές αιτίες, οι οποίες έχουν ήδη ερευνηθεί.

Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι για το παραπάνω χρονικό διάστημα οι ναυτιλιακές βιομηχανίες που προαναφέραμε έχουν παρουσιάσει μόνιμα ρυθμικά και ομαλά την τάση της διακύμανσης της τιμής των ναύλων, όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα:



Γράφοντας για το ίδιο θέμα εδώ και 22 χρόνια εσημείωνα ότι: "δεν έχουμε λόγο που να μας οδηγήσει στην υπόθεση ότι τα στάδια των μελλοντικών διακυμάνσεων θα είναι ή δεν θα είναι του χρονικού διαστήματος και της μορφής που προαναφέρθηκε"².

Κλείνοντας το άρθρο αυτό θα ήταν σωστό να επαναλάβουμε τα παρακάτω:

α) Έως και το τέλος της δεκαετίας του 1960 οι κυκλικές διακυμάνσεις εις την τιμή των ναύλων, εις τις ναυλαγορές για τα ελεύθερα πλοία ξηρού φορτίου καθώς και για τα δεξαμενόπλοια επανεμφανίζονται ομαλά· τα στάδιά τους μπορούσαν να διακριθούν όπως το παραπάνω διάγραμμα και η χρονική διάρκειά τους ήταν περίπου η ίδια.

β) Τα αίτια για κάθε μια διακύμανση ξεχωριστά μας είναι ήδη γνωστά· π.χ. οι παγκόσμιες και τοπικές πολεμικές συγκρούσεις, η οικονομική κρίση κλπ. Κάπως δεν είχαμε ασχοληθεί με τα αίτια ή τις αιτίες της μεταβολής από το στάδιο της δυσπραγίας εις το στάδιο της αναζωογόνησης, όσον αφορά την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας. Εδώ φαίνεται ότι η υιοθέτηση από μέρους των επιχειρήσεων νέων τεχνολογικών μεθόδων να έχει συμβάλει σε αυτή την μεταβολή.

Το σπουδαιότερο όμως, που θέλαμε να τονίσουμε, είναι ότι από το 1970 μέχρι τις μέρες μας η παραπάνω κυκλική αλληλοδιαδοχή που προαναφέραμε έχει χάσει την ομαλότητά της καθώς επίσης και την σχετική ομοιότητα εις την χρονική διάρκεια· π.χ. το στάδιο της δυσπραγίας, που άρχισε τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του '70, με μια μικρή αναλαμπή στην τιμή των ναύλων ως εξαίρεση, διατηρήθηκε δέκα ολόκληρα χρόνια περίπου, ενώ η σημερινή περίοδος των υψηλών ναύλων τείνει να διαρκέσει πάνω από δύο χρόνια.

Το φαινόμενο αυτό μας οδήγησε να σκεφτούμε και να διαπιστώσουμε ότι, ενώ για τις προαναφερθείσες διακυμάνσεις υπήρχε εξήγηση όπως αναφέρθηκε, για κάθε μια απ' αυτές ξεχωριστά, δεν είχε ποτέ εκτιμηθεί η συμβολή των διακυμάνσεων αυτών για τις τεχνολογικές και, ακόμη σημαντικότερο, τις δομικές αλλαγές εις τις αγορές των δύο θαλάσσιων μεταφορικών βιομηχανιών με τις οποίες ασχοληθήκαμε.

Όσον αφορά την επίδραση του παράγοντα της τεχνολογικής αλλαγής υπάρχουν θεωρητικές αντιλήψεις που μας οδηγούν εις την χρησιμοποίηση της έννοιας μακροτέρων κύκλων, γνωστών ως "Venom cycles". Εδώ η επίδραση των κύκλων *kontratief* είναι φανερή. Εκείνος όμως ο θεωρητικός χώρος που δεν έχει ακόμη μελετηθεί είναι η επίδραση των δομικών αλλαγών πάνω στην κυκλική συμπεριφορά των δύο ναυλαγορών.

Βασική και κυρίαρχη δομική αλλαγή κατά την γνώμη μου είναι η μετατροπή των δύο αγορών αυτών σε ολιγοψωνιστι-

κές. Το ολιγοψώνιο είναι σε θέση να ελέγξει την προσφορά καλύτερα απ' ό,τι άλλες μορφές αγοράς, όταν η ζήτηση στην τρέχουσα περίοδο δεν παρουσιάζει μεγάλες αυξομειώσεις. Η ζήτηση στις ναυλαγορές αυτές έχει διογκωθεί σε τέτοιο σημείο ώστε να είναι δεκαπλάσια περίπου από αυτήν των τελευταίων χρόνων της προπολεμικής περιόδου. Έτσι, λοιπόν, ενώ στα 1939 μία αυξομείωση της ζήτησης, ας πούμε κατά 50 εκατομμύρια μετρικούς τόννους, αποτελούσε σημαντικό ποσοστό της συνολικής ζήτησης, σήμερα η ίδια μεταβολή είναι ένα ελάχιστο ποσοστό. Επομένως και η σημασία της μεταβολής της ζήτησης όσον αφορά την κυκλική μεταβολή υπό σχετικά ομαλές συνθήκες έχει ελαχιστοποιηθεί. Φυσικά αυτό δεν σημαίνει ότι η τάση των υπερεπενδύσεων έχει εξαφανιστεί και ότι οι κυκλικές διακυμάνσεις σε αυτό το ναυτιλιακό χώρο δεν θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Γι' αυτό είναι ανάγκη να ερευνηθεί και να μελετηθεί θεωρητικά η επίδραση των δομικών αλλαγών πάνω στις κυκλικές διακυμάνσεις της ναυτιλίας. Το θέμα είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον και από θεωρητική και από πρακτική άποψη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Σύγκριση των ετησίων μεταβολών της εκφραζομένης ζήτησεως
της συνολικής προσφοράς και της τιμής των ναύλων
κατά την περίοδο 1870-1934

Α'

Έτος	Μεταφοραί παντός φορτ.		Καθαρά χωρητικότης πλοίων παντ. μεγέθ.		Ναυλοτιμάρθμος	
	Εις εκατ. τόν. μίλια	Μεταβολή	Εις εκατ. κόρους	Μεταβολή	Βάση 1869 100	Μεταβολή %
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	20,15	+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
1893	154,0	+10,0	26,49	+2,7	60	+9
1894	173,0	+12,3	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

B'

Έτος	Μεταφοραί παντός φορτίου		Παγκόσμιος καθαρά χωρητικότητας πλοίων μεγέθους 3.000 ως 6.999 καθαράς χωρητικότητας		Ναυλοτιμάρθμος	
	Εις εκατ. τόννους μίλια	Μεταβολή %	Εις εκατ. κόρους	Μεταβολή %	Βάση 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		

Έτος	Γ'					
	Μεταφοραί παντός φορτίου εις χύμα		Παγκόσμιος χωρητικότης φορτηγών ξηρού φορτίου		Ναυλοτιμάρριθμος	
	Εις εκατ. τόννους μίλια	Μεταβολή %	Εις εκατ. κόρους μικτής χωρητ.	Μεταβολή %	Βάση 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	+20,0	10.556	+3,8	161	+56,0
1938	347,7	-16,1	10.958	+3,8	115	-28,2