

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.  
Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΕΛΕΝΗ Α. ΒΑΝΔΡΟΥΛΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

---

---

1992

---

Η έγκριση της διδακτορικής διατριβής από το Πανεπιστήμιο Παιραιώς  
δεν υποδηλώνει την αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.  
N.5343/32 αρρρ.202 παρ.2.

και οι εσχατοι εσονται πρωτοι...

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

-----

Οφείλω να ευχαριστήσω αρχικά τον εποπτεύοντα Καθηγητή και Πρόεδρο του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Αντιπρύτανη Β.Ν.Μεταξά για μία συναρπαστική συνεργασία και η αναφορά αυτή δεν είναι πρώτη μόνο για λόγους τάξης.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τα στελέχη του Τμήματος - και όχι μόνο - για την υπομονή τους όταν η δική μου είχε κάτω από την πίεση της διατριβής πολλές φορές εξαντληθεί. Η κατανόηση τους υπήρξε απρόσμενη.

Η Α.Γκατζόλη δεν μπορεί ίσως να ευχηθεί αλλά εγώ ευχάμαι τη συγκίνηση και την εναέρυνση από ένα μικρό λόγο αναγνώρισης εκ μέρους της. Η Ν.Γουλιέλμου θα έχει πάντα την ευγνωμοσύνη μου τόσο για την ειλικρινή της και πολύτιμη συνεργασία σε εκπαιδευτικά θέματα στη διάρκεια της θητείας μου στο Τμήμα όσο και για την ανερώπινη συμπαράσταση της σε δύσκολες στιγμές. Ο αναγνώστης οφείλει αρκετά στην προσπάθεια του Α. Γουλιέλμου να με πείσει για την ανάγκη της μεγαλύτερης δυνατής επιστημονικής σαφήνειας.

Η Μαρία Λεκάκου, πιστή σύντροφος στο χώρο δουλειάς, με έκανε να πιστέψω στη δυνατότητα ολοκλήρωσης της διατριβής με την επίμονη φιλική της παρότρυνση.

Ο Βασίλης Τσελέντης με έπεισε ότι η ανιδιοτελής αφοσίωση στο επιστημονικό αντικείμενο δεν είναι ουτοπία.

Ο Γ.Βλάχος ευεύνεται για την προσπάθεια μου να ασχοληθώ με πολλά πιο τεχνικά θέματα, σε μία προσπάθεια μάταιου ανταγωνισμού. Αυτά που οφείλω σε όλους είναι πολλά και οι παραλείψεις οφείλονται μόνο στην αναγκαιότητα της συντομίας. Δεν θα μπορούσα όμως να παραλείψω την Α.Παρδάλη και το Γ.Λαίνο που συνέχισαν να πιστεύουν σε μένα όταν εγώ είχα πάψει. Η φιλική τους συμπαράσταση υπήρξε απεριόριστη όσο και η ευγνωμοσύνη που πάντα θα τους συνοδεύει από πλευράς μου. Η Α.Παρδάλη μου πρόσφερε τις πολύτιμες γνώσεις της στην Οικονομική θεωρία και το παράδειγμα της.

Σε μία κρίσιμη φάση της διατριβής είχα την τύχη να έχω φιλικό συμπαράστατη τη Τζ.Χαρλαούτη. Τα υψηλά πρότυπα που η δική της δουλειά είχε θέσει υπήρξαν για μένα πρόκληση και οδηγός και η φιλία της απρόσμενο δώρο.

Ο Η.Χαραλαμπίδης μου απέδειξε την αξία της σκληρής δουλειάς και υπήρξε για μένα ένα αξεπέραστο standard. Ο Ε.Σαμπράκος μου εμφύσησε αυτοπεποίθηση σε δύσκολες στιγμές και την αίσθηση του ουσιώδους.

Το ότι δεν εγκατέλειψα την προσπάθεια και όχι μόνο της διατριβής το οφείλω στον Καθηγητή Ν.Πετραλιά.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τα στελέχη του ΚΕΠΕ που μου πρόσφεραν πολύτιμη βοήθεια στα πρώτα μου βήματα καθώς και τα στελέχη του ΥΕΝ και το προσωπικό του Παν.Πειραιώς. Πολλαπλές ευχαριστίες οφείλω στον Επ.Καθηγητή Κ.Τσίμπο. Τις μεγαλύτερες ευχαριστίες όμως τις οφείλω σε όσους και σε ότι με οποιονδήποτε τρόπο αποτέλεσε πρόβλημα στη διάρκεια εκπόνησης της διατριβής. Η πρόκληση υπήρξε ή κινητήρια δύναμη για να συνεχίσω.

Θα ήμουν οπωσδήποτε αχάριστη αν δεν αναγνώριζα ότι στους γονείς μου οφείλω το παράδειγμα της δουλειάς και της μελέτης και στην γιαγιά μου Α.Βουτέρη τις υλικές προυποθέσεις για την ολοκλήρωση της διατριβής αυτής. Αν ζούσε θα χαιρόταν.

Αθήνα 1992



1  
\_ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ  
-----

Σελ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ  
-----

1.Α. Το θέμα.....	1-7
1.Β Η δομή της διατριβής.....	8-14
1.Γ Ορισμοί.....	15-19

Α. ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

<u>Οι κυριώτερες εξελίξεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από το 1945 ως την εμφάνιση της κρίσης στη δεκαετία του 70</u> .....	20-21
--	-------

ΚΕΦ.Α.1.Οι κύριες τάσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.....	22
-----	

A.1.1.Εξελίξεις στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.....	23-35
---	-------

A.1.2.Κύριες εξελίξεις της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.....	36-46
---	-------

A.1.3.Εξέλιξη των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές.....	47-57
--	-------

ΚΕΦ.Α.2.Διεθνής καταμερισμός εργασίας στη ναυτιλία 1945-1973....	58-60
-----	

A.2.1.Η ποσοτική πλευρά του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στο ναυτιλιακό χώρο.....	61-90
---	-------

A.2.2.Εξειδίκευση στις κατηγορίες χωρητικότητας κατά ομάδες χωρών.....	91-104
--	--------

A.2.3.Εξειδίκευση των κυριώτερων στόλων 1945-1973.....	105-131
--	---------

ΚΕΦ.Α.3.Εξειδίκευση , διάρθρωση και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ----- της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου 1945 - 1973.....	132-133
Α.3.1.Εξειδίκευση και διάρθρωση του ελληνικού και του ελληνόκτητου στόλου.....	134-169
Α.3.2.Η διεθνής συγκυρία - Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.....	170-175
ΚΕΦ.Α.4 Μερικά συμπεράσματα για τη διαμόρφωση του διεθνούς ----- καταμερισμού εργασίας στη ναυτιλία 1945-1973 - Η θέση ----- της ελληνικής ναυτιλίας.....	176-186
Β.ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ:	
<u>Η 15ετία των μεγάλων αλλαγών: νέος διεθνής καταμερισμός εργασίας, κρίση, αναδιάρθρωση και αναδίπλωση στην εμπορική ναυτιλία - Η θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.....</u>	187-189
ΚΕΦ.Β.1.Η ναυτιλιακή κρίση των δεκαετιών 70 και 80.....	190-191
Β.1.1.Οι εξελίξεις στις ναυλαγορές Πορεία των ναύλων και παροπλισμός.....	192-203
Β.1.2.Επιπτώσεις της κρίσης στους διάφορους στόλους.....	204-210
ΚΕΦ.Β.2.Ανοδος των νέων ναυτιλιακών χωρών - Αλλαγές στην ----- παγκόσμια ιεραρχία στη ναυτιλία.....	211-212
Β.2.1.Η περίπτωση των νέων ναυτιλιακών δυνάμεων: Ανάπτυξη μέσα στην κρίση.....	213-232
Β.2.2.Αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία σε επίπεδο εθνικών στόλων.....	233-238

ΚΕΦ.Β.3. Η απάντηση των παραδοσιακών ναυτιλιών: Αναδιάρθρωση ----- και αναδίπλωση των κυριώτερων δυτικών στόλων.....	239-240
-----	
Β.3.1. Η αναδίπλωση των παραδοσιακών ναυτιλιών.....	241-253
Β.3.2. Η αναδιάρθρωση των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.....	254-278
Β.3.3. Τα διεθνή νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.....	279-285
ΚΕΦ.Β.4. Εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία μετά το 1973: Η άνοδος ----- και η πτώση της ελληνικής σημαίας.....	286-287
-----	
Β.4.1. Η άνοδος της ελληνικής σημαίας 1973 - 1981.....	288-305
Β.4.2. Η πτώση της ελληνικής σημαίας 1981 - 1989 -Οι τελευταίες εξελίξεις.....	306-332
ΚΕΦ.Β.5. Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία και ----- εξελίξεις στις ναυλαγορές: Ένα πλαίσιο ανάλυσης για την ----- διεθνή και την ελληνική ναυτιλία.....	333-340
-----	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ -----	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	341-346
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	347-350
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	351
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4.....	352
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5.....	353-356
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.....	357
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.....	358-359

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8.....360-362  
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9.....363  
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10 .....364

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....365-372

ΠΙΝΑΚΕΣ

Σελίδα

ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.Ι	Βαλάσσια διακίνηση εμπορευμάτων και βιομηχανικές χώρες 1937 και 1972.....	24
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.ΙΙ	Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο 1948 - 1973.....	26
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.ΙΙΙ	Ποσοστιαία συμμετοχή του πετρελαίου στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο 1948 - 1973.....	29
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.ΙV	Εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου των 5 κυριώτερων χύδην φορτίων 1960 - 1973.....	31
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.V	Μεταφορές των 5 κυριώτερων χύδην φορτίων με μπαλκ κάρριερ 1960 - 1973.....	31
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.VI	Ευρωπαϊκές εισαγωγές γαιάνθερακα από τις ΗΠΑ 1950 - 1960.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.VII	Βαλάσσια ροή των γενικών φορτίων 1966.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.VIII	Παγκόσμιος στόλος 1939 - 1960.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.IX	Εξέλιξη της χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων και bulk και ore carriers 1939 - 1973.....	38
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.X	Μέση χωρητικότητα πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ 1909 - 1973.....	41
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.XI	Εξέλιξη του μέσου τοννάζ των πλοίων σε υπηρεσία και υπό παραγγελία 1969 - 1971.....	42
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.XII	Εξέλιξη των ναύλων στη ναυλαγορά πλοίων τακτικών γραμμών και στη ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων 1960 - 1976.....	49
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.XIII	Εξέλιξη των ναύλων 1948 - 1976.....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.1.XIV	Παραδείγματα αποστάσεων ναυσιπλοΐας μεταξύ λιμένων ανατολικά και δυτικά του Ιουέζ μέσω της διώρυγας και με περίπλου του Ακρωτήριου της Καλής Ελπίδας.....	53
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.Ι	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα 1939 και 1948.....	62
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΙΙ	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα 1953 και 1963.....	66

ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΙΙΙ	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα 1973.....67
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΙV	Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών στην παγκόσμια χωρητικότητα 1938 - 1973.....68
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.V	Αεροιστικό ποσοστό της συμμετοχής των χωρών του ΟΟΣΑ και των σημαίων ευκολίας στον παγκόσμιο στόλο 1953 - 1973.....73
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.VI	Εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής του βρετανικού στόλου στην παγκόσμια χωρητικότητα 1909 - 1939.....77
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.VII	Ποσοστιαία μεταβολή του τοννάζ των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1953 - 1973.....78
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.VIII	Συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον παγκόσμιο στόλο 1939 - 1973.....79
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΙX	Εξέλιξη της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία 1948 - 1973.....80
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.X	Πραγματική ιδιοκτησία της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας 1973.....85
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XI.A	Εξέλιξη της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μπαλκ κάρριερς 1953 - 1973.....93
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XI.B	Εξέλιξη του τοννάζ των μπαλκ κάρριερς και των πλοίων μικτού φορτίου 1960 - 1973.....93
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XII	Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας χωρητικότητας 1970 - 1973.....95
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XIII	Ποσοστό δεξαμενοπλοίων ιδιοκτησίας εταιρειών πετρελαίου.....97
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XIV	Εξέλιξη της συμμετοχής των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς στη χωρητικότητα των σημαντικώτερων εμπορικών στόλων 1964 - 1973.....109
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.XV	Κυριώτεροι στόλοι μεταλλευματοφόρων και λοιπών μπαλκ κάρριερς και συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο 1962.....110

ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΧVI	Μεταβολή της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων και των ore και bulk carriers των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1964 - 1973.....	112
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΧVII	Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας, χωρών ΟΟΣΑ, 1970.....	119
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΧVIII	Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας, χωρών εκτός ΟΟΣΑ, 1970.....	121
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΧIX	Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας, χωρών ΟΟΣΑ, 1973.....	126
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.2.ΧΧ	Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας, χωρών εκτός ΟΟΣΑ, 1973.....	129
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.Ι	Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας 1950 - 1973..	139
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.ΙΙ	Ποσοστιαία συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στην ελληνικής σημαίας χωρητικότητα 1939 - 1973...	150
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.ΙΙΙ	Ποσοστιαία συμμετοχή της κατηγορίας μεταλλευματοφόρα και μπαλκ κάρριερς στον ελληνικής σημαίας στόλο 1964 - 1973.....	151
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.ΙV	Συμμετοχή των κλασικών πλοίων γενικού φορτίου στον ελληνικό και στους κυριώτερους εμπορικούς στόλους 1970 και 1973.....	154
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.V	Ηλικία των πλοίων των κυριώτερων ναυτιλιακών χωρών μελών ΟΟΣΑ, 1953 και 1973.....	160
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.VI	Ηλικία του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό σημαίες ευκολίας και υπό ελληνική σημαία 1957.....	163

ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.VII	Ηλικία του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό σημαίες ευκολίας και υπό ελληνική σημαία 1973.....	164
ΠΙΝΑΚΑΣ Α.3.VIII	Συγκριτικό κόστος επάνδρωσης κατά νηολόγιο 1953 και 1963-64.....	167
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.1.I	Εξέλιξη των ναυλοδεικτών voyage 1965-89 για τα πλοία ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια....	193
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.1.II	Εξέλιξη του ποσοστού παροπλισμού του παγκόσμιου στόλου 1970 - 1989.....	194
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.1.III	Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου κατά κατηγορίες χωρητικότητας 1973 - 1989.....	197
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.1.IV	Μεταβολή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου 1965 - 1988.....	198
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.1.V	Ποσοστά παροπλισμού κύριων εμπορικών στόλων 1976, 1983 και 1986.....	205
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.I	Συμμετοχή στην παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και στις παγκόσμιες εξαγωγές της μεταποίησης 1963 και 1973.....	213
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.II	Ναυπηγήσεις εμπορικών πλοίων 1960, 1970 και 1980 κατά χώρα κατασκευής.....	214
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.III	Εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών και των χωρών του ΟΟΣΑ στον παγκόσμιο στόλο 1970 - 1989.....	227
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.IV	Χωρητικότητα χωρών ΟΟΣΑ και σημαιών ευκολίας 1973 - 1989.....	229
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.V	Εξέλιξη του ποσοστού των διαφόρων ομάδων χωρών στον παγκόσμιο στόλο 1973 - 1989.....	231
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.VI	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα 1973 και 1979.....	234
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.VII	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα 1983 - 1989.....	236
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.2.VIII	Ποσοστιαίες μεταβολές της χωρητικότητας κύριων στόλων 1979 - 1989.....	237



ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.Ι	Μεταβολές υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας του τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών του ΟΟΣΑ, 1981 - 1984.....243
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.ΙΙ	Μεταβολές υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας του τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας παραδοσιακών χωρών του ΟΟΣΑ, 1984 - 1987.....245
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.ΙΙΙ	Συμμετοχή των διαφόρων τύπων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο 1973 - 1988.....254
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.ΙV	Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας κωρητικότητας 1973 και 1980.....257
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.V	Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας κωρητικότητας 1986 και 1988.....258
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.VI	Συμμετοχή των χωρών ΟΟΣΑ και των Σ.Ευκολίας αεροιστικά, σε κύριες κατηγορίες κωρητικότητας 1973 - 88.....263
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.VII	Σύνθεση κατά κατηγορίες κωρητικότητας των κυριώτερων παραδοσιακών στόλων 1973 και 1986...264
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.VIII	Συμμετοχή των διαφόρων στοιχείων του κόστους στο συνολικό κόστος 1973 και 1981.....271
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.IX	Κόστος πληρώματος το 1984.....272
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.X	Σύνθεση πληρώματος 1970 και 1983, ΗΠΑ, Ην.Βασίλειο και Ιαπωνία.....273
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.XI	Απασχολούμενοι ναυτικοί ανά 1.000 κ.ο.χ σε κύριες ναυτιλιακές χώρες ΟΟΣΑ 1976 και 1986.....275
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.3.XII	Μέση κωρητικότητα κύριων ναυτιλιών ΟΟΣΑ.....277
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.Ι	Κωρητικότητα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό εθνική και υπό ξένες σημαίες 1973 - 1981.....292
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.ΙΙ	Ποσοστιαία μεταβολή της κωρητικότητας των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1973-81 και 1981-89.....292
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.ΙΙΙ	Συμμετοχή κύριων κατηγοριών κωρητικότητας στο νορβηγικό, βρετανικό και ελληνικό στόλο 1973 και 1981.....295

ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.IV	Κατανομή κατά ηλικίες των κυριώτερων εμπορικών στόλων το 1981.....	299
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.V	Κατανομή κατά ηλικίες της ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό ξένες σημαίες στα τέλη του 1980.....	302
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.VI	Συγκριτικό κόστος επάνδρωσης 1973.....	303
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.VII	Εξέλιξη της χωρητικότητας υπό την ελληνική σημαία 1980 - 1982.....	306
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.VIII	Εξέλιξη της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας και της χωρητικότητας υπό εθνική σημαία 1981 - 1989.....	308
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.IX	Τοννάζ ελληνικής πλοιοκτησίας υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας 1981 - 1987.....	309
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.X	Ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1981 - 1989.....	310
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XI	Σύνθεση κατά κατηγορίες χωρητικότητας κύριων cross - traders στόλων ΟΟΣΑ 1981-1988.....	311
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XII	Σύνθεση εγγραφών πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας 1984...	312
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XIII	Διαγραφές και εγγραφές πλοίων υπό ξένες σημαίες και υπό εθνική σημαία κατά κύριες κατηγορίες χωρητικότητας, 1984.....	313
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XIV	Σύνθεση του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας. Βασικές κατηγορίες χωρητικότητας, 1987.....	315
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XV	Κατανομή κατά ηλικίες των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1983 και 1987.....	316
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XVI	Διάρθρωση κατά ηλικίες των εγγραφών και διαγραφών ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας και υπό ελληνική σημαία, 1984.....	319
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XVII	Συγκριτικά στοιχεία ετήσιων αποδοχών κατώτερου πληρώματος 1982 - 1983.....	321
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XVIII	Κόστος πληρώματος 1984.....	323
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.XIX	Μειώσεις της σύνθεσης πληρώματος 1983, Ελλάδα και Νορβηγία .....	324

ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.ΧΧ	Συμμετοχή των αλλοδαπών στο σύνολο των υπηρετούντων σε πλοία υπό ελληνική σημαία και στα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ 1978 - 1988.....	325
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.ΧΧΙ	Μεταβολές του αριθμού των υπηρετούντων ναυτικών στα πλοία ελληνικής σημαίας και στα ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ 1978 - 1988.....	326
ΠΙΝΑΚΑΣ Β.4.ΧΧΙΙ	Εξέλιξη της κωρητικότητας υπό ελληνική σημαία 1987 - 1990.....	331

ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

---

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.1	Εξέλιξη της κωρητικότητας του παγκόσμιου και του υπό ελληνική σημαία στόλου.....	341
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.2	Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι 1989.....	342
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.3	Εξέλιξη της κωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.....	343
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.4	Κωρητικότητα των κυριώτερων στόλων 1990.....	344
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.5	Τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας χωρών ΟΟΣΑ υπό σημαίες ευκολίας 1981-1987.....	345
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.1.6	Εξέλιξη της ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό ξένες σημαίες συμβεβλημένης με το ΝΑΤ.....	346
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.2.1	Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα 1970-1988.....	347
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.2.2	Σχέση ναυτιλιακού συναλλάγματος, αδήλων πόρων και εμπορικού ισοζυγίου 1950-1989.....	348
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.2.3	Θαλάσσιες μεταφορές (ακτοπλοΐα και μεσογειακή ναυτιλία) και Α.Ε.Ε.....	349
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.2.4	Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ως ποσοστό των εξαγωγών 1950-1989.....	350
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.3.1	Τιμή αργού πετρελαίου.....	351
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.4.1	Ποσοστά παροπλισμένης κωρητικότητας στο σύνολο του στόλου δεξαμενοπλοίων 1973-1981.....	352

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.5.1	Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς των κυριώτερων στόλων στο πάγκοσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών 1964.....	353
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.5.2	Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς των κυριώτερων στόλων στο πάγκοσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών 1967.....	354
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.5.3	Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφορων και μπαλκ κάρριερς των κυριώτερων στόλων στο πάγκοσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών 1970.....	355
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.5.1	Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς των κυριώτερων στόλων στο πάγκοσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών 1973.....	356
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.6.1	Συγκριτικά στοιχεία μισθολογίων ευρωπαϊκών ναυτιλιών 1944.....	357
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.7.1	Τιμές πλοίων Λίμπερτυ 1953-1963.....	358
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.7.2	Τιμές ναυπήγησης πλοίων 1967-1980.....	358
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡ.7.3	Τιμές ναυπήγησης πλοίων 1980 και 1983-1987.....	359

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.	Εξέλιξη του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου 1948-1973.....	27
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.	Εξέλιξη της χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων και bulk και ore carriers 1964-1973.....	39
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.	Εξέλιξη των ναύλων τακτικών γραμμών και χύδην ξηρών φορτίων 1960-1976.....	50
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.	Tramp Time Charter Index (1948-1976).....	53
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.	Ποσοστιαία συμμετοχή των διαφόρων ομάδων χωρών στην παγκόσμια χωρητικότητα 1938-1973 σύμφωνα με τη χώρα νηολόγησης.....	70

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.	Ναύλοι Dry Cargo.....	195
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.A	Ναύλοι Τάνκερς.....	195
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7	Ποσοστιαία κατανομή ηλικίας κύριων στόλων 1981.....	300
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8	Ποσοστιαία κατανομή ηλικίας κύριων στόλων 1983.....	317
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.A	Ποσοστιαία κατανομή ηλικίας κύριων στόλων 1987.....	317

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.Α Το θέμα -----

Σκοπός της διατριβής αυτής είναι η ανάλυση και η ερμηνεία των αλλαγών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας (ΔΚΕ) στη ναυτιλία μεταπολεμικά και των μεταβολών της θέσης του ελληνικού στόλου στα πλαίσια αυτά. Ιδιαίτερη σημασία για την ανάλυση κατέχουν δύο σημεία : το πρώτο αφορά την ύπαρξη, όπως αποδεικνύεται, μίας ουσιαστικής συνέχειας, μίας διαδικασίας λιγώτερο ή περισσότερο ομαλής "διαδοχής", στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο ως τις αρχές της δεκαετίας του 70. Το δεύτερο σημείο αφορά τη στενή σχέση μεταξύ της κρίσης των ετών 70 και 80 στη ναυτιλία και των δραστικών αλλαγών που επήλθαν στο ΔΚΕ στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη διάρκεια των δύο αυτών δεκαετιών. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ανατροφοδότηση μεταξύ των δύο κυρίαρχων, στη διάρκεια της τελευταίας εικοσιπενταετίας, αυτών φαινομένων στο ναυτιλιακό χώρο.

Στις αρχές της δεκαετίας του 90 η παγκόσμια ιεραρχία στη ναυτιλία έχει μεταβληθεί άρδην. Η μεταβολή αυτή καταγράφεται τόσο σε σχέση με την αρχή της περιόδου κρίσης στη ναυτιλία και γενικώτερα στη διεθνή οικονομία στις δεκαετίες 70 και 80 όσο και - ακόμα εντονώτερα - σε σχέση με την αμέσως μεταπολεμική περίοδο. Βασικά οι ναυτιλίες αυτών που θα ορίσουμε σαν παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες (ΠΝΧ), ουσιαστικά χώρες μέλη του ΟΟΣΑ, θα απωλέσουν σημαντικά μερίδια αγοράς.

---

Μετά την εκδήλωση της κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 70 , κάτω από την πίεση της ανόδου των στόλων αυτών που θα ορίσουμε σαν νέες ναυτιλιακές χώρες (NNX), χώρες χαμηλότερου κόστους παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, οι σχετικές αυτές απώλειες θα μεταβληθούν σε απόλυτες - χωρίς σχεδόν εξαίρεση - για το σύνολο των ΠΝΧ και μάλιστα με ταχείς ρυθμούς (1). Το ελληνικό νηολόγιο θα ακολουθήσει παρόμοια πορεία αλλά με σαφείς διαφοροποιήσεις σε σχέση με το χρόνο εκδήλωσης των φαινομένων αυτών. Παράλληλα σε όρους πλοιοκτησίας η ελληνόκτητη ναυτιλία θα αποδειχθεί λιγώτερο ευάλωτη συγκριτικά με τις πλοιοκτησίες των υπόλοιπων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

Το ελληνικό νηολόγιο άγγιξε το απόγειο του προς το τέλος του 1981 στα μέσα περίπου της μακρόχρονης ναυτιλιακής αλλά και γενικότερης διεθνούς οικονομικής κρίσης. Σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μεγέθη πριν την εκδήλωση της κρίσης, συγκεκριμένα με τα μέσα του έτους 1973, η κωρητικότητα υπό ελληνική σημαία είχε το 1981 διπλασιαστεί μετρούμενη σε κ.ο.κ. Το 1985 ο στόλος υπό ελληνική σημαία είχε υποχωρήσει στα επίπεδα του 1977 ενώ στα τέλη της ίδιας δεκαετίας, το 1989, η κωρητικότητα του ελληνικής σημαίας στόλου είχε κατέλθει στα επίπεδα του 1974.

---

(1) Σε ότι αφορά τις άλλες ομάδες χωρών - σύμφωνα με την κατάταξη του ΟΟΣΑ - δεν σημειώνονται αξιόλογες μεταβολές, τόσο σε ότι αφορά την κατηγορία ΕΙΣΙΔ/Αν.Ευρώπη όσο και στα ποσοστά συμμετοχής της κατηγορίας Υπόλοιπες χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τελευταίες εξελίξεις στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης αλλά και στην ΕΙΣΙΔ φαίνονται να οδηγούν σε αλλαγές τέτοιας μορφής ώστε η κατάταξη τους σε ειδική κατηγορία, αν εντέλει οι χώρες αυτές υιοθετήσουν ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στην διαχείριση των στόλων τους, να χρειάζεται επανεξέταση.

Οι απόλυτες μεταβολές που συνόδευσαν αυτές τις διακυμάνσεις ήταν κάθε άλλο παρά αμελητέες. Το 1973 η χωρητικότητα του στόλου υπό ελληνική σημαία είχε φθάσει τα 19,3 εκ. κ.ο.κ και αντιστοιχούσε στο 7% του παγκόσμιου στόλου. Το 1981 το μερίδιο του ελληνικής σημαίας στόλου στην παγκόσμια χωρητικότητα είχε ανέλθει σε 10% και η χωρητικότητα του στα πλέον των 42 εκ. κ.ο.κ. Το 1985 ο στόλος υπό εθνική σημαία είχε μειωθεί κατά σχεδόν 11 εκ. κ.ο.κ. ενώ στη διάρκεια των 4 αυτών χρόνων η συμμετοχή της υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο είχε μειωθεί στο 7,5%. Έως το 1989 το ελληνικό νηολόγιο είχε υποχωρήσει κατά ακόμη 10 εκ. κ.ο.κ. και αντιπροσώπευε πλέον λίγο περισσότερο από το 5% του παγκόσμιου στόλου. Αν από την πλευρά της διάρθρωσης του κατά κατηγορίες χωρητικότητας ο ελληνικής σημαίας στόλος παρουσιάζει σαφείς διαφοροποιήσεις, αυτές δεν αλλοιώνουν το βασικό προσανατολισμό του προς τις κύριες κατηγορίες χωρητικότητας της tramp ναυτιλίας χωρίς ιδιαίτερα μεγάλη εξειδίκευση. Τόσο η ανάπτυξη των στόλων των αναπτυσσόμενων και των νέων βιομηχανικών χωρών όσο και η αναδιάρθρωση των στόλων των υπόλοιπων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών την αφορούν άμεσα καθορίζοντας - και περιορίζοντας - τις προοπτικές της στο νέο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία.

Η αναδιάρθρωση των ΠΝΧ υπήρξε, μαζί με την αναδίπλωση τους προς τις σημαίες ευκολίας και τη μερική απαγκίστρωση των χωρών αυτών από τη θαλάσσια μεταφορά ακόμα και σε όρους πλοιοκτησίας υπό όλες τις σημαίες, ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της περιόδου μετά την κρίση. Η αναδιάρθρωση όμως αυτή όπως και η αναδίπλωση των

---



παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών προς τις σημαίες ευκολίας δεν θα αποδειχθούν επαρκείς για να διασφαλίσουν ή μάλλον να ανακόψουν το τέλος της ηγεμονίας της ομάδας των χωρών του ΟΟΣΑ στην παγκόσμια ναυτιλία. Οι αναπτυσσόμενες χώρες και ιδιαίτερα οι ΝΝΧ θα διεκδικήσουν με επιτυχία σημαντικές θέσεις ακόμα και στους πιο προωθημένους κρίκους της αλυσίδας της θαλάσσιας μεταφοράς. Ίτά μέσα της δεκαετίας του 80 η εταιρεία EVERGREEN της Ταϊβάν δεν πήρε τη σκυτάλη από την νορβηγική ή την ελληνική ναυτιλία στον τομέα των κλασικών πετρελαιοφόρων, αλλά πρωτοπόρησε - ανταγωνιζόμενη με την U.S Lines των ΗΠΑ - στη δημιουργία των "γραμμών γύρω από τον κόσμο" (Round-the-world services). Ίσως ακόμα χαρακτηριστικώτερο είναι το γεγονός ότι τρία χρόνια αργότερα η U.S Lines διαλύθηκε έχοντας πτωχεύσει ενώ η EVERGREEN βρέθηκε στη θέση της μεγαλύτερης εταιρείας τακτικών γραμμών στον κόσμο και μάλιστα σε μία περίοδο ναυτιλιακής κρίσης... Ήδη από τις αρχές της περασμένης δεκαετίας ήταν εμφανές (1) ότι η η ναυτιλία είχε ολοκληρώσει τον κύκλο προϊόντος όπως περιγράφηκε από τον R.Vernon (2) (3) με αποτέλεσμα οι

---

(1) βλ. Thanopoulou Η., " La Marine Marchande Grecque: les enjeux actuels " , memoire de D.E.A, Universite de Paris I, Pantheon - Sorbonne, Paris 1984, 132p., σ.118.

(2) Vernon R., " International investment and international trade in the product cycle ", Quarterly Journal of Economics, vol.80, 1966, σ.σ.190 - 207.

(3) παράλο που η έμφαση δίνεται στο νέο ρόλο των διαχειριστικών εταιρειών στα πλαίσια του κύκλου προϊόντος στη ναυτιλία από τον Sletmo G., " Shipping's fourth wave: ship management and Vernon's trade cycles ", Maritime Policy and Management , 1989, no.16, no.4 σ.σ. 293-303 και δεν συσχετίζεται ο τελευταίος με τις περιόδους κρίσης , οι αναλογίες με τον κύκλο προϊόντος στη βιομηχανία επισημαίνονται αναλυτικά στο παραπάνω άρθρο.

αναπτυσσόμενες χώρες να είναι σε θέση να εκμεταλλευθούν πλήρως το συγκριτικό τους πλεονέκτημα.

Στο θεωρητικό επίπεδο η μακρά και βαθειά κρίση που διήλθε η παγκόσμια ναυτιλία στις δεκαετίες 70 και 80 υπαγορεύει τόσο την προσπάθεια κατανόησης των ιδιαίτερων μηχανισμών της τελευταίας αυτής ναυτιλιακής κρίσης όσο και την αναζήτηση της σχέσης μεταξύ της γενικής οικονομικής κρίσης της περιόδου αυτής και της κρίσης της διεθνούς ναυτιλίας με σκοπό τον καθορισμό του χαρακτήρα της ναυτιλιακής κρίσης που σημάδεψε τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Πρόκειται για μία κρίση " παράγωγη " της γενικότερης οικονομικής κρίσης ή - όπως θα υποστηρίξουμε με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα - πρόκειται για μία κρίση που πυροδοτήθηκε από την αντιστροφή της συγκυρίας στην αρχή της δεκαετίας του 70 αλλά τροφοδοτήθηκε και βάθυνε μέσα από την επίδραση ενδογενών παραγόντων ;

Στα πλαίσια της διατριβής αυτής θα περιορισθούμε - και δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετικά - στην ανάλυση της εμφάνισης και της εξέλιξης της κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι αν η έλευση της περιόδου μετά την κρίση, παρέχει πάντα μία εμπειρική επαλήθευση - ή διάψευση - των θεωριών που διατυπώθηκαν στη διάρκεια της ίδιας της κρίσης, δύσκολα θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η θεωρητική συζήτηση γύρω από την κρίση έχει λήξει. Η ποικιλία των " κύριων αιτιών " της γενικότερης κρίσης όπως αυτές προτάθηκαν κατά καιρούς είναι πλούσια: οι εξωγενείς παράγοντες όπως το πετρελαϊκό σοκ του 1973 ή ακόμα και η επίδραση διαφόρων σοκ,

---

βρίσκονται στη βάση μίας πλειάδας αναλύσεων (1). Η ακαμψία του τρόπου οργάνωσης της παγκόσμιας αγοράς αποτελεί τον άξονα άλλων (2) ενώ η πτώση του ποσοστού του κέρδους βρίσκεται στο επίκεντρο ενός άλλου ρεύματος αναλύσεων (3) όπως σε άλλες η εξάντληση των "κινητήριων" βιομηχανιών (4). Αλλού η έμφαση δίνεται στο τρόπο ρύθμισης (regulation) και στα όρια του φορδισμού (5). Σε ορισμένες αναλύσεις γίνεται αναφορά (περισσότερο η λιγώτερο συγκεκριμένα) στη σχέση μεταξύ αλλαγών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και στην κρίση. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αναλύσεις αυτές ακολουθούν διαφορετικές, τουλάχιστον, αν όχι αντικρουόμενες, προσεγγίσεις (6).

- 
- (1) Για μία υποδειγματική ανάλυση αυτού του τύπου βλ. McCracken Paul et al., Towards full employment and price stability, A report to the OECD, OECD, Paris 1977 όπου δίνεται έμφαση στην "ασυνήεστη συσσώρευση ατυχών διαταραχών". Βλ. σ.14 και σελ.101-103 *ibid.* για μία περίληψη των συμπερασμάτων. Ο W.W Rostow βρίσκεται επίσης στο ίδιο ρεύμα ανάλυσης αλλά τονίζει το ρόλο της αντιστροφής των ορών εμπορίου, βλ. Rostow W.W, "Alternative theories of the 70's." Economies et Societes, Cahiers de l'ISMEA, 1980, Serie f, No 28.
- (2) Βλ. π.χ Bremer Y.S., Capitalism, Competition and economic crisis: structural changes in advanced industrial countries, Brighton 1984 και Bluestone B., The deindustrialisation of America, N.York, Basic Books, 1982 .
- (3) Βλ. π.χ. Mandel E. La crise 1974-1982, Flammarion, Paris 1982. Για μία πιο σύνθετη και θεωρητική προσέγγιση βλ. Abraham-Frois G. et Berrebi E., "Crise de suraccumulation et loi de la baisse de profit", στο Mondes en Developpement, σ.σ. 465-479, Paris 1982.
- (4) Βλ. π.χ. Pastre O., "Une issue a la crise : le controle des mutations technologiques", στο Problemes Economiques, Paris, La Documentation Francaise 15/6/83, σ.σ. 26-31 .
- (5) Βλ. Boyer R. et Mistral J., "Le temps present: la crise", στο Annales, Μάιος-Ιούνιος 1983, (μέρος I) και Ιούλιος-Αυγούστος 1983 (μέρος II).
- (6) Βλ. π.χ. Vignon J., "Le double ajustement", στο Economies et Societes, Cahiers l'ISMEA 1980, Serie F, no 28, και Dockes P. et Rosier B., "Elements pour une interpretation de la crise", στο Mondes en Developpement *op.cit.* σ.σ.567-582 και Mandel E. *op.cit.*

Το ενδιαφέρον της διατριβής επικεντρώνεται στο επίπεδο μιας πιο θεωρητικής προσέγγισης (1) στην ανάλυση της εξέλιξης μέσα από μία διαδικασία κρίσης ενός " παραδοσιακού " κλάδου. Μέσα στα πλαίσια αυτά εξετάζεται και η πορεία της ελληνικής παρουσίας στον κλάδο.

---

(1) Σε ένα πιο εφαρμοσμένο επίπεδο πρόκειται για σε μια οικονομική δραστηριότητα όπου τα εμπλεκόμενα μεγέθη είναι κάθε άλλο παρά ασήμαντα για την ελληνική οικονομία. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξακολουθεί να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας: Η ναυτιλία συνέβαλε στο Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα κατά 4 ως 5% περίπου στη διάρκεια της δεκαετίας 1970 και 3 ως 5% στη δεκαετία του 80, ενώ το ναυτιλιακό συναλλάγμα αποτέλεσε ένα σημαντικό τμήμα των άδηλων πόρων, μεταξύ 25 και 30% ως τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Μετά από μία περίοδο καυσίτη το ναυτιλιακό συναλλάγμα παρουσίασε ανοδική πορεία από το 1987. Το σημαντικότερο τμήμα του εισοδήματος από θαλάσσιες μεταφορές πηγάζει από την ποντοπορο ναυτιλία ενώ η ακτοπλοία και οι μεσογειακές μεταφορές δημιουργούν 10 ως 20% του συνόλου (πρβλ. Πίνακες Παραρτήματος 2). Βλ. επίσης ΚΕΠΕ, Προγραμμα Ανάπτυξης 1983-1987, Η Εμπορική ναυτιλία, Αθήνα 1982 και Χαράλαμπος Π., Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, ΚΕΠΕ, Αθήνα 1986. Ακόμα, υπολογίζοντας ένα μέσο χρόνο υπηρεσίας επί του πλοίου 7,5 μήνες περίπου ο αριθμός των απασχοληθέντων στη διάρκεια του έτους ελλήνων ναυτικών στα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας προε να κυμαίνονταν στα 45.000 άτομα περίπου. Η απογραφή του 1988 καταγράφη 28.735 έλληνες ναυτικούς στα ελληνικής σημαίας πλοία και η απογραφή του 1990 26.766 έλληνες ναυτικούς αν υπολογισθεί και ο φθίνουσα από τη δεκαετία του 70 κατηγορία των συμβεβλημένων με το ΝΑΤ (πρβλ. Παραρτ.1) τα οποία υπαγονται στην ελληνική ναυτοσύνη σε ότι αφορά την απασχόληση. Στην πραγματικότητα μετά την εκδήλωση της κρίσης στην εμπορική ναυτιλία παρατηρήθηκε στη διάρκεια ορισμένων ετών ότι η μέση υπηρεσία ανερχόταν σε ακόμη και 10 μήνες, βλ. ΚΕΠΕ, Προγραμμα Ανάπτυξης 1975-1980, έκθεση της Ομάδας Εργασίας, Αθήνα 1976. Μετά τη θέση σε ισχύ του νόμου 1376/30 του Ιουλίου 1983 και για δύο έτη η υπηρεσία των ναυτικών στις κατηγορίες στις οποίες υφίσταντο ανεργία ναυτικοί δεν μπορούσε να υπερβαίνει τους 7,5 μήνες εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, πρβλ. άρθρο 7 του Νόμου. Εξαιρώντας τις δραστηριότητες που σχετίζονται με το ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το ημεδαπό προσωπικό προς των ναυτιλιακών εταιρειών αριθμεί το 1990 6.492 και το 1981 7.012 άτομα ενώ το 1986 αριθμούσε 5.871. Τα στοιχεία αφορούν μόνο τις εταιρείες του Α.Ν 89/67 (στοιχεία : Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

### 1.8. Η δομή της διατριβής

Η διατριβή χωρίζεται σε δύο μέρη και αποτελείται από 9 συνολικά κεφάλαια. Ο χωρισμός σε δύο μέρη αντιστοιχεί στον χωρισμό της μεταπολεμικής περιόδου σε δύο υποπεριόδους, πριν και μετά την εκδήλωση της κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 70, που ακολουθήσαμε. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει 4 κεφάλαια και το δεύτερο μέρος 5 ενώ η αρίθμηση των κεφαλαίων ακολουθεί τον χωρισμό αυτό.

Στο πρώτο μέρος της διατριβής αναλύονται οι εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία από το 1945 έως το 1973 και η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο ίδιο διάστημα.

Στο Κεφάλαιο Α.1 εξετάζονται οι κύριες τάσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη διάρκεια της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου ως την εποχή του πρώτου πετρελαϊκού σοκ που σηματοδοτεί την έναρξη της κρίσης των δεκαετιών 70 και 80. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύονται οι εξελίξεις στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών φορτίων με έμφαση στις μεταβολές της σύνθεσης του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Στη συνέχεια εξετάζονται οι κύριες εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές από την πλευρά της προσφοράς στο επίπεδο των συνολικών τάσεων όπως αυτές εμφανίζονται στην εξέλιξη της διάρθρωσης του παγκόσμιου στόλου. Στο τέλος του κεφαλαίου η ζήτηση και η προσφορά συναντώνται στην ανάλυση των εξελίξεων των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές στη διάρκεια αυτής της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου.

Το Κεφάλαιο Α.2. αναφέρεται στον Δ.Κ.Ε στη ναυτιλία στην περίοδο 1945 - 1973. Αρχικά εξετάζεται η ποσοτική πλευρά του Δ.Κ.Ε στον

---

ναυτιλιακό χώρο με την ανάλυση των εξελίξεων της κωρητικότητας και των μεριδίων αγοράς των διαφόρων ναυτιλιακών δυνάμεων της εποχής . Η ιεραρχία σε όρους εθνικών νηολογίων συμπληρώνεται από την εξέταση, παρά τα ελλείπη στοιχεία της εποχής , της ιεραρχίας σε όρους πλοιοκτησίας πλέον με την διερεύνηση της πραγματικής ιδιοκτησίας της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας. Η ποσοτική ιεραρχία συμπληρώνεται με την εξέταση της εξειδίκευσης και της διάρθρωσης των κυριώτερων στόλων . Επισημαίνεται η κάθοδος σε σχετικούς όρους της σημασίας των κυριώτερων προπολεμικών ναυτιλιακών δυνάμεων που παρουσιάζουν καθυστέρηση στην εξειδίκευση τους στις δυναμικότερες κατηγορίες κωρητικότητας και ή άνοδος άλλων που εμφανίζουν μία αυξημένη προσαρμογή στις εξελίξεις της ζήτησης αλλά και του ανταγωνισμού.

Στο Κεφάλαιο Α.3. αναλύονται εκτενώς η εξειδίκευση, η διάρθρωση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου στην πρώτη αυτή μεταπολεμική περίοδο έως την εμφάνιση της κρίσης. Η διαρκής τροφοδότηση του εθνικού νηολογίου από την ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας που αρχίζει να "επανακάμπτει" μαζικά στην περίοδο αυτή στην ελληνική σημαία οδήγησε στην παράλληλη εξέταση των χαρακτηριστικών της τελευταίας αυτής κατηγορίας κωρητικότητας . Τέλος στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται ο ρόλος της διεθνούς συγκυρίας και των εξωγενών παραγόντων καθώς και ο ρόλος που διαδραμάτισε ο συγκεκριμένος "παθητικός" χαρακτήρας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής στη διάρκεια αυτής της περιόδου στην ανάπτυξη του ελληνικού στόλου.

---

Στο Κεφάλαιο Α.4. παρουσιάζονται μερικά συμπεράσματα σχετικά με τη διαμόρφωση του Δ.Κ.Ε στην παγκόσμια ναυτιλία στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο ως τις αρχές της δεκαετίας του 70 και τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στα πλαίσια αυτά. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο ρόλο της έγκαιρης και εκτεταμένης στροφής προς κατηγορίες κωρητικότητας όπως τα μπαλκ κάρριερς και τα μεταλλευματοφόρα για τη διατήρηση - ή μή στην αντίθετη περίπτωση - του δυναμισμού των διάφορων στόλων. Τονίζεται ότι οι στόλοι που παρουσιάζουν μία πορεία σχετικής παρακμής παρουσιάζουν στις παραμονές της κρίσης μία έντονη "φυγή προς τα εμπρός", πιεζόμενες από χώρες με μικρότερο κόστος εκμετάλλευσης, χώρες όμως που ανήκουν ακόμα στην ίδια ομάδα των χωρών του ΟΟΣΑ. Η εξέλιξη αυτή αφορά τη στροφή χωρών όπως οι ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο κ.ά. προς ιδιαίτερα εξειδικευμένους τύπους πλοίων υψηλής έντασης κεφαλαίου που απαιτούν περισσότερο εξειδικευμένη εργασία και υψηλό επίπεδο τεχνικών διαχείρισης. Η περίπτωση της δυναμικής ανάπτυξης του ελληνικού στόλου ερμηνεύεται στη βάση της ικανοποιητικής εξειδίκευσης του στις δυναμικές κατηγορίες κωρητικότητας σε συνδυασμό με τη διατήρηση ενός χαμηλού σταθερού κόστους .

Στο δεύτερο μέρος της διατριβής αναλύονται οι εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία στην περίοδο μετά το 1973 - στα πλαίσια της παρατεταμένης κρίσης στις διεθνείς ναυλαγορές ενώ ταυτόχρονα διαμορφώνεται ένας νέος Δ.Κ.Ε στο ναυτιλιακό χώρο - και η θέση της ελληνικής ναυτιλίας .

---

Στο πρώτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους, το Κεφάλαιο Β.1., εξετάζονται οι εξελίξεις στις ναυλαγορές καθώς και οι επιπτώσεις της κρίσης στους διάφορους στόλους. Η βαρύτητα του φαινομένου της κρίσης στις διεθνείς ναυλαγορές στις δεκαετίες 70 και 80 οδήγησε στο να συνεξεταστούν στο κεφάλαιο αυτό οι γενικές εξελίξεις από την πλευρά της ζήτησης και της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών οι οποίες είχαν αναλυθεί διακριτά για την πρώτη περίοδο στο μέρος Α. της διατριβής.

Το Κεφάλαιο Β.2. ασχολείται με ένα από τα χαρακτηριστικότερα φαινόμενα της δεύτερης αυτής μεταπολεμικής περιόδου, την άνοδο των νέων ναυτιλιακών χωρών στην παγκόσμια ναυτιλία, δυνάμεων που για πρώτη φορά δεν ανήκουν στις ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες. Η ανάπτυξη των ναυτιλιών αυτών μέσα στην κρίση οδηγεί σε αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία που εξετάζονται αρχικά σε επίπεδο ομάδων χωρών και στη συνέχεια σε επίπεδο εθνικών στόλων.

Στο Κεφάλαιο Β.3. αναλύεται η απάντηση των ΠΝΧ στις εξελίξεις αυτές μέσα από την αναδίπλωση των παραδοσιακών ναυτιλιών προς τις σημαίες ευκολίας - αναδίπλωση που όμως δεν αντισταθμίζει τις απώλειες των εθνικών νηολογίων - καθώς και μέσα από την αναδιάρθρωση των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών. Η αναδιάρθρωση όμως αυτή, στα πλαίσια της κατάκτησης ακόμα και εξαιρετικά προωθημένων τομέων της θαλάσσιας μεταφοράς από τις αναπτυσσόμενες χώρες, θα έχει περιορισμένα αποτελέσματα όπως παρατηρήθηκε και σε σχέση με την αυξημένη προσφυγή στις σημαίες ευκολίας. Ιδιαίτερη έμφαση στο κεφάλαιο αυτό δίνεται ακόμα στην ανάλυση της προσπάθειας

---



μείωσης του λόγου εργασίας/ κεφαλαίου από τις παραδοσιακές ναυτιλίες του ΟΟΣΑ. Όπως αναλύεται στο τέλος του κεφαλαίου οι ΠΝΧ θα καταφύγουν ή μία μετά την άλλη στην αναζήτηση νέων τρόπων ενσωμάτωσης της ναυτιλίας στις εθνικές τους οικονομίες μέσω της δημιουργίας των " διεθνών νηολογίων".

Στο Κεφάλαιο Β.4. αναλύονται οι εξελίξεις στην ελληνική εμπορική ναυτιλία στην δεύτερη αυτή μεταπολεμική περίοδο στα πλαίσια της κρίσης στις διεθνείς ναυλαγορές και των αλλαγών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία. Οι εξελίξεις αυτές εξετάζονται αρχικά για το διάστημα στη διάρκεια του οποίου η ελληνική σημαία εξακολουθεί να εμφανίζει άνοδο και μάλιστα σημαντικώτατη, έως το 1981. Στη συνέχεια αναλύονται οι εξελίξεις για την περίοδο μετά το 1981 κατά την οποία το ελληνικό νηολόγιο θα ακολουθήσει παρόμοια πορεία με αυτή των νηολογίων των υπόλοιπων ΠΝΧ φθίνοντας με ταχείς ρυθμούς και η πορεία αυτή του εθνικού νηολογίου δεν θα ανακοπεί παρά μετά την οριστικοποίηση της ανάκαμψης στις ναυλαγορές. Η αντίθετη φοράς, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, κίνηση του ελληνόκτητου στόλου μεταξύ της ελληνικής σημαίας και των σημαιών ευκολίας οδηγεί όπως και στο πρώτο μέρος στην εξέταση ορισμένων χαρακτηριστικών και της ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό τις σημαίες αυτές.

Στο Κεφάλαιο Β.5 παρουσιάζονται τα κύρια συμπεράσματα της διατριβής . Οι μεταπολεμικές εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία ερμηνεύονται στη βάση μίας αρχικά "ομαλής" διαδοχής μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών δυνάμεων του ΟΟΣΑ η σχετική σημασία των οποίων στην παγκόσμια ιεραρχία υπήρξε συνάρτηση ουσιαστικά της εξειδίκευσης

---

και των συνεκκών κόστους. Στη συνέχεια όμως η κρίση στις διεθνείς ναυλαγορές στις αρχές της δεκαετίας του 70 θα δημιουργήσει κατάλληλο έδαφος για την έλευση των ΠΝΧ . Ο παράγοντας αυτός θα τροφοδοτήσει με τη σειρά του την παράταση της κρίσης στις διεθνείς ναυλαγορές καθώς, αντίθετα με την πρώτη μεταπολεμική περίοδο η διαδοχή μεταξύ ναυτιλιών που ανήκουν σε ομάδες χωρών διαφορετικού επιπέδου ανάπτυξης δεν συντελείται χωρίς τριβές. Οι διαφορές κόστους δεν είναι πλέον δυνατόν να αντιμετωπιστούν μέσω της προσφυγής στην έντονη αναδιάρθρωση των ναυτιλιών των ΠΝΧ για τις οποίες η δυνατότητα διατήρησης ενός σταθερού τεχνολογικού προβαδίσματος αποτελεί πλέον παρελθόν.

Η ελληνική ναυτιλία χάρη στην προσαρμογή της στις νέες συνθήκες της ζήτησης και του ανταγωνισμού και υπό ευνοϊκές συνθήκες κόστους, τόσο μεταβλητού αλλά κυρίως σταθερού , κατέκτησε δυναμικά μία θέση στην κορυφαία ομάδα των ΠΝΧ στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο ως το 1973. Ο παράγοντας κόστος θα συντελέσει στη δεύτερη μεταπολεμική περίοδο ως τις αρχές της δεκαετίας του 80 στη διατήρηση του δυναμισμού της. Επισημαίνεται όμως ότι κάτω από την πίεση της παράτασης της κρίσης και τη διεύρυνση του κύκλου των ανταγωνιστών με ναυτιλίες ιδιαίτερα χαμηλού κόστους η κασοδική πορεία του εθνικού νηολογίου και η ταύτιση του με την πορεία των νηολογίων των άλλων ΠΝΧ ήταν αναμενόμενη.

Η σχετική σταθεροποίηση των ναυλαγορών στα τέλη της δεκαετίας του 80 συνοδεύτηκε από τη σταθεροποίηση αντίστοιχα και της εικόνας του διεθνούς καταμερισμού εργασίας. Η κατάσταση στις διεθνείς ναυλαγορές αποτελεί εφεξής τον κυριώτερο

---

προσδιοριστικό παράγοντα τόσο για τις εξελίξεις στο Δ.Κ.Ε  
όσο και για την πορεία του εθνικού νηολογίου.

---

---

### 1.Γ. Ορισμοί

---

Η έκθεση της προβληματικής της διατριβής, που προηγήθηκε, θέτει ορισμένα προβλήματα σε σχέση με τον ορισμό των αναλυτικών εργαλείων (1).

Ειδικότερα θα πρέπει να διευκρινιστεί η έννοια με την οποία θα χρησιμοποιηθούν εδώ οι όροι αναδιάρθρωση και αναδίπλωση . Οι δύο αυτοί όροι χρησιμοποιούνται σε ορισμένο αριθμό αναλύσεων συχνά ο ένας αντί του άλλου και γενικά το όριο μεταξύ τους δεν είναι η δεν καθίσταται πάντα τόσο σαφές. Συνήθως οι όροι "αναδιάρθρωση" και "αναδίπλωση" συναντούνται σε αναφορές στην εξέλιξη του βιομηχανικού ιστού σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο.

---

(1) Για τους τεχνικούς ορισμούς βλ. Παράρτημα Β.

Ο όρος αναδιάρθρωση έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει:

- "την εξαφάνιση, απορρόφηση ή μείωση των δραστηριοτήτων των λιγώτερο αποδοτικών επιχειρήσεων" (1)
- "την υποκατάσταση των λιγώτερο παραγωγικών τεχνικών από περισσότερο προηγμένες τεχνικές παραγωγής" (1) (2) (3)
- "την μείωση της παραγωγής προϊόντων για τα οποία η ζήτηση φαίνεται να μειώνεται διαρθρωτικά ευνοώντας αυτά σε άνοδο" (1) (2) (3) (4) (5)
- "(τις) επενδύσεις ορεολογικοποίησης της παραγωγής, μέσω εξοικονόμησης πρώτων υλών, ενέργειας, εργατικού δυναμικού και απασχόλησης παγίου κεφαλαίου" (1)
- "(τις) συντονισμένες προσπάθειες για την αύξηση, σε βάση διαρκείας, του ποσοστού της υπεραξίας" (1).

---

(1) Βλ. Mandel E., *op.cit*, σ.242. Οι παραθέσεις που γίνονται εδώ περιλαμβάνονται στο τμήμα που αναφέρεται στην βιομηχανική αναδιάρθρωση

(2) ή την δημιουργία διαφορετικών "προτύπων" (patterns), βιομηχανικής παραγωγής, βλ. Ridell A.R., Restructuring British Industry, London, Catholic Institute for International Relations, 1979.

(3) Βλ. επίσης Thirlwell A.P., " Reindustrialization in the U.K. " Lloyd's Bank review, April 1982, σ.σ.22-37.

(4) Βλ. επίσης Abegglen J., " Industrial Policy", στο Tsoukalis L. and White M. (ed), Japan and Western Europe, London, Pinter 1982.

(5) Βλ. Boston Consulting Group, Les mecanismes fondamentaux de la competitivite: etude realisee a la demande du Commissariat General du Plan pour la preparation du VIII Plan, Ed.Hommes et Techniques, 1980, σ.107 .

---

Ο όρος αναδιάρθρωση στην περίπτωση της βιομηχανίας χρησιμοποιείται ακόμα για να περιγράψει:

- "έναν αυξημένο προστατευτισμό που επιζητεί η βιομηχανία" (1)
- "την αναδίπλωση ενός τμήματος της βιομηχανίας προς τις χώρες του Τρίτου κόσμου" (1)

Στην τελευταία αυτή περίπτωση φαίνεται καθαρά το πρόβλημα της διασάφησης των ορίων ανάμεσα στους δύο όρους, αναδιάρθρωση και αναδίπλωση. Δεν είναι αβάσιμη στο σημείο αυτό η παρατήρηση ότι: "ολος ο κόσμος μιλά σήμερα για την "αναδίπλωση" με διάφορο και πολλές φορές αντικρουόμενο περιεχόμενο" (2). Οποσδήποτε η γεωγραφική διάσταση του όρου, δηλαδή η μετατόπιση μέρους ή ολοκλήρου του συνόλου των διαδικασιών παραγωγής προς τις αναπτυσσόμενες χώρες (3) είναι πρωταρχική.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να γίνουν κάποιες αναγκαίες διασαφηνίσεις σε σχέση με την χρησιμοποίηση των όρων αναδιάρθρωση και αναδίπλωση σε ότι αφορά το ναυτιλιακό χώρο: θα χρησιμοποιήσουμε τον όρο

(1) βλ. Ridell A.R., op.cit., σ.6.

(2) βλ. Judet P., "A propos du Redeploiment", στο Economie et Humanismes, Dossier: Le redeploiment industriel Nord-Sud, Νοεμβριος - Δεκέμβριος 1980, σ.σ.23-27, σ.23.

(3) ή "ημικβιομηχανισμένες χώρες" πρβλ. Dixon M. and Jones S., "Changes in the International Division of Labour and Low-Wage Labour in the United States", στο Bergesen A. (ed), Crisis in the World System, Sage Publications, 1983, σ.σ. 173-191, ή "περιφέρεια", βλ. Monateri J., "L'industrie petrochimique", στο Economie et Humanismes, op.cit., σ.σ. 44-55.

αναδιάρθρωση στην περίπτωση της ναυτιλίας για να περιγράψουμε μία σειρά χαρακτηριστικών εξελίξεων που θα μπορούσαμε να ορίσουμε σε μία πρώτη φάση σαν τα στοιχεία μίας "διαδικασίας δομικών μετασχηματισμών με στόχο την προσαρμογή των διεθνών συνθηκών των ανταλλαγών στις διεθνείς συνθήκες παραγωγής" (1). Όμως, δεν θα επρόκειτο παρά για ένα μερικό ορισμό δεδομένου ότι η αναδιάρθρωση είναι επίσης μία διαδικασία που συντηρείται από τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (2).

Στα πλαίσια της διατριβής αυτής θα χρησιμοποιήσουμε τον όρο αναδιάρθρωση της ναυτιλίας για να περιγράψουμε την τάση για κατασκευή διαρκώς και περισσότερο εξειδικευμένων τεχνολογικά πολύπλοκων και αυτοματοποιημένων πλοίων επανδρωμένων με ένα συνεχώς μειούμενο προσωπικό. Η διαδικασία της αναδιάρθρωσης στη ναυτιλία παίρνει έντονο ρυθμό από τα τέλη της δεκαετίας του 60 (3) για να επιταχυνθεί σημαντικά στη διάρκεια των δεκαετιών 70 και 80.

Θα χρησιμοποιήσουμε τον όρο αναδίπλωση της ναυτιλίας για να περιγράψουμε:

- 
- (1) Βλ. Chapponiere J.R. et Guegan J.C., Internationalisation de la production et modes de transport des marchandises. Concentration et Centralisation du capital, 2 volumes, IREP, Grenoble, 1976, tom.2, σ.146.
- (2) Βλ. Crzanowski I., Concentration and Centralization of Capital in Shipping, Saxon House, 1975, σ.139
- (3) Βλ. Herald Hansen. The Developing Countries and International Shipping, World Bank, Staff Working Paper 502, Νοέμβριος 1981, BIRD 1981, όπου ο συγγραφέας θεωρεί το έτος 1965 σαν αρχή της περιόδου των σημαντικών τεχνολογικών αλλαγών στην εμπορική ναυτιλία.

- α. την μείωση των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών σε όρους συνολικού τοννάζ των στόλων τους, στην δεκαετία του 80, και σε όρους συμμετοχής των χωρών αυτών στο παγκόσμιο τοννάζ, από τη δεκαετία του 70 ήδη.
- β. τη φυγή των ναυτιλιακών κεφαλαίων των ΠΝΧ προς τις σημαίες ευκολίας και την αναζήτηση νέων συνδυασμών των συντελεστών παραγωγής όπως οι μικτές επιχειρήσεις (1)
- γ. τη μετακίνηση των δυτικών ναυτιλιακών κεφαλαίων προς τους πλέον προηγμένους κρίκους της μεταφορικής διαδικασίας που απαιτούν ιδιαίτερα προηγμένη τεχνογνωσία και για τους οποίους η εμπειρία σε προς τα πίσω κλάδους έχει δημιουργήσει ιστορικά πλεονέκτημα.

Η αναδιάρθρωση των εμπορικών στόλων και η αναδίπλωση των ναυτιλιακών κεφαλαίων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, παράλληλα με την άνοδο ναυτιλιών που ανήκουν στην ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών αποτελούν τους κύριους παράγοντες της διαμόρφωσης ενός νέου ΔΚΕ στην παγκόσμια ναυτιλία. Με τον τελευταίο αυτό όρο θα ορίζουμε τόσο την ποσοτική ιεραρχία όσο και την εξειδίκευση των διαφόρων στόλων.

---

(1) Joint ventures. Οι El Chayat και Daniel L'Huillier χρησιμοποιούν τον όρο αναδιάρθρωση (restructuration) για να περιγράψουν ανάλογες τάσεις, βλ. El Chayat et L'Huillier D., Internationalisation de l'economie et des Transports Maritimes, Rapport CRET, 1981, p.XV.



ΜΕΡΟΣ Α. Οι κυριότερες εξελίξεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, από το 1945 ως την εμφάνιση της κρίσης στη δεκαετία του 70.

Στο τμήμα που ακολουθεί παρουσιάζεται καταρχήν, στο Κεφάλαιο Α.1, μία επισκόπηση των κύριων εξελίξεων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, μέχρι την εμφάνιση της κρίσης στη δεκαετία του 70. Εκτός από την ανάλυση των εξελίξεων που αφορούν τη ζήτηση θαλασσίων μεταφορών, στο πρώτο αυτό κεφάλαιο αναλύονται οι σημαντικότερες αλλαγές στην προσφορά σε επίπεδο παγκόσμιου στόλου. Κύρια χαρακτηριστικά της πρώτης αυτής περιόδου ως τις αρχές της δεκαετίας του 70, θα αποτελέσουν η αύξηση της εξειδίκευσης των παραγωγικών μονάδων και η εμφάνιση νέων δυναμικών κατηγοριών χωρητικότητας. Στο τέλος του Κεφαλαίου Α.1 δίνεται η πορεία της αλληλεπίδρασης της προσφοράς και της ζήτησης στην εξέλιξη των ναύλων με έμφαση στον ρόλο των εξωγενών παραγόντων.

Όπως επισημαίνεται στο Κεφάλαιο Α.2, οι εξελίξεις στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας αντανακλώνται στους επιμέρους εθνικούς στόλους αλλά με διαφορετικό τρόπο στο χώρο και στο χρόνο προσδιορίζοντας τη θέση των διαφόρων εθνικών ναυτιλιών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας. Κεντρικό άξονα του δευτέρου αυτού κεφαλαίου αποτελεί η εξέταση ακριβώς των εξελίξεων σε απόλυτα και σχετικά μεγέθη της συμμετοχής των κυριότερων στόλων στον παγκόσμιο στόλο καθώς και της εξειδίκευσης τους στις διάφορες κατηγορίες χωρητικότητας. Όμως στο επίπεδο των ομάδων χωρών δεν παρατηρούνται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στην πρώτη αυτή περίοδο στο Δ.Κ.Ε., ιδιαίτερα

---

αν ληφθεί σαν βάση η πραγματική πλοιοκτησία των διαφόρων στόλων για τον προσδιορισμό της οποίας συνδυάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία.

Στο κεφάλαιο Α.3 εξετάζονται αναλυτικά η εξειδίκευση, τα κύρια διαφερωτικά χαρακτηριστικά καθώς και οι ιδιαιτερότητες της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου ανάμεσα στα 1945 και στο 1973. Παράλληλα επιχειρείται το ίδιο για την ελληνικής πλοιοκτησίας χωρητικότητα υπό ξένες σημαίες, σημαντικού τροφοδότη στην περίοδο αυτή του εθνικού νηολογίου.

Το πρώτο μέρος καταλήγει με τη διατύπωση των κυριώτερων συμπερασμάτων για τη διαμόρφωση του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο έως την εμφάνιση της κρίσης και της θέσης σε αυτόν της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, από τους δυναμικότερα αναπτυσσόμενους στόλους στην περίοδο αυτή.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.1. Οι κύριες τάσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

---

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται οι κυριότερες τάσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στην περίοδο από το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου έως τις αρχές της δεκαετίας του 70. Πρόκειται για μία περίοδο μεγάλης ανάπτυξης τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς χωρητικότητας σε συνολικό παγκόσμιο επίπεδο στο οποίο παραμένει η ανάλυση στο Κεφάλαιο αυτό.

Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, οι εξελίξεις της οποίας εξετάζονται στην παράγραφο Α.1.1, παρουσιάζει σταθερά ανοδική πορεία μέσα στα πλαίσια μίας , λιγώτερο ή περισσότερο, σταθερής γεωγραφικής διάρθρωσης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Όπως αναλύεται στην παράγραφο Α.1.2, ανοδική πορεία με εξίσου σημαντικούς ρυθμούς θα παρουσιάσει στη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου έως την εμφάνιση της κρίσης και η παγκόσμια χωρητικότητα της οποίας καταγράφονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά.

Το πρώτο αυτό κεφάλαιο του πρώτου μέρους καταλήγει με την εξέταση στην παράγραφο Α.1.3 της πορείας των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές στην περίοδο μεταπολεμικά έως το 1973, συμπληρώνοντας την εικόνα των γενικών τάσεων στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

---

---

### A.1.1.ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ στην ζήτηση θαλασσίων μεταφορών.

---

Η τεράστια προσπάθεια ανοικοδόμησης που άρχισε με τη λήξη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου και η συνεχής διεθνής οικονομική ανάπτυξη με γρήγορους ρυθμούς ως την εμφάνιση της κρίσης είχαν σαν συνέπεια την μεγάλη αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Δύο κύρια χαρακτηριστικά της ζήτησης παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον:

-Η γεωγραφική διάρθρωση των διεθνών μεταφορών (1)

-η σύνθεση της κίνησης (2)

Το γεωγραφικό σχήμα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται την περίοδο αυτή από την ύπαρξη δύο κύριων αξόνων μεταφοράς: το δίκτυο Νότος-Βορράς, που αντιστοιχεί σε μία ροή πρώτων υλών από τις τροπικές η νότιες ζώνες προς τις βιομηχανοποιημένες περιοχές του Βορρά, και το δίκτυο Ανατολή-Δύση που αντιστοιχεί στην διακίνηση γενικών φορτίων που αποτελούνται από βιομηχανικά προϊόντα και ενδιάμεσα αγαθά, εμπορεύματα που ανταλλάσσονται κυρίως, στη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε εδώ, μεταξύ των παραδοσιακών

---

(1) βλ. Μεταξάς Β.Ν Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Παπαζήσης, Αθήνα 1988, σ.28, Bauchet Pierre, L'economie du transport international, ed.Economica, Paris, 1981, σ.67-88 και Vigarie A., "Vers de nouvelles structures de la Circulation Maritime Mondiale", στο La Marine Marchande Mondiale 1978, ετήσια έκδοση του Journal de la Marine Marchande, για μία λεπτομερή ανάλυση.

(2) Bauchet Pierre, L'economie... op.cit. σ.67-88 και Vigarie A., op.cit.

βιομηχανικών χωρών ενώ το μεγαλύτερο μέρος αυτής της κίνησης συγκέντρωνε ο Βόρειος Ατλαντικός. Από τα πιο σημαντικά στοιχεία αυτού του γεωγραφικού σχήματος αποτελεί ο αυξανόμενος ρόλος της Ιαπωνίας (βλ. Πίνακα Α.1.Ι). Το σχήμα αυτό μπορεί να συνοψισθεί σαν μία κατάσταση όπου οι χώρες που είχαν αποκτήσει την ανεξαρτησία τους προμήθευαν πρώτες ύλες στις βιομηχανικές χώρες των οποίων τα αποθέματα είχαν εξαντληθεί ή ήταν οικονομικά μη εκμεταλλεύσιμα, ενώ το θαλάσσιο εμπόριο των γενικών φορτίων διεξάγεται την περίοδο αυτή μεταξύ των βιομηχανικών χωρών (1).

Πίνακας Α.1.Ι  
Θαλάσσια Διακίνηση Εμπορευμάτων και Βιομηχανικές χώρες  
1937 και 1972

	1937	1972	
Συμμετοχή στην παγκ. κίνηση	Συμπεριλαμβανομένου του πετρελαίου	Με πετρέλαιο	Χωρίς Πετρέλαιο
Ευρώπη: Βόρεια, Δυτική, Νότια	48,7%	31,9%	33,7%
Ανατολική Ακτή Βορ. Αμερικής	13,0%	10,0%	16,9%
Ιαπωνία	6,1%	9,1%	12,2%
Σύνολο	67,8%	51,0%	62,8%

Πηγή: Vigarie A., op.cit. σ.30.

(1) βλ. Vigarie A., op.cit.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου η παγκόσμια οικονομία εξελίχθηκε εσαματικά και οι προβλέψεις ήσαν ότι, αν οι μελλοντικές εξελίξεις δεν θα ήσαν τουλάχιστον εξίσου εσαματικές, η τάση θα παρέμενε. Το ίδιο ίσχυε αναφορικά και με τις προβλέψεις για την αντίστοιχη γεωγραφική διάρθρωση των θαλάσσιων μεταφορών, που " είχε μία όψη διάρκειας " (1), όψη που αποδείχτηκε όμως *ex post* ή μάλλον *post mortem*, " χωρίς αμφιβολία παραπλανητική " (1). Η μη μονιμότητα αυτού του σχήματος θα φανεί τελικά χάρη στην ασυνέχεια που προκάλεσε η κρίση στις αρχές της δεκαετίας του 70.

Σε σχέση με τον όγκο και τη σύνθεση του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου παρατηρείται καταρχήν ότι, στη διάρκεια της περιόδου από το τέλος του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου ως την εμφάνιση της κρίσης, ο όγκος του πενταπλασιάστηκε μέχρι το 1970 και εξαπλασιάστηκε από το τέλος του Πολέμου ως το 1973.

Το πετρέλαιο έπαιξε ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην αύξηση του θαλασσιού παγκόσμιου εμπορίου τόσο σε όγκο (πρβλ. Πίνακες Α.1.II και III) όσο και σε τοννομίλια. Οι λόγοι ήσαν η αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου αλλά και η αύξηση της μέσης απόστασης μεταφοράς. Σε τοννομίλια η συμμετοχή του αργού και των παραγώγων στη θαλάσσια διακίνηση φορτίων ανέρχεται το 1973 σε 66,2% (2) ενώ το αντίστοιχο

---

(1) βλ. Vigarié A. *op.cit.* σ.30

(2) πρέπει εδώ να ληφθεί υπόψη και ο παράγοντας του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ αν και όπως επισημαίνεται ήδη το 1971 το 50% των υφιστάμενων και ναυπηγουμένων δεξαμενοπλοίων και πλοίων μικτού φορτίου υπερέβαινε το μέγεθος των 200.000 dwt με αποτέλεσμα να αποκλείεται η διέλευση τους από τη διώρυγα. βλ. U.N, *The economic effects of the closure of the Suez Canal*, TD/B/C.4/104, Rev.1, New York, 1973, σ.2.

Πίνακας Α.1.ΙΙ  
Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο 1948-1973

σε εκατομ. τόννους

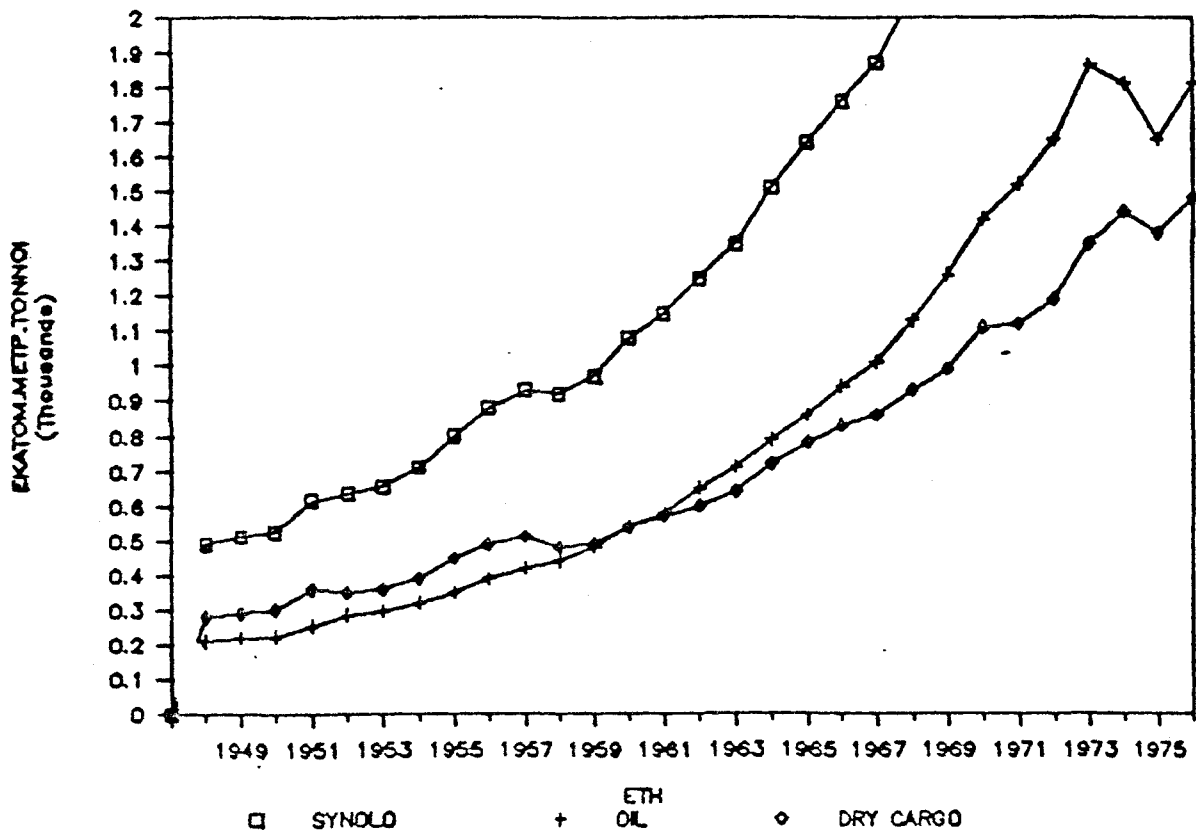
	Σύνολο	Μεταβ. %	Πετρέλ.Μεταβ. %	Φορτ(α	Ξηρά Μετ %
1938 (α)	470	...	(α) 128	...	(α) 342 ...
1948 (α)	490	...	(α) 210	...	(α) 280 ...
1949 (α)	510	+4% (α)	(α) 219	+4% (α)	(α) 291 +4%(α)
1950	525	+3% (α)	225	+3% (α)	300 +3%(α)
1951	615	+17%	255	+13%	360 +20%
1952	635	+3%	285	+12%	350 -3%
1953	655	+3%	295	+4%	360 +3%
1954	710	+8%	320	+8%	390 +8%
1955	800	+13%	350	+9%	450 +15%
1956	880	+10%	390	+11%	490 +9%
1957	930	+6%	420	+8%	510 +4%
1958	920	-1%	440	+5%	480 -6%
1959	970	+5%	480	+9%	490 +2%
1960	1080	+11%	540	+13%	540 +10%
1961	1150	+6%	580	+7%	570 +6%
1962	1250	+9%	650	+12%	600 +5%
1963	1350	+8%	710	+9%	640 +7%
1964	1510	+12%	790	+11%	720 +13%
1965	1640	+9%	860	+9%	780 +8%
1966	1760	+7%	940	+9%	830 +6%
1967	1870	+6%	1010	+7%	860 +4%
1968	2060	+10%	1130	+12%	930 +8%
1969	2250	+9%	1260	+11%	990 +6%
1970	2530	+12%	1420	+13%	1110 +12%
1971	2640	+4%	1520	+7%	1120 +1%
1972	2840	+8%	1650	+9%	1190 +6%
1973	3210	+13%	1860	+13%	1350 +13%
1974	3250	+1%	1810	-3%	1440 +7%
1975	3030	-7%	1650	-9%	1380 -4%
1976	3290	+9%	1810	+10%	1480 +7%

Πηγή: ΟΟΣΑ, Les Transports Maritimes, Paris, ετήσιες εκδόσεις.

(α) Οι αριθμοί αυτοί πρέπει να ληφθούν υπόψη με επιφύλαξη δεδομένου ότι τα δεδομένα για τα έτη μετά το 1949 στον ίδιο πίνακα της έκδοσης του 1954 εμφανίζονται διαφορετικά και προφανώς διορθωμένα στις μεταγενέστερες εκδόσεις με βάση και τις οποίες δημιουργήθηκε ο Πίνακας (κυρίως αυτήν του 1975).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου  
1948-1973



Πηγή: Π(ν.Α.Ι.ΙΙ)



ποσοστό πριν μία δεκαετία, το 1963 , ήταν 52,1% (1).

Σε ότι αφορά τα ξηρά φορτία παρατηρείται ότι στη διάρκεια των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων το θαλάσσιο εμπόριο αυτής της κατηγορίας δεν απείχε από το προπολεμικό επίπεδο του 1938 (βλ.Πίνακα Α.1.II), με μία έξαρση λόγω της έναρξης του πολέμου της Κορέας. Μετά το 1954-55 το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου άρχισε να αυξάνει με υψηλότερους ρυθμούς υποστηριζόμενο από την ύπαρξη μίας ισχυράς ζήτησης πρώτων υλών και κυρίως από την ανάπτυξη της χαλυβουργίας και την αύξηση των διακινούμενων ποσοτήτων άνθρακα . Διαπιστώνεται πάντως ότι η βεβαματική αύξηση του θαλασσίου εμπορίου την περίοδο αυτή οφείλεται κυρίως στο πετρέλαιο του οποίου η συμμετοχή στο σύνολο του παγκοσμίου εμπορίου γνώρισε σημαντικώτατη άνοδο (βλ.Πίνακα Α.1.III). Η ζήτηση μεταφοράς πετρελαίου συνέχισε να αυξάνει ακόμα και στη διάρκεια της σύντομης ύφεσης του 1953, ύφεση που είχε πολύ σημαντικώτερη επίπτωση στο θαλάσσιο εμπόριο των ξηρών φορτίων (βλ.Πίνακα Α.1.II). Στις αρχές της δεκαετίας του 60 ο όγκος του πετρελαίου που διακινήθηκε από τη θάλασσα ξεπέρασε το σύνολο των υπόλοιπων φορτίων, ενώ το 1970 ήταν εξαπλάσιος εκείνου στα 1950 και σχεδόν τριπλάσιος του όγκου που είχε μεταφερθεί το 1960.

Η συμπλήρωση της εικόνας των κύριων εξελίξεων του όγκου του θαλασσίου εμπορίου επιβάλλει την ανασκόπηση της εξέλιξης της ζήτησης που πηγάζει από τα κύρια ξηρά φορτία που μεταφέρονται σε χύδην μορφή.

---

(1) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Fearnley and Eger's Chartering Co, Ltd και B.P Trading Ltd. Δημοσιευμένα στο OECD, Maritime Transport 1974, Paris 1975, Statistical Annex, σ.22

Πίνακας Α.1.ΙΙΙ

Ποσοστιαία συμμετοχή του πετρελαίου στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο  
1948-1973

% τόννων

1938	27,2%
-----	
1948	42,9%
1949	42,9%
1950	42,9%
1951	41,5%
1952	44,9%
1953	45,0%
1954	45,1%
1955	43,8%
1956	44,3%
1957	45,2%
1958	47,8%
1959	49,5%
1960	50,0%
1961	50,4%
1962	52,0%
1963	52,6%
1964	52,3%
1965	52,4%
1966	53,4%
1967	54,0%
1968	54,9%
1969	56,0%
1970	56,1%
1971	57,6%
1972	58,1%
1973	57,9%

Πηγή: Πίνακας Α.1.ΙΙ

Τα 5 κυριώτερα φορτία αυτής της κατηγορίας, συγκεκριμένα το σιδηρομετάλλευμα, οι γαιάνθρακες, τα δημητριακά, βωξίτης και αλουμίνα και τα φωσφάτα, αποτελούσαν το 1960 το 42,2% του όγκου των διά θαλάσσης μεταφερομένων ξηρών φορτίων και το 1970 το 44,4%. Το εναπομένον μέρος των ξηρών φορτίων αποτελείται από τα υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία (ζάχαρη, γύψο, θειάφι, άλλα ορυκτά κλπ.) και από τα γενικά φορτία που κατά κανόνα μεταφέρονται από τα πλοία τακτικών γραμμών.

Ο Πίνακας Α.Ι.ΙV παρουσιάζει την εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς των 5 κυριώτερων χύδην φορτίων στη δεκαετία του 60 και στις αρχές της δεκαετίας του 70. Διαπιστώνεται ότι σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής ο όγκος των φορτίων αυτών που μεταφέρονται με bulk carriers αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς (πρβλ. Πίνακα Α.Ι.Υ) (1). Παρατηρείται επίσης ότι αν ο όγκος των 5 κύριων φορτίων υπερδιαπλασιάστηκε ανάμεσα στο 1960 και στο 1970, η κίνηση σε τόννους-μίλια τριπλασιάστηκε στη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Σε ότι αφορά κάθε ένα από τα 5 αυτά φορτία παρατηρείται ότι ο όγκος του διά θαλάσσης μεταφερόμενου σιδηρομεταλλεύματος παρουσίασε πολύ σημαντικούς ρυθμούς αύξησης, αποτέλεσμα της ανάπτυξης των βιομηχανικών κλάδων που χρησιμοποιούν μεγάλες ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος αναπτύχθηκε επίσης χάρη στην βιομηχανική ανάπτυξη της Ιαπωνίας, εξέλιξη που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης θαλάσσιας μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος τόσο σε τόννους αλλά ακόμα περισσότερο, δεδομένων των σχετικών αποστάσεων, της ζήτησης εκφρασμένης σε τόννους-μίλια.

---

Πίνακας Α.1.IV  
Εξέλιξη του Παγκόσμιου Διεθνούς Εμπορίου των 5 κυριώτερων  
χύδην φορτίων 1960-1974

T=τόννοι (σε εκατομ.)  
 Σιδηρ/λευμα Δημ/κά      Γαιανθ/κες      Βωξ-Αλουμ.      Φωσφάτα      Σύνολο

T-M=τόννοι-μίλια (σε δισεκ.)

	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M
1960	101	264	46	248	46	145	17	34	18	55	228	746
1961	98	298	57	283	48	157	17	35	19	60	239	833
1962	102	314	53	272	53	170	18	37	20	61	246	854
1963	107	348	59	304	64	202	17	35	22	67	269	956
1964	134	456	71	378	60	199	19	39	24	74	308	1.146
1965	152	527	70	386	59	216	21	46	25	85	327	1.260
1966	153	575	76	408	61	226	23	55	27	96	340	1.360
1967	164	651	68	380	67	269	25	62	28	103	352	1.465
1968	188	775	65	340	73	310	26	70	32	119	384	1.614
1969	214	919	60	307	83	365	30	84	32	118	419	1.813
1970	247	1.093	73	393	101	481	34	99	33	116	488	2.182
1971	250	1.185	76	406	94	434	35	108	35	121	490	2.254
1972	247	1.156	89	454	96	444	35	109	38	143	505	2.036
1973	298	1.398	139	760	104	467	38	133	43	159	622	2.917

Πηγή: OCDE, Les Transports Maritimes 1975, Paris, 1976, σ.124.

Πίνακας Α.1.V  
Μεταφορές των 5 κυριώτερων χύδην φορτίων με bulk carriers

T=τόννοι (σε εκατομ.)  
 Σιδ/μα      Δημ/κά      Γαιανθ/κες      Βωξ-Αλουμ.      Φωσφάτα      Σύνολο

T-M=τόννοι-μίλια (σε δισεκ.)

	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M	T	T-M
1960	31	98	1	5	3	13	3	6	-	-	38	122
1961	38	123	3	17	6	29	5	9	-	-	52	178
1962	47	149	7	38	12	59	6	11	-	-	72	257
1963	54	184	14	74	18	87	8	14	1	2	95	361
1964	80	278	16	90	25	121	10	18	1	4	132	511
1965	98	356	17	95	30	146	12	21	2	6	159	624
1966	107	424	25	151	34	167	13	26	4	12	183	780
1967	127	514	29	188	39	203	15	35	7	29	217	969
1968	151	653	40	233	48	269	16	39	12	56	267	1.250
1969	181	822	36	218	60	347	19	54	12	50	308	1.491
1970	212	976	43	257	70	421	20	62	14	55	359	1.771
1971	215	1.065	47	282	65	367	23	74	15	70	365	1.858
1972	220	1.080	64	361	74	391	24	80	19	86	401	1.998
1973	272	1.312	94	565	80	422	26	99	22	95	494	2.493

Πηγή: OCDE, Les Transports Maritimes 1975, Paris 1976, σ.124.

Το 1950 το ποσοστό της παγκόσμιας παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος που είχε εισέλθει στο διεθνές εμπόριο ήταν 17% (1). Το 1970 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 42,5% και το μεγαλύτερο μέρος του διακινείτο μέσω θαλάσσης. Ο όγκος σε τόννους του διακινούμενου από τη θάλασσα σιδηρομεταλλεύματος διπλασιάστηκε μεταξύ του 1960 και του 1970. Σε τόννους-μίλια η κίνηση του φορτίου αυτού εξελίχθηκε με ακόμα θεαματικότερο τρόπο και παρουσίασε αύξηση 314% στο ίδιο διάστημα. Στις εξελίξεις αυτές ο ρόλος της Ιαπωνίας υπήρξε κυρίαρχος αλλά πρέπει κατ' αρχήν να σημειωθεί ότι πρόκειται για το αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης νέων κοιτασμάτων εκτός Βορείου Ημισφαιρίου μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Σε ότι αφορά τους γαιάνερακες παρατηρείται από τον Πίνακα Α.1.IV. ότι εναλλάσσοντας συχνά θέση με τα σιτηρά, αποτελούν το δεύτερο ή τρίτο σε σειρά σημασίας διά θαλάσσης μεταφερόμενο ξηρό χύδην φορτίο. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 50 ο όγκος των θαλάσσια διακινούμενων γαιανεράκων γνώρισε σημαντικές διακυμάνσεις λόγω κατ' αρχήν του πολέμου της Κορέας, που προκάλεσε μία γρήγορη αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής, και στη συνέχεια με την κρίση του Σουέζ. Η κίνηση του γαιάνερακα μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρώπης (βλ. Πίνακα Α.1.VI) αντικατοπτρίζει τις εξελίξεις αυτές καθώς και την επίδραση της ύφεσης του 1958. Παρατηρείται όμως ότι η υποχώρηση του εμπορίου περιορίστηκε σχετικά στη διάρκεια του 1958 χάρη στο γεγονός ότι η ύφεση στη ζήτηση πρώτων υλών προκάλεσε πτώση των ναύλων σε επίπεδα που διευκόλυναν την υποκατάσταση ευρωπαϊκού γαιάνερακα από

---

(1) βλ. Charponiere J.R et Guegan J.C., op.cit., σ.4 .

γαιάνερακα εισαγόμενο από τις ΗΠΑ (1). Πρόκειται για ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του ρόλου των μεταφορών στην διαμόρφωση των εμπορευματικών ροών.

Πίνακας Α.1. VI  
Ευρωπαϊκές εισαγωγές γαιάνερακα από τις ΗΠΑ  
1950-1960

σε  
εκατομ.τόννους

1950	0,4
1951	24,5
1952	20,4
1953	7,5
1954	8,4
1955	23,9
1956	37,2
1957	44,5
1958	30,2
1959	16,9
1960	14,5

Πηγή: OCDE, Les Transports Maritimes 1960, Paris 1961, σ.14.

Μεταξύ του 1960 και του 1970 ο όγκος των θαλάσσια διακινούμενων γαιανεράκων υπερδιαπλασιάστηκε, +120% σε 10 χρόνια, ενώ ακόμα πιο σημαντική υπήρξε η αύξηση της κίνησης σε τόννους-μίλια που το 1970 είχε υπερτριπλασιαστεί σε σχέση με το 1960.

Σημαντική αύξηση παρουσίασε ανάμεσα στο 1960 και στο 1970 και η θαλάσσια διακίνηση του βωξίτη και της αλουμίνας, 100% σε τόννους και 191% σε τόννους-μίλια.

---

(1) Βλ.OCDE, Les Transports Maritimes 1960, Paris, 1961, σ.14.

Τα δημητριακά των οποίων η διακίνηση διά θαλάσσης ακολουθεί τις διακυμάνσεις των αποτελεσμάτων των συγκομιδών, παρουσίασαν μεταξύ της αρχής της δεκαετίας του 60 και της αρχής της δεκαετίας του 70 αύξηση 59% σε όγκο διακινούμενου φορτίου και 58% σε τόννους-μίλια.

Σε ότι αφορά τα γενικά φορτία, τα οποία όπως αναφέρθηκε ήδη μεταφέρονται κατά κανόνα με πλοία τακτικών γραμμών και περιλαμβάνουν προϊόντα κυρίως της μεταποίησης, δεν υπάρχουν λεπτομερείς διαθέσιμες στατιστικές σειρές για την περίοδο αυτή. Πάντως το 1966 το γενικό φορτίο αποτελούσε 49% του συνόλου των ξηρών φορτίων και 23% του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου συνολικά (1). Το 1969 τα αντίστοιχα ποσοστά δεν φαίνεται να είχαν δραματικά μεταβληθεί (2). Τα γενικά φορτία περιλαμβάνουν εμπορεύματα υψηλής αξίας με αποτέλεσμα η συμμετοχή της κατηγορίας στην αξία του συνόλου των μεταφερόμενων φορτίων να υπερβαίνει τη συμμετοχή της στον συνολικό όγκο των θαλάσσια διακινούμενων φορτίων. Στη διάρκεια της περιόδου που εξετάζεται στο πρώτο αυτό τμήμα της διατριβής η κατηγορία αυτή φορτίου διακινείται ουσιαστικά μεταξύ των παραδοσιακών βιομηχανικών κρατών περιλαμβανομένης της Ιαπωνίας. Ο Πίνακας Α.1.VII παρουσιάζει με σαφήνεια την κυριαρχία των χωρών αυτών στα γενικά φορτία.

---

(1) Βλ. Kuiler H., " Redistribuition de l'activite et des echanges; transit et infrastructure" στο: Les transports face aux changements structurels, Huitieme Symposium International sur la theorie et la pratique dans l'economie des transports, CEMT, Paris 1980, σ.111.

(2) Αφαιρέσαμε από το σύνολο του ξηρού φορτίου σε τόννους τα πάσης φύσεως ( κύρια και διάφορα ), χύδην φορτία. Οι αντίστοιχοι υπολογισμοί στους οποίους προβήκαμε για το 1966 δεν δίνουν σημαντικά διαφορετικά αποτελέσματα τόσο σε σχέση με το 1969 όσο και με τις εκτιμήσεις του Kuiler H. op.cit. (βλ.σημ.1) για το 1966.

Πίνακας Α.1.VII  
Βαλάσσια ροή των γενικών φορτίων (εκτός χωρών Ανατολικού μπλοκ)  
1966

σε εκατομ.τόννους

	(α) Παλαιοί Βιομηχανικοί Πόλοι	(β) Νέοι Βιομηχανικοί Πόλοι	Νέες Χώρες	Σύνολο
Παλαιοί Βιομηχανικοί Πόλοι (α)	* 188,3 *	* 20,5 *	* 39,2 *	* 248,0 *
Νέοι Βιομηχανικοί Πόλοι (β)	* 33,4 *	* 3,1 *	* 1,8 *	* 38,3 *
Νέες χώρες	* 51,9 *	* 1,1 *	* 9,8 *	* 62,8 *
Σύνολα	* 273,6 *	* 24,7 *	* 50,8 *	* 349,1 *
<hr/>				
% στο σύνολο				
Παλαιοί Βιομηχανικοί Πόλοι	* 53,9% *	* 5,9% *	* 11,2% *	* 71,0% *
Νέοι Βιομηχανικοί Πόλοι	* 9,6% *	* 0,9% *	* 0,5% *	* 11,0% *
Νέες Χώρες	* 14,9% *	* 0,3% *	* 2,8% *	* 18,0% *
Σύνολα	* 78,4% *	* 7,1% *	* 14,5% *	* 100,0% *

(α) Δυτική Ευρώπη, Βόρεια Αμερική, Ιαπωνία

(β) Αυστραλία, Ωκεανία, Νότια Αφρική

Πηγή: Kuiler H.C., " Redistrubition de l'activite et des echanges; transit et infrasrtructure " στο: Les transports face aux changements structurels, Huitieme Symposium International sur la theorie et la pratique dans l'economie des transports CEMT, Paris, 1980, σ.111.



A.1.2. Κύριες εξελίξεις της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών 1948-1973 .

-----

Το 1948, πρώτο έτος για το οποίο υφίστανται πλήρη στοιχεία μετά το τέλος των εκκεροπραξιών του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, ο παγκόσμιος στόλος ανερχόταν σε 80,3 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας. Στις παραμονές του πολέμου το 1939 η παγκόσμια χωρητικότητα ήταν 68,5 εκατομμύρια κ.ο.χ. Παρά την καταστροφή ενός σημαντικού μέρους του παγκόσμιου στόλου κατά τη διάρκεια των ετών 1939-1945, ο παγκόσμιος στόλος παρουσίασε στην ίδια χρονική περίοδο συνολική αύξηση κατά 13% (βλ. Πίνακα Α.1.VIII). Η αύξηση αυτή οφείλεται στην ναυπήγηση - κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες - ενός πολύ μεγάλου αριθμού εμπορικών πλοίων, φορτηγών όπως τα Λίμπερτυ και Βίκτορυ και δεξαμενοπλοίων όπως τα Τ2 για τις ανάγκες του πολέμου. Ο αριθμός των πλοίων Λίμπερτυ μόνο - τύπου φορτηγού πλοίου χωρητικότητας 7.500 κ.ο.χ περίπου - που ναυπηγήθηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες μέχρι το 1945 έφθασε τα 2.580 (1).

Ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε να αυξάνει στη διάρκεια των ετών αμέσως μετά τον πόλεμο και το 1955 ήδη ξεπέρασε το φράγμα των 100 εκατομμυρίων κ.ο.χ. Η τάση αυτή δεν θα ανακοπεί παρά μετά την πάροδο μεγάλου χρονικού διαστήματος από την εμφάνιση της κρίσης στη δεκαετία του 70 (2).

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε ο πρόεδρος της Επιτροπής των Ναυπηγείων των ΗΠΑ το 1960. Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει όλα τα Λίμπερτυς, με εξαίρεση αυτά που είχαν κατασκευαστεί για την ακτοπλοΐα ή για τη μεταφορά αρμάτων του στρατού κλπ, βλ. Τζαμτζής Α.Ι, Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες, Εστία, Αθήνα 1984, σ.66.

(2) βλ. Παράρτημα 1. και μέρος Β.

Πίνακας Α.1.VIII  
Παγκόσμιος στόλος 1939-1960

εκατομ.κ.ο.χ  
Παγκόσμιος στόλος

πλοία 100 κ.ο.χ και άνω.  
% αύξηση

1939 (γ)	68,5 ((65,6) (β))	..
1945 (α)	74,0 (γ)	* 1939-45 8,0% ((12,8%) (β))
		* ..
1948	80,3	...
1949	82,6	2,9%
1950	84,6	2,4%
1951	87,2	3,1%
1952	90,2	3,4%
1953	93,4	3,5%
1954	97,4	4,3%
1955	100,6	3,3%
1956	105,2	4,6%
1957	110,2	4,8%
1958	118,0	7,1%
1959	124,9	5,8%
1960	129,8	3,9%

(α) Εκτίμηση στις 30-9-45 του Υπουργείου Μεταφορών της Μεγ.Βρετανίας  
βλ. OCDE, Les Transports maritimes 1954, Paris, 1955

(β) Εξαιρούνται τα πλοία των Μεγάλων Λιμνών ΗΠΑ και Καναδά

(γ) Εξαιρείται ο παροπλισμένος εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ ενώ  
περιλαμβάνεται στα υπόλοιπα έτη

Πηγή: Lloyd's Register Statistical Tables

Σε σχέση με τη σύνθεση της παγκόσμιας χωρητικότητας παρατηρείται ότι η άνοδος της συμμετοχής των δεξαμενόπλοιων σε αυτήν είναι ήδη εμφανής από το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου (βλ.Πίνακα Α.1.IX). Σαν αποτέλεσμα της πολύ σημαντικής αύξησης της ζήτησης μεταφοράς πετρελαίου (βλ.ανωτέρω Α.1.α), τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το 1960 το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας έναντι 20% το 1948. Προς τα τέλη της περιόδου αυτής, το 1970, το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 38%.

## Πίνακας Α.1.IX

Εξέλιξη της χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων και bulk και ore carriers

Εκατομ.κ.σ.χ

πλοία 100 κ.σ.χ και άνω

	Παγκόσμιος στόλος	Δεξ/πλοία	Δεξ/πλοία% παγκ.στόλου	Bulk&Ore carriers	bulk&Ore% παγκ.στόλου
1939	68,5(65,6) (β) (δ)	11,4(γ)	17% (17%) (β)	..	..
1945 (α)	74,0(β) (δ)	14,0	19%	..	..
1948	78,0(β) (δ)	15,3(γ)	20%	..	..
1950	81,6 (δ)	17,1	21%	..	..
1951	84,2 (δ)	18,4	22%	..	..
1952	87,0 (δ)	20,0	23%	..	..
1953	90,1 (δ)	22,0	24%	..	..
1954	94,1 (δ)	24,6	26%	..	..
1955	97,1 (δ)	26,5	27%	..	..
1956	101,8 (δ)	28,2	28%	..	..
1957	106,8 (δ)	29,8	28%	..	..
1958	114,6 (δ)	33,4	29%	..	..
1959	121,4 (δ)	37,7	31%	..	..
1960	129,8	41,5	32%	..	..
1961	135,9	43,8	32%	..	..
1962	140,0	45,3	32%	..	..
1963	145,9	47,1	32%	..	..
1964	153,0	50,6	33%	16,7	11%
1965	160,4	55,0	34%	18,8	12%
1966	171,1	60,2	35%	23,3	14%
1967	182,1	64,2	35%	29,1	16%
1968	194,2	69,2	36%	34,9	18%
1969	211,7	77,4	37%	41,8	20%
1970	227,5	86,1	38%	46,7	20%
1971	247,2	96,1	39%	53,8	22%
1972	268,3	105,1	39%	63,5	24%
1973	289,9	115,4	40%	72,6	25%

(α) και (β) βλ. αντίστοιχες σημειώσεις Πίνακα Α.1.VIII ανωτέρω.

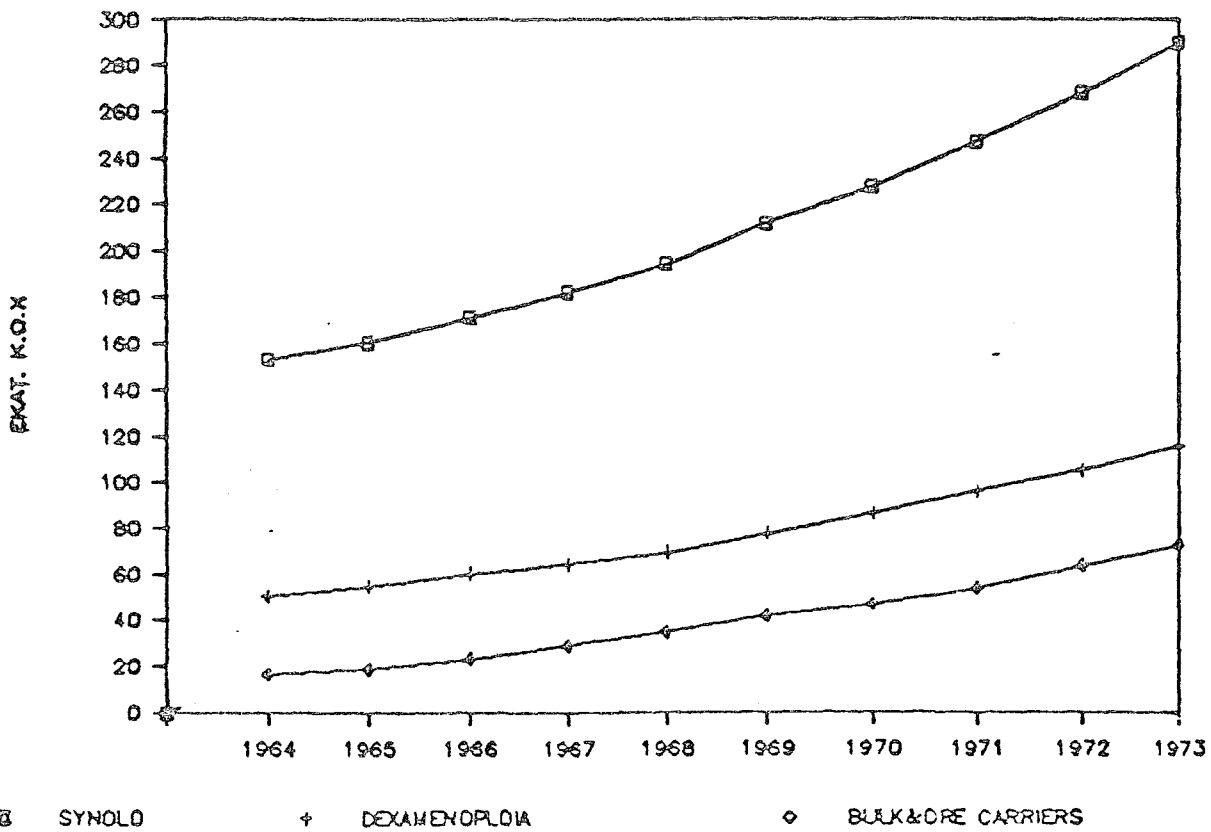
(γ) δεξαμενόπλοια άνω των 1000 κ.σ.χ

(δ) εξαιρείται ο στόλος των μεγάλων λιμνών ΗΠΑ και Καναδά

Πηγή: Για τα έτη 1939-1948, OECDE, Les Transports Maritimes 1954, Paris, 1955. Για τα έτη 1950-1959, OECDE, Les Transports Maritimes 1975, Paris, 1976. Για τα έτη 1960 - 1973, OECDE, Les Transports Maritimes 1984, Paris, 1985.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ BULK ΚΑΙ ORE CARRIERS 1964-1973.



⊠ SYNOLO

+ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

◇ BULK & ORE CARRIERS

ΠΗΓΗ: Πίνακας Α.1.ΙΧ

Στον τομέα των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, το τέλος της δεκαετίας του 50 χαρακτηρίστηκε από την ανάπτυξη του στόλου των μπαλκ κάρριερς για την μεταφορά χύδην φορτίων. Τα πλοία αυτά ήσαν μεγαλύτερου τοννάζ σε σχέση με το παραδοσιακό tramp πλοίο μεγέθους περίπου 10.000 dwt κατά την περίοδο αυτή (1). Παράλληλα στη δεκαετία του 60 κατασκευάστηκαν και τα πρώτα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων.

Σε ακολουθία της ανάπτυξης του θαλασσίου εμπορίου που επέτρεψε την μεταφορά σε χύδην μορφή από πλοία εξειδικευμένης κατασκευής εμπορευμάτων των οποίων οι μεταφερόμενες ποσότητες κατέστησαν αρκετά σημαντικές, σε όλη τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζεται στο παρόν κεφάλαιο τίθενται σε υπηρεσία πλοία διαρκώς και περισσότερο εξειδικευμένα .

Η επιμήκυνση των αποστάσεων μεταφοράς, στα πλαίσια του νέου γεωγραφικού σχήματος των θαλασσίων μεταφορών ωδήγησε στην αύξηση του ενδιαφέροντος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την κατασκευή νέων τύπων πλοίων με μεγαλύτερη δυνατότητα εναλλακτικών χρήσεων. Εμφανίστηκαν έτσι τα πλοία O/O (Ore/Oil) και τα πλοία O/B/O (Ore/Bulk/Oil) που επέτρεψαν την εναλλακτική η και ταυτόχρονη (2) - για ορισμένους συνδυασμούς φορτίων και υπό προϋποθέσεις - μεταφορά μεταλλεύματος, άλλων ξηρών χύδην καεώς και υγρών χύδην φορτίων.

---

(1) Την πρώτη νέα γενεά πλοίων tramp μετά την έναρξη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου αποτέλεσαν τα Liberty, τα Empire και τα Park, τύποι πλοίων που εμφανίστηκαν στη διάρκεια του πολέμου. Το τοννάζ τους ήταν περίπου 10.000 dwt και η μέση ταχύτητα τους 11 κόμβοι, βλ. Metaxas B., The Economics of Tramp Shipping, London, The Athlone Press, 1972, σ.84.

(2) βλ. Bauchet P., L'économie...op.cit., σ.560

Σε ότι αφορά το μέσο μέγεθος των πλοίων καθώς και την ταχύτητα τους, παρατηρείται ότι η αύξηση της παγκόσμιας χωρητικότητας συνοδεύτηκε από αύξηση του μέσου χωρητικότητας των πλοίων. Παρόμοια εξέλιξη σημειώθηκε και στην ταχύτητα τους.

Η εξέλιξη της μέσης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.1.Χ αντανακλά καθαρά την τάση προς την

Πίνακας 1.Α.Χ  
Μέση χωρητικότητα πλοίων 100 κ.ο.χ και άνω (α)

σε κ.ο.χ

	Παγκόσμιος στόλος	Αριθμός πλοίων	Μέση χωρητικότητα
1909	36.473.102	21.909	1.665
1939	68.509.432	29.763	2.302
1948	80.291.593	29.340	2.737
1953	93.351.800	31.797	2.936
1958	118.033.731	35.202	3.353
1963	145.863.463	39.571	3.686
1968	194.152.378	47.444	4.092
1973	289.926.686	59.606	4.864

(α) Το χαμηλό επίπεδο της μέσης χωρητικότητας οφείλεται στον υπολογισμό αλιευτικών και λοιπών άλλων μικρών πλοίων που δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στην καθαρή μεταφορική χωρητικότητα

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables, 1975

κατασκευή πλοίων διαρκώς μεγαλύτερου τοννάζ.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.1.Χ, στο διάστημα της εικοσαετίας 1948 -1968 το μέσο μέγεθος του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε

κατά 1.355 κ.ο.κ. Πρίν τον 2ο Παγκόσμιο πόλεμο είχαν χρειαστεί 30 χρόνια για να παρουσιαστεί αύξηση του μέσου μεγέθους κατά 637 κ.ο.κ μόνο (1), χαμηλότερη από την αντίστοιχη αύξηση στην πενταετία 1968-1973 .

Η επιτάχυνση της πορείας προς τον γιγαντισμό των νεοναυπηγούμενων πλοίων προς το τέλος της δεκαετίας του 60-αρχή της δεκαετίας του 70, διαγράφεται από τα στοιχεία του Πίνακα Α.1.ΧΙ .

Πίνακας Α.1.ΧΙ  
Εξέλιξη του μέσου τοννάζ των πλοίων σε υπηρεσία και  
υπό παραγγελία  
1969-71

σε D.W.T

	Υφιστάμενα πλοία			υπό παραγγελία		
	1/1/69	1/1/70	1/1/71	1/1/69	1/1/70	1/1/71
Οre carriers	28.500	30.300	32.900	70.400	79.600	67.300
Πλοία συνδ. μεταφορών	58.300	62.600	68.900	107.900	131.200	152.400
Άλλα Bulk carriers	26.600	27.200	27.900	32.700	36.400	40.500
Σύνολο Bulk carriers	29.700	30.800	32.300	44.700	59.100	69.000
Δεξαμενόπλοια	38.300	41.800	46.900	152.800	146.900	162.600

Πηγή: OECD, Maritime Transport 1970, Paris 1971, σ.65.

(1) για το χαμηλό μέγεθος της μέσης χωρητικότητας διαχρονικά βλ. σημείωση (α) του Πίνακα Α.1.Χ ανωτέρω.

Όπως υποδεικνύουν τα στοιχεία του Πίνακα , η τάση προς τον γιγαντισμό των πλοίων είναι σαφώς ισχυρότερη, στα τέλη της δεκαετίας του 60 και στις αρχές της δεκαετίας 70 στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Τα εν υπηρεσία πλοία κύδην ξηρού φορτίου με τοννάζ μεγαλύτερο των 100.000 είναι πολύ λίγα το 1970. Η τάση προς τον γιγαντισμό υπήρξε αποτέλεσμα της συνεχούς προσπάθειας για συμπίεση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων.

Η τάση προς την αύξηση του μεγέθους των πλοίων συνοδεύτηκε από την προσφυγή στη αυτοματοποίηση των νέων κατασκευών. Στις αρχές της δεκαετίας του 60 παρατηρούνται οι πρώτες προσπάθειες εφαρμογής τεχνικών αυτοματοποίησης, κυρίως στις τακτικές γραμμές (1). Ακριβώς στον τομέα των τακτικών γραμμών θα σημειωθεί στα μέσα της δεκαετίας 1960 μία σημαντικώτατη εξέλιξη. Το 1966 σηματοδοτεί μία μεγάλη καμπή στην ανάπτυξη όχι μόνο των τακτικών γραμμών αλλά των διεθνών μεταφορών γενικώτερα (2): στις 23 Απριλίου 1966 το πλοίο μεταφοράς container Fairland της Αμερικανικής εταιρείας Sea-Land, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 266 containers των 36 ft. αναχώρησε από το Πορτ Ελίζαμπε των ΗΠΑ για Ρότερνταμ, Βρέμη και Γκραίνιτςμάρουε. " Η εποχή της εμπορευματοκιβωτιοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών είχε αρχίσει" (3).

(1) Βλ. Metaxas B., The Economics of Tramp Shipping, London, The Athlone Press, 1972, σ.88.

(2) Τα πρώτα πλοία μεταφοράς Ε/Κ δρομολογήθηκαν στις ακτοπλοϊκές μεταφορές των ΗΠΑ το 1952. Αυτή η τεχνική μεταφοράς χρησιμοποιήθηκε επίσης, πριν το 1966, από τον αμερικανικό στρατό στις στρατιωτικές μεταφορές στη διάρκεια του πολέμου του Βιετνάμ, βλ. Callou R. και Schwartz D., " Les Transports combines; aspects techniques, économiques et commerciaux", στο CEMT, op.cit. σ.σ. 149-221, σ.157.

(3) Βλ. Jennings E., Cargoes: a centenary study of the Far Eastern Freight Conference, Singapore Meridian Communications, 1980, σ.60



Μετά την ημερομηνία αυτή, η εμπορευματοκιβωτιοποίηση των τακτικών γραμμών εξελίχθηκε με ταχύτατους ρυθμούς και μετά το θαλάσσιο δρομολόγιο Ανατολικές Ακτές των ΗΠΑ-Βόρεια Ευρώπη, επεκτάθηκε και στα δρομολόγια Βόρειος Αμερική-Ιαπωνία και Ευρώπη-Ιαπωνία (1968) για να επεκταθεί αργότερα στις συνδέσεις της Βορείου Αμερικής, της Ευρώπης και της Ιαπωνίας με την Αυστραλία (1970) (1). Στη διάρκεια της ίδιας περιόδου, προς το μέσον της δεκαετίας του 60, εμφανίστηκαν τα πλοία Ro/Ro και η συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος, εξέλιξη που προηγήθηκε σημειωτέον της εμπορευματοκιβωτιοποίησης. Στο τέλος της δεκαετίας 60-αρχές των ετών 70 εισάγονται επίσης τεχνικές μεταφοράς με φορτηγίδες που επιτρέπουν την τοποθέτηση φορτηγίδων επί, η μέσα στο πλοίο. Την πρώτη τεχνική αποτέλεσε το σύστημα LASH (Lighter Aboard Ship) και ακολούθησε το σύστημα SEABEE. Οι τεχνικές αυτές συμβάλουν στην αποφυγή των καθυστερήσεων στα τερματικά σημεία και καθιστούν τα φορτηγιδοφόρα πλοία εντελώς ανεξάρτητα της διαθεσιμότητας των λιμένων (1).

Η μεταφορά φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια (containers), η τεχνική roll-on/roll-off και τα φορτηγιδοφόρα πλοία συντέλεσαν σε μία πολύ σημαντική μείωση του κόστους και της διάρκειας της φορτοεκφόρτωσης. Η εισαγωγή αυτών των τεχνικών αποτέλεσε τη βάση μίας χωρίς προηγούμενο ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών .

Οεδομένου του συνόλου των εξελίξεων αυτών μπορεί να διατυπωθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά στις παραμονές της μεγάλης κρίσης των ετών 70 και 80 είχε υποστεί βαθείς μεταβολές που μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

---

(1) βλ. Callou R. και Schwartz D., op.cit. σ.171-172.

## α. αύξηση της εξειδίκευσης:

Τη θέση του διαχωρισμού των πλοίων μεταφοράς φορτίου πριν από τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο σε δύο ουσιαστικά μεγάλες κατηγορίες, φορτηγά και δεξαμενόπλοια καταλαμβάνει ο διαχωρισμός σε (1) :

- bulk carriers
- ore carriers
- πλοία μικτού φορτίου (O/O, O/B/O)
- κλασικά φορτηγά
- πλοία μεταφοράς Ε/Κ
- Ro/Ro's
- φορτηγιδοφόρα
- δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού
- δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου
- υγραεριοφόρα
- πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων κλπ.

Η τάση προς την εξειδίκευση των πλοίων συνοδεύτηκε όπως φαίνεται από την ανάπτυξη των πλοίων μικτού φορτίου, και από την κατασκευή πλοίων πολλαπλών δυνατών χρήσεων (1) καθώς η εξειδίκευση συναντούσε τα όρια της.

## β. εμφάνιση νέων τεχνικών θαλάσσιας μεταφοράς:

- μεταφορά σε Ε/Κ
- τεχνική Roll-on/Roll-off
- μεταφορά φορτηγίδων από πλοία

---

(1) βλ. και Παραρτήματα 8 και 10 που αναφέρονται στην επόμενη περίοδο.

(2) multi-purpose.

- γ. θεαματική αύξηση του μέσου και ανώτατου μεγέθους των πλοίων.
- δ. εισαγωγή της αυτοματοποίησης της λειτουργίας του πλοίου.

Η εμφάνιση αυτών των εξελίξεων δεν υπήρξε όμως ομοιόμορφη στο χρόνο και στο χώρο. Καθίσταται έτσι αναγκαία η συνοπτική εξέταση της ανάπτυξης των διάφορων εθνικών στόλων στη διάρκεια της αντίστοιχης περιόδου, από το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου έως την εμφάνιση της κρίσης στη δεκαετία του 70 με σκοπό να προσδιοριστεί ο βαθμός προσαρμογής τους στις μεταβολές που σημειώθηκαν στην πλευρά της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, όπως η προσαρμογή αυτή αντανακλάται στην εξέλιξη της δομής των διάφορων στόλων. Ταυτόχρονα οι εξελίξεις στις διάφορες ναυτιλίες διαμορφώνουν ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα πρέπει να διερευνηθεί η θέση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία στη διάρκεια αυτής της περιόδου, θέση αφετηρία για την εξέλιξη και την προσαρμογή της στη διάρκεια των ετών της μακρόχρονης κρίσης που ακολούθησε.

Η ανάλυση όμως της εξέλιξης της χωρητικότητας και των μεριδίων που κατείχαν στην αγορά οι κύριοι εμπορικοί στόλοι καθώς και της πορείας της εξειδίκευσης τους οφείλει να λάβει υπόψη της τις γενικές εξελίξεις στις κύριες ναυλαγορές για την περίοδο ως την μεγάλη κρίση που ξέσπασε μετά το 1973. Η σύντομη εξέταση των εξελίξεων στις ναυλαγορές και των βασικών αιτιών τους παρέχουν ένα γενικό πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούν να εκτιμηθούν οι επιμέρους πορείες των κυριώτερων εμπορικών στόλων.

-----

-----

### A.1.3. Εξέλιξη των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές

---

Η εξέταση των εξελίξεων στις κύριες ναυλαγορές δεν πρέπει να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι επί μέρους στρατηγικές των επιχειρήσεων και των στόλων σε εθνικό επίπεδο αποτελούν την απάντηση στις διακυμάνσεις των ναύλων. Οποσδήποτε η παρατήρηση αυτή ισχύει όμως δεν θα πρέπει να αγνοηθεί ο ρόλος των στρατηγικών αυτών σε συνολικό επίπεδο στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων δεδομένου εξάλλου και του εξωγενούς ως προς την ναυτιλία χαρακτήρα πολλών στρατηγικών επιλογών (1).

Στην ουσία τα παραπάνω ενσωματώνονται στις μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης κυρίως στην μακροπρόθεσμη περίοδο. Με την έννοια αυτή η επισκόπηση των κύριων ναυλαγορών για τη μεταπολεμική περίοδο ως την εμφάνιση της κρίσης, που επιχειρείται στην παράγραφο αυτή, στηρίζεται στις κύριες τάσεις των ναυλαγορών που προκύπτουν από την πορεία των συνολικών ετήσιων δεδομένων όπως εκφράζονται από τους επιλεγμένους εδώ ναυλοδείκτες. Η σύντομη αυτή επισκόπηση είναι αναγκαία για την τοποθέτηση των εξελίξεων της ανάπτυξης των σημαντικότερων στόλων και του ελληνικού στόλου στα πλαίσια της συγκυρίας.

Δύο επισημάνσεις καθίστανται στο σημείο αυτό αναγκαίες. Η πρώτη αφορά τον διαφορετικό χαρακτήρα της ναυλαγοράς για τα πλοία τακτικών γραμμών και της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς φορτίων

---

(1) Βλ. κατωτέρω Μέρος Β. για τον ρόλο των επιλογών αυτών στη διαμόρφωση ενός νέου Διεθνούς Καταμερισμού Εργασίας στις Θαλάσσιες Μεταφορές .

χύδην (1) .Ο διαφορετικός αυτός χαρακτήρας εξηγεί και την παρατηρούμενη διαφοροποίηση της εξέλιξης των ναύλων στις δύο αυτές αγορές (βλ. Πίνακα Α.1.ΧΙΙ και ΔΙΑΓΡ.3 για μία μερική σύγκριση). Οποσδήποτε στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι το καθεστώς των αφανών εκπτώσεων κάθε μορφής που παρέχεται από τις διασκέψεις στους φορτωτές αν ληφθεί υπόψη θα μετέβαλε την εικόνα δεδομένης της έκτασης τους σε περιόδους κρίσης (2). Σε κάθε περίπτωση δεν παύει να ισχύει το ότι ο ολιγοπωλιακός χαρακτήρας της αγοράς τακτικών γραμμών οποσδήποτε συντελεί σε υψηλότερες τιμές και μεγαλύτερη αντίσταση των ναύλων σε περιόδους ύφεσης. Η δεύτερη επισήμανση σχετίζεται με το ότι, όπως έχει ήδη αναφερθεί (3) η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία δραστηριοποιείται παραδοσιακά στον τομέα της TRAMP ναυτιλίας. Η δραστηριοποίηση της στην ναυτιλία τακτικών γραμμών καταγράφεται ουσιαστικά από ευκαιριακή ως ανύπαρκτη όπως αναλύεται στη συνέχεια.

Δεδομένων των όσων αναφέραμεν αμέσως παραπάνω, θα σταθούμε διεξοδικότερα στην εξέλιξη των ναύλων στις ναυλαγορές πλήν τακτικών γραμμών χωρίς να αποτολμηθεί η επιστημονικά προκλητική - αλλά και για το λόγο αυτό αιτούμενη διακριτή μελέτη - συσχέτιση της πορείας των ναύλων στην ναυτιλία TRAMP και στη ναυτιλία LINER.

Όπως φαίνεται από τον πίνακα Α.1.ΧΙΙΙ σε ότι αφορά τους ναύλους για τα ελεύθερα πλοία ξηρού φορτίου οι διακυμάνσεις που παρατηρούνται

---

(1) βλ. Παράρτημα Β.

(1) βλ. Bauchet Pierre op.cit.p.469-470.

(2) βλ. ανωτέρω σ.3 Εισαγωγής.

## Πίνακας Α.1.ΧΙΙ

Εξέλιξη των ναύλων στη ναυλαγορά πλοίων τακτικών γραμμών  
και στη ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων  
 1960-1976

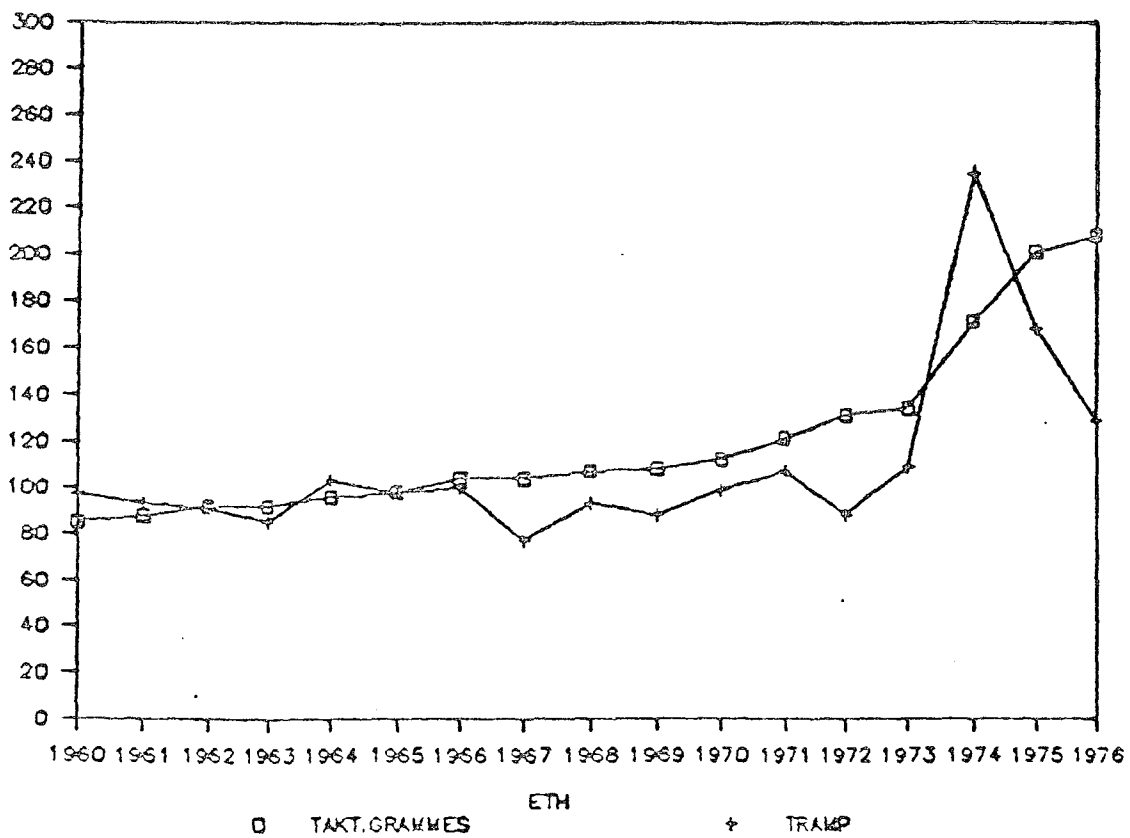
1η Ιανουαρίου		
	Γερμανικός Δείκτης τακτικών γραμμών 1965=100	Ναυλοδείκτης χύδην Norwegian Shipping News 6/1965-6/1966=100
1960	85	97
1961	88	93
1962	92	91
1963	92	85
1964	96	103
1965	98	98
1966	104	100
1967	104	77
1968	107	93
1969	108	88
1970	112	99
1971	121	107
1972	131	88
1973	134	109
1974	171	235
1975	201	168
1976	208	129

Πηγή: Στοιχεία Norwegian Shipping News. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν μέρος του πίνακα που περιλαμβάνεται στο P. Bauchet, L'conomie... op.cit., σ.538, Annexe 12.

στους ναύλους είναι σημαντικές. Για αναλυτικούς λόγους επιλέχθηκε η διεξοδικότερη εξέταση της εξέλιξης των ναύλων ξηρών χύδην φορτίων για το σύνολο της μεταπολεμικής περιόδου έως τις αρχές της

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ  
1960-1976



Πηγή: Πίνακας Α.1.ΧΙΙ

δεδομένης της δυνατότητας παρακολούθησης των εξελίξεων αυτών μέσα από πρωτογενή στοιχεία οπωσδήποτε απλούστερου χειρισμού σε ότι αφορά διαχρονικές συγκρίσεις από εκείνους των τάνκερς. Ένας δεύτερος παράγοντας είναι αυτός της επίδρασης των πολιτικών-στρατιωτικών κρίσεων που σχετίζονται με τη διώρυγα του Ιουέζ. Η ανελαστική διάρθρωση του πετρελαϊκού εμπορίου οδήγησε αναπόφευκτα σε οξύτερες διακυμάνσεις λόγω του εξωγενούς αυτού παράγοντα της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων. Σε κάθε περίπτωση τα παραπάνω γίνονται αποδεκτά στα πλαίσια μίας γενικής και σε καμμία περίπτωση εξαντλητικής και λεπτομερούς ανάλυσης των εξελίξεων των ναύλων στην από το τέλος του 2ου Παγκόσμιου ως το φθινόπωρο του 73 (1).

Όπως είναι γνωστό (2) η μακροπρόθεσμη εξέλιξη της ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων και της ναυλαγοράς πλοίων κύδην ξηρών φορτίων υπήρξε "περισσότερο ή λιγώτερο παράλληλη" (2) στη διάρκεια της περιόδου που εξετάζεται στο παρόν κεφάλαιο (3).

Χωρίς πάντα να επιχειρείται εδώ μία διεξοδική ανάλυση του θέματος,

- 
- (1) Για μία εκτενέστερη αναφορά στις διακυμάνσεις των ναύλων και της σχέσης τους με αυτές του διεθνούς εμπορίου βλ. Metaxas B.N., *The economics of tramp shipping*, op.cit., σ.σ. 183-190.
- (2) βλ. - όπως επίσης και για αναλυτικώτερο σχολιασμό σέ ότι αφορά το ρόλο των εξωγενών παραγόντων στις διακυμάνσεις των ναυλαγορών - Faust P., The influence of exogenous factors on freight rate development, Institute of Shipping Economics Bremen, Bremen 1976. Για το ίδιο θέμα βλ. επίσης Metaxas B.N., *The economics of tramp shipping*, op.cit. καθώς και Bauchet P., *L'economie du transport international*, op.cit., σ.485
- (3) ένα ακόμα ενδιαφέρον σημείο αποτελεί η σχέση ανάμεσα στις χρονοναυλώσεις και στις ναυλώσεις voyage ή trip στις αγορές ξηρών και υγρών φορτίων καθώς και μεταξύ του εύρους των διακυμάνσεων των ναύλων των δύο αυτών κύριων τύπων ναύλωσης σε κάθε μία από τις δύο αυτές ναυλαγορές.



Πίνακας Α.1.ΧΙΙΙ  
 Εξέλιξη των ναύλων 1948-1976  
 Δείκτης χρονοναύλωσης για πλοία ξηρού φορτίου (1)  
 1976=100 (2)

Tramp time charter index	
1948	77
1949	64
1950	65
1951	134
1952	85
1953	52
1954	61
1955	111
1956	148
1957	103
1958	47
1959	48
1960	56
1961	62
1962	50
1963	59
1964	67
1965	75
1966	74
1967	73
1968	77
1969	78
1970	140
1971	72
1972	76
1973	196
1974	220
1975	95
1976	100

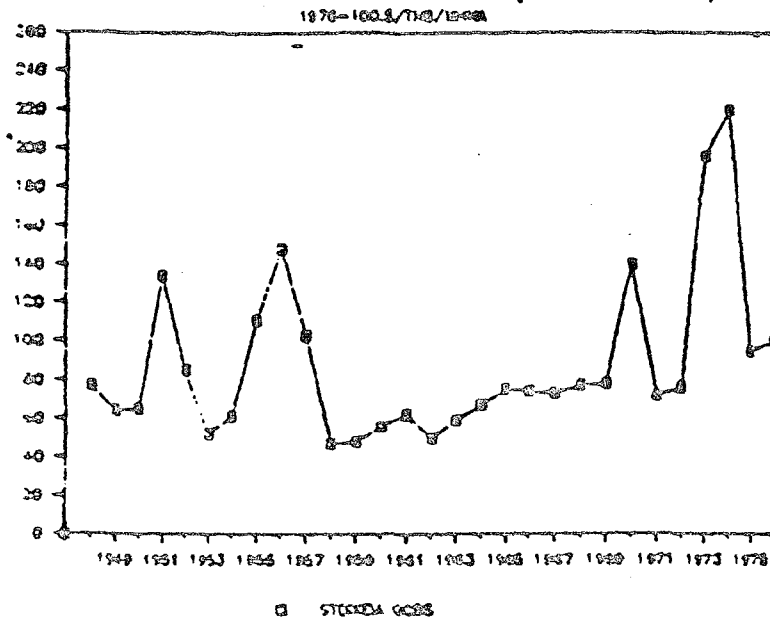
Πηγή: General Council of British Shipping .

(1) με βάση \$/dwt/μήνα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι διακυμάνσεις στην ισοτιμία του δολλαρίου.

(2) ο δείκτης αυτός όπως επισημαίνεται και από την πηγή του δεν βασίζεται σε επανυπολογισμένο δείκτη. Για το λόγο αυτό ο δείκτης παρέχει πληροφορίες περισσότερο για την κατεύθυνση των εξελίξεων και πρέπει να ληφθεί υπόψη με βάση τις παραπάνω επισημάνσεις.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.

## TRAMP TIME CHARTER INDEX (1948-1976)



Πηγή: Πίνακας Α.1.ΧΙΙΙ

## Πίνακας Α.1.ΧΙΥ

Παραδείγματα (α) αποστάσεων ναυσιπλοΐας μεταξύ λιμένων ανατολικά και δυτικά του Ιουέζ μέσω της διώρυγας και με περίπλοο του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας

Απόσταση (ναυτ.μίλια)

	μέσω Ιουέζ	μέσω Ακ. Καλής Ελπίδας	αύξηση
Βομβάη-Οδησσός	4.174	11.814	180%
Σύδνεϋ-Λονδίνο	11.529	12.962	12%

(α) περιλαμβάνονται δύο παραδείγματα που αναφέρονται στην πηγή και αφορούν το ανώτερο και κατώτερο ποσοστό μεταβολής που παρατίθεται.

Πηγή: BP Tanker Company Limited, World Wide Marine Distance Tables (London, 1958) στο The economic effects of the closure of the Suez Canal, U.N., TD/B/C.4/104/Rev.1, New York, 1973, σ.5

όπως μπορεί να παρατηρηθεί σχετικά εύκολα από τα παραπάνω στοιχεία οι περίοδοι υψηλών ναύλων μπορούν να συσχετισθούν άμεσα με εξωγενείς παράγοντες κυρίως πολιτικο-στρατιωτικές κρίσεις. Δεν είναι δυνατόν βέβαια να παραγνωρισθεί ο ρόλος της γενικής οικονομικής συγκυρίας όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των υψηλών ναύλων στις αρχές της δεκαετίας του 70 (1). Η έναρξη όμως του πολέμου της Κορέας το 1950, το κλείσιμο του Σουέζ το 1956, ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή το 1967 είναι δυνατόν να συσχετισθούν ευθέως με τις παρατηρούμενες παραπάνω διακυμάνσεις των ναύλων (2). Αλλά αυτό δεν αποτελεί επαρκή βάση για την ερμηνεία και πρόβλεψη των διακυμάνσεων αυτών. Τέτοιες φύσης εξωγενείς παράγοντες τείνουν οπωσδήποτε μέσα από την αύξηση των ζητούμενων ποσοτήτων αλλά ή/και της αύξησης των αποστάσεων όπως στην περίπτωση του κλεισίματος του Σουέζ να οδηγούν σε απότομη αύξηση της ζήτησης ενώ βραχυπρόθεσμα η προσφορά παραμένει ανελαστική. Η επέλευση όμως της ύφεσης (2) και κυρίως η διάρκεια του σταδίου της δυσπραγίας συσχετίζονται περισσότερο από το πέρας των επιδράσεων του εξωγενούς παράγοντα με τις μεταβολές της προσφοράς χωρητικότητας. Η "ενδημική τάση για υπερεπένδυση" (3) στη διάρκεια των περιόδων υψηλών ναύλων

---

(1) βλ. Faust P., op.cit., σ.16 και Harald Hansen, The Developing Countries and International Shipping, World Bank Staff Working paper 502, BIRD 1981, σ.7.

(2) βλ. Ομιλία Γραμμένου Κ. στη συνάντηση Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, Ναυτικά Χρονικά 15/11/85 σ.13 όπου εκτός από τις ανοδικές τάσεις στις ναυπηγήσεις σαν ανταπόκρισης στα παραπάνω γεγονότα και σαν παράγοντας επιτάχυνσης της ύφεσης αναφέρονται και οι αγορές πλοίων. Στην ανάλυση των αιτιών της κρίσης στη δεκαετία του 70 και 80 ειδικότερα θα επανέλθουμε διεξοδικά κατωτέρω στο Κεφ.Β.1.

(3) βλ. Metaxas B.N., The economics of tramp shipping, op.cit., σ.224-228

αποτελεί έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες των παρατεταμένων υφεσεων που ακολουθούν τις παραδοσιακά λιγώτερο μακροχρόνιες περιόδους ευδαιμονίας (1). Το σημείο αυτό τείνει να συνηγορεί, για την περίοδο που εξετάζεται στο παρόν κεφάλαιο, στη διατήρηση βασικών χαρακτηριστικών ενός ανταγωνιστικού χαρακτήρα της διάρθρωσης της αγοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ο ανελαστικότερος χαρακτήρας της προσφοράς στη βραχυχρόνια περίοδο

- (1) Μία απόπειρα εντελώς στοιχειώδους οικονομετρικής προσέγγισης των διακυμάνσεων των ναύλων που επιχειρήσαμε εδώ δεν φαίνεται να έρχεται σε αντίθεση με τις παραπάνω παρατηρήσεις σε σχέση με το ρόλο των εξωγενών παραγόντων. Τα αποτελέσματα της παλινδρόμησης με ερμηνευτικές μεταβλητές των ναύλων ξηρού χύδην φορτίου το σύνολο του διακινηθέντος ξηρού φορτίου για τα έτη 1950-73 και το μέγεθος του στόλου πλήν δεξαμενοπλοίων βελτιώθηκαν σαφώς όταν έγινε απόπειρα να εισαχθούν με τη μορφή ψευδομεταβλητής οι επιδράσεις εξωγενών παραγόντων όπως οι πολιτικοστρατιωτικές κρίσεις. Εδώ βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί, εκτός από τον απλα ενδεικτικό χαρακτήρα αυτής της οικονομετρικής προσέγγισης, ότι η *a priori* ήταν γνωστές ανεπάρκειες όπως η δυνατότητα βελτίωσης της ερμηνευτικής ικανότητας της εξίσωσης με επιλογή καταλληλότερων στοιχείων όπως των ποσοτήτων σε τοννο-μίλια. Μία τέτοια επιλογή θα συντελούσε στην προσπάθεια ευκολότερης διάκρισης του παράγοντα απόσταση και του παράγοντα αύξηση της διεθνούς έντασης στο επίπεδο των ναύλων. Ακόμα η επιλογή του συνόλου του στόλου πλην δεξαμενοπλοίων σίγουρα θα μπορούσε να βελτιωθεί αλλά περιορίστηκε και αυτή από τη δυνατότητα διάθεσης συνεχών και συγκρίσιμων στοιχείων. Η εισαγωγή περισσότερων μεταβλητών οδηγεί βέβαια και στην ανάγκη διερεύνησης περισσότερων στατιστικών προβλημάτων. Συνοπτικά και με τις παραπάνω επιφυλαξεις σημειώνεται ότι ο  $R^2$  πήρε τις μεγαλύτερες τιμές με συντελεστές των ανεξάρτητων μεταβλητών σε επίπεδο σημαντικότητας 0,05 για όλες τις (συνεχ. στην επ.σελ.)

---

(συν. υποσημ.1 από τη σ.55)

ερμηνευτικές μεταβλητές όταν δόθηκαν θετικές τιμές για τα έτη του πρώτου κλεισίματος του Ιουέζ και μόνο. Τα αποτελέσματα αυτά ήσαν καλύτερα από όταν δόθηκε τιμή 1 και για τα έτη του δεύτερου κλεισίματος του καναλιού αποτέλεσμα που συμφωνεί με την παρατήρηση του Faust P., *The influence of exogenous factors*, op.cit., σ.12, ότι η γενική οικονομική κατάσταση και η σχετικά μικρή σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια σημασία του Ιουέζ για την διακίνηση ξηρών φορτίων καθώς και η μεγαλύτερη δυνατότητα γεωγραφικής υποκατάστασης για τα ξηρά φορτία οδήγησαν σε πολύ μικρότερη επίδραση του δεύτερου κλεισίματος του Ιουέζ στην αγορά αυτή. Ο πόλεμος του Βιετνάμ δεν φάνηκε να ασκεί κάποια επίδραση αντίθετα όταν πάρθηκε υπόψη όλα τα αποτελέσματα των παλινδρομήσεων χειροτέρευσαν. Το παράδοξο είναι ότι το ίδιο συνέβη και όταν πάρθηκε υπόψη η επίδραση του Πολέμου της Κορέας. Όταν όμως χρησιμοποιηθούν 2 ψευδομεταβλητές η πρώτη για τις επιδράσεις διεθνούς διάστασης συρράξεων και η δεύτερη για την επίδραση του κλεισίματος του Ιουέζ ο  $R^2$  αυξήθηκε ενώ οι συντελεστές εκτός του διεθνούς εμπορίου που ήταν στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο 0,1 ήσαν στατιστικά σημαντικοί σε επίπεδο 0,05. Και πάλι όταν συμπεριλάβουμε τον πόλεμο του Βιετνάμ τα αποτελέσματα χειροτέρευσαν και συνηγορούν στην απόφαση να μην λάβουμε υπόψη αυτή τη σύγκρουση όπου δεν ενεπλάκη το σύνολο της διεθνούς κοινότητας όπως στην περίπτωση της Κορέας. Όσο αφορά το δεύτερο κλείσιμο του καναλιού ίσχυαν και πάλι τα προαναφερθέντα. Σε κάθε περίπτωση τα παραπάνω αποτελέσματα δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη παρά μόνο ενδεικτικά για το ρόλο των εξωγενών παραγόντων δεδομένης και της περιορισμένης καταλληλότητας της ερμηνευτικής μεταβλητής που αφορά γενικό σύνολο ξηρών φορτίων. Τα δεδομένα που αφορούν το σύνολο αυτό περιέχονται στον Πίνακα Α.1.ΙΙ, σ.49, παραγραφ.Α.1.1. Για μία επισκόπηση των οικονομετρικών μοντέλων που σχετίζονται με το επίπεδο των ναύλων βλ. Shimojo T., Economic Analysis of Shipping Freights, Research Institute for Economics & Business Administration, Kobe University, Kobe, Japan, 1979, σ.89 και επ.

τοσο σε σχέση με τη μακροχρόνια περίοδο (1) αλλά και σε σχέση με την δυνατότητα μεγαλύτερων διακυμάνσεων της ζήτησης (2) στις αγορές που κυρίως εξετάστηκαν στο κεφάλαιο αυτό (3) ήδη οδήγησε στην υιοθέτηση μίας μακροπρόθεσμης οπτικής στην ανάλυση των τάσεων της προσφοράς στην παράγραφο Α.1.2. Στα πλαίσια της προβληματικής της διατριβής το ενδιαφέρον επικεντρώνεται πλέον με βάση την ίδια οπτική στις εξελίξεις της προσφοράς στο επίπεδο των διαφόρων ναυτιλιακών χωρών πριν από το ξέσπασμα της μεγάλης κρίσης που σφράγισε τις δεκαετίες 70 και 80.

- 
- (1) Βλ. Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, εκδ. Παπαζήση Αθήνα 1988, Κεφ.4.
- (2) Βλ. Metaxas Β.Ν., The economics of tramp shipping, op.cit., σ.199
- (3) Με βάση τη γνωστή δυνατότητα υποκατάστασης του πλοίου τακτικών γραμμών από το παραδοσιακό tramp η άποψη ότι επίδραση των εξωγενών παραγόντων δεν υφίσταται για τα πλοία τακτικών γραμμών (βλ. Faust Ρ., op.cit., σ.14) λόγω της δυνατότητας προσφυγής στην αγορά ελεύθερων πλοίων μπορεί να γίνει περισσότερο αποδεκτή για την πρώτη περίοδο αν ληφθεί υπόψη η αυξημένη εξειδίκευση των πλοίων τακτικών γραμμών στην επόμενη περίοδο, εξέλιξη που δρομολογήθηκε ήδη από τα τέλη της πρώτης περιόδου μεταπολεμικής. Το φαινόμενο αυτό περιορίζει ουσιαστικά την δυνατότητα υποκατάστασης από ελεύθερα φορτηγά, τουλάχιστον για τη βραχυπρόθεσμη περίοδο. Έτσι η προσφορά στην αγορά αυτή θα πρέπει πλέον να θεωρηθεί επίσης ιδιαίτερα ανελαστική στη βραχυπρόθεσμη περίοδο. Ανεξάρτητα πάντως από τις εξελίξεις αυτές παραμένει ένα ερώτημα για τις περιόδους όπου η επίδραση των εξωγενών παραγόντων οδηγεί στην υπεραπασχόληση της υφιστάμενης χωρητικότητας των ελεύθερων φορτηγών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.2. Διεθνής καταμερισμός εργασίας στη ναυτιλία 1945-1973.

---

Σε αυτό το κεφάλαιο εξετάζεται η εξέλιξη των κυριώτερων, διεθνώς, εμπορικών στόλων τόσο σε ότι αφορά την ποσοτική πλευρά της ανάπτυξης τους όσο και σε ότι αφορά την εξειδίκευσή τους στις διάφορες κατηγορίες χωρητικότητας στη διάρκεια της περιόδου από το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου ως την εμφάνιση της κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 70.

Φαινομενικά η παρουσίαση της εικόνας των μερίδιων της αγοράς των διαφόρων εμπορικών ναυτιλιών δεν παρουσιάζει ιδιόζουσες δυσκολίες. Η εξαγωγή όμως συμπερασμάτων για τη θέση των διαφόρων στόλων στο Διεθνή Καταμερισμό Εργασίας (Ο.Κ.Ε) στη ναυτιλία με βάση μόνο μία γενική ανάλυση των ποσοτικών εξελίξεων θα ήταν βεβιασμένη ως λανθασμένη. Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές αλλαγές που σημειώθηκαν στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, με τις κυριώτερες από οποίες ασχοληθήκαμε στο κεφάλαιο Α.1, η επισκόπηση των εξελίξεων στην εξειδίκευση των στόλων καθίσταται απαραίτητη.

Η πρόκληση για τον εφοπλισμό είναι διπλή: από τη μία πλευρά η προσαρμογή στις αλλαγές της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και από την άλλη πλευρά η αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Πρόκειται εδώ για δύο ζητήματα που δεν μπορούν να διαχωρισθούν στην ουσία τους. Ο βαθμός της προσφυγής των διαφόρων στόλων σε νέους εξειδικευμένους και τεχνολογικά προηγμένους τύπους πλοίων αποτελεί ένα δείκτη της προσαρμογής τους τόσο στις εξελίξεις της ζήτησης όσο και σε αυτούς του ανταγωνισμού. Η χρονική εξέλιξη της προσαρμογής αυτής αποτελεί το άλλο στοιχείο για την εκτίμηση

---

της δυναμικής των διαφόρων στόλων στη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Η προσπάθεια για ένα όσο το δυνατό ακριβέστερο προσδιορισμό του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στο ναυτιλιακό χώρο στη διάρκεια αυτής της περιόδου συμπληρώνεται από την προσπάθεια προσέγγισης της πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας, σημαίες που καθιέρωσαν τη σημασία τους στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή στη διάρκεια αυτής της περιόδου. Δεν φαίνεται ιδιαίτερα παρακινδυνευμένο να υποστηρίξει κανείς ότι η επίδραση του παράγοντα αυτού στη διαμόρφωση του ΔΚΕ στη ναυτιλία έχει συγκεκριμένη βαρύτητα και θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το παράδειγμα της ανάπτυξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και η σχέση της με τις σημαίες ευκολίας, όπως αναφέρθηκε ήδη εισαγωγικά και θα αναλυθεί στη συνέχεια (1), αποτελεί ένα στοιχείο που συνηγεί θετικά στην υιοθέτηση μίας τέτοιας υπόθεσης.

Η εξέταση των παραπάνω εξελίξεων σε ότι αφορά τους κυριώτερους εμπορικούς στόλους στην περίοδο ως το πρώτο πετρελαϊκό σοκ γίνεται με τις ακόλουθες επισημάνσεις:

Η πρώτη αφορά τον περιορισμό εδώ της ανάλυσης στα συνολικά μεγέθη παρότι είναι εύκολα κατανοητό ότι στα πλαίσια ενός εθνικού στόλου είναι δυνατόν - και η πραγματικότητα το μαρτυρεί - οι στρατηγικές ανάπτυξης των διαφόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων να διαφέρουν σημαντικά. Η έκταση της ανάλυσης όμως που προϋποτίθεται για ένα τέτοιο εγχείρημα στο συνολικό επίπεδο των διαφόρων εθνικών στόλων το καθιστά προβληματικό σε ότι αφορά την περίοδο της 30ετίας που

---

(1) βλ. κατωτέρω Κεφάλαιο Α.3 όπου εξετάζονται διεξοδικά οι εξελίξεις στον ελληνικό αλλά και στον ελληνόκτητο στόλο.



εξετάζεται στο παρόν τμήμα.

Μία δεύτερη επισήμανση αφορά την έλλειψη αναλυτικώτερων στατιστικών για το σύνολο της περιόδου μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο σε σχέση με την εξέλιξη ορισμένων νέων για την εποχή τύπων πλοίων. Η στατιστική παρακολούθηση για παρόμοιες κατηγορίες αρχίζει - και δεν θα μπορούσε να είναι αλλιώς - μετά την διαμόρφωση τους σε "στατιστικά σημαντική" κατηγορία. Για το λόγο αυτό η σύγκριση των εξελίξεων για ορισμένες κατηγορίες χωρητικότητας μεταξύ χρονικών περιόδων υπαγορεύτηκε μερικές φορές από την διαθεσιμότητα και τη συγκρισιμότητα των στατιστικών στοιχείων και λιγώτερο από τις ανάγκες της ανάλυσης.

---

---

### Α.1. Η ποσοτική πλευρά του Δ.Κ.Ε στο ναυτιλιακό χώρο.

---

Την επάυριο του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, το 1948, (1) τα αποτελέσματα του πολέμου για το μεγαλύτερο αριθμό των κυριώτερων προπολεμικών στόλων είναι περισσότερα από εμφανή όπως μπορεί να παρατηρηθεί από τα στοιχεία του πίνακα Α.2.Ι που αναφέρεται στις εξελίξεις της χωρητικότητας μεταξύ 1939 και 1948. Αν και οι απώλειες λόγω του πολέμου υπήρξαν βαρύτερες (2), έχει ήδη αναφερθεί σε σχέση με τις γενικές εξελίξεις της προσφοράς την περίοδο αυτή (βλ. παράγραφο Α.1.2 ) ότι το συνολικό παγκόσμιο τοννάζ συνέχισε να αυξάνεται στη διάρκεια του πολέμου χάρη στην κατασκευή - κυρίως στις Η.Π.Α ενός τεράστιου τοννάζ. Έτσι το 1948 η χωρητικότητα του αμερικανικής σημαίας στόλου έχει καταστεί σχεδόν τριπλάσια σε σχέση με τις παραμονές του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου το 1939. Το μισό του στόλου αυτού με τη λήξη των εχθροπραξιών αποτέλεσε τον σε παροπλισμό εφεδρικό στόλο των Η.Π.Α τον " U.S. Maritime Administration Reserve Fleet ". Παράλληλα, με την θέση σε ισχύ της Ship sales Act που ψηφίστηκε από το Κογκρέσο των Ηνωμένων Πολιτειών το 1946, ένα σύνολο 3,5 εκατομμυρίων κ.ο.κ πωλήθηκε από τις Η.Π.Α σε χώρες του μετέπειτα

---

(1) πρώτο μεταπολεμικό έτος για το οποίο υπάρχουν στοιχεία από τους Lloyd's.

(2) για το σύνολο των στόλων των 18 χωρών μελών του ιδρυθέντος μεταπολεμικά Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας ΕΟΟΣ (του μετέπειτα ΟΟΣΑ) - όπου δεν μετείχαν ακόμα οι ΗΠΑ - η μείωση του στόλου μεταξύ 1939 και 1945 ήταν 43% βλ. ΟΕCE, Les Transports Maritimes, Paris, 1954.

(3) πρβλ. ΟΕCE, Les Transports Maritimes, Paris, 1954, σ.18.

Πίνακας Α.2.Ι  
Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην  
παγκόσμια χωρητικότητα  
1939 και 1948

σε κ.ο.κ.

1939

	Συνολική χωρητικότητα	% του παγκ.στόλου
Ηνωμένο Βασίλειο	17.891.134	26,1
Η.Π.Α	11.361.533	16,6
Ιαπωνία	5.629.845	8,2
Νορβηγία	4.833.813	7,1
Γερμανία	4.482.662	6,5
Ιταλία	3.424.804	5,0
Ολλανδία	2.969.578	4,3
Γαλλία	2.933.933	4,3
Ελλάδα	1.780.666	2,6
Ιουηδία	1.577.120	2,3
Σύνολο των 10 πρώτων	56.885.088	83,0
Παγκόσμιος στόλος	68.509.432	100,0

1948

Η.Π.Α	29.164.958	36,3	(22,8) (1)
Ηνωμένο Βασίλειο	18.024.852	22,4	
Νορβηγία	4.261.174	5,3	
Γαλλία	2.786.115	3,5	
Ολλανδία	2.737.132	3,4	
Παναμάς	2.716.468	3,4	
Ιταλία	2.099.629	2,6	
Ε.Σ.Σ.Δ (2)	2.096.868	2,6	
Καναδάς	2.006.689	2,5	
Ιουηδία	1.973.294	2,5	
Σύνολο των 10 πρώτων	67.867.179	84,5	
Παγκόσμιος στόλος	80.291.593	100,0	
Ελλάδα	1.286.161	1,6	
Ισπανία	1.146.642	1,4	
Θανία	1.122.608	1,4	
Ιαπωνία	1.023.560	1,3	
Γερμανία	300.234	0,4	

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register  
Statistical Tables

(1) εφόσον δεν περιληφθεί ο εφεδρικός στόλος (14,1 εκ. κ.ο.κ)

(2) μη πλήρη στοιχεία

00ΣΑ.

Από την πλευρά των ηττημένων του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου διαπιστώνεται ότι γερμανικός στόλος δεν υφίσταται πλέον στην ουσία και περιορίζεται σε 300 χιλιάδες κ.ο.χ. το 1948 σε σχέση με τα 4,5 εκατομμύρια κ.ο.χ. στα οποία ανήρχετο η δύναμη το γερμανικού εμπορικού στόλου το 1939. Παράλληλα για τον ιαπωνικό στόλο - τρίτο εμπορικό στόλο στον κόσμο πριν την έναρξη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου - οι απώλειες είναι επίσης συντριπτικές με αποτέλεσμα το 1948 να διαθέτει το ένα πέμπτο περίπου της ανερχόμενης σε 5,5 εκατομμύρια κ.ο.χ. χωρητικότητας του προπολεμικά όπως φαίνεται στον Πίνακα Α.2.Ι

Σε ότι αφορά τις απώλειες στη διάρκεια του πολέμου του ελληνικού στόλου (1) πρέπει να σημειωθεί ότι οι απώλειες αυτές υπήρξαν σημαντικώτατες, της τάξης του 72% της χωρητικότητας του προπολεμικά (2). Συγκεκριμένα σε σχέση με τα πλοία μεταφοράς φορτίου (3) οι απώλειες ανέρχονταν σε 1.274.569 κ.ο.χ. από τους 1.766.353 προπολεμικά (4). Μία άλλη εκτίμηση (5) παρόλο που εμφανίζει κάποιες μικρές διαφορές σε σχέση με τα αρχικά δεδομένα εμφανίζει περίπου την

---

(1) βλ. και κατωτέρω Κεφάλαιο Α.3

(2) Vlachos Georges, " Marine Marchande Hellenique: Developpement, problemes actuels et perspectives possibles ", These de 3eme Cycle, Universite de Paris I, 1979, σ.47

(3) βλ. Παπαμιχαλόπουλος Δ. Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1947 όπως αναφέρεται στο Vlachos G., *op.cit.*, σ.47, υποσ.1.

(4) τα πλοία αυτά αποτελούσαν ουσιαστικά το σύνολο της δύναμης του στόλου. Τα επιβατηγά δεν ξεπερνούσαν προπολεμικά τους 67.000 κ.κ.χ. βλ. ΕΣΥΕ, Συνοπτική Στατιστική Επετηρίς, 1954, σ.107.

(5) πρβλ. Τζαμτζής Α.Ι., Τα λίμπερτυ και οι έλληνες, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1984, σ.75. Οι απώλειες για τα φορτηγά καταχωρούνται εδώ σε 1.178.579 παρόλο που στο ίδιο συναντάται και μεγαλύτερος αριθμός, πρβλ. σ.73, επί μεγαλύτερης προπολεμικά χωρητικότητας.

(δια εικόνα ενώ αναφέρει ότι " την επάρκεια του πολέμου η ελληνική ναυτιλία έβγαίνει κάνοντας τα 2/3 από τη δύναμη της κι αριθμούσε 154 πλοία 531.900 τόνων κ.ο.κ. κι αυτά παρήλικά και σε άθλια κατάσταση" (1). Όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια (2) η - παρόλες τις συντριπτικές αυτές απώλειες - εμφάνιση μίας μείωσης της χωρητικότητας της τάξης του 28% μόνο ανάμεσα στο 1939 και στο 1948 για τον ελληνικό στόλο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην απόκτηση των πρώην αμερικανικών Λίμπερτυς που νηολογήθηκαν υπό την ελληνική σημαία.

Λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα αποτελέσματα του πολέμου στη χωρητικότητα ενός μεγάλου αριθμού χωρών όχι μόνο σε όρους απώλειας αλλά και σε όρους αύξησης όπως στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών, διαπιστώνεται (πρβλ. Πιν.Α.2.Ι ανωτέρω και Α.2.ΙΙ και Α.2.ΙΙΙ κατωτέρω) ότι η λίστα των 10 κυριώτερων στόλων σε παγκόσμια κλίμακα γνώρισε σημαντικές μεταβολές ανάμεσα στις αρχές της μεταπολεμικής περιόδου και το πρώτο πετρελαϊκό σοκ το 1973. Δύο πράγματα παρουσιάζουν όμως αξιοσημείωτη σταθερότητα : Κατ'αρχήν η συνολική χωρητικότητα των 10 πρώτων στόλων σταθεροποιείται στο 75% περίπου του παγκόσμιου στόλου ποσοστό που είναι μικρότερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της αμέσως προπολεμικής και αμέσως μεταπολεμικής περιόδου. Το ποσοστό των 10 κυριώτερων στόλων στο

---

1) βλ. Τζαμτζής Α.Ι., ορ.cit.σ.17

2) βλ. κατωτέρω Κεφάλαιο Α.3, παράγραφο Α.3.1.

3) όπου πρέπει να γίνει η διάκριση ανάμεσα στον εφεδρικό και τον υπόλοιπο στόλο για τη διαμόρφωση μία ακριβέστερης εικόνας της θέσης τους στην πραγματική ιεραρχία των διαφόρων στόλων σε ποσοτικούς όρους.

σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1939 ανέρχεται σε 83% ενώ το 1948 και το 1953 ανέρχεται σε 84,5% και 80% αντίστοιχα. Για τα έτη 1963 , 1968 , 1970 και 1973 το ποσοστό αυτό αποκλίνει ελάχιστα από το 75% (1). Δεύτερον η λίστα αυτή εξακολουθεί να κυριαρχείται από χώρες μέλη του ΟΟΣΑ που διαδέχθηκε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας ο οποίος δημιουργήθηκε το 1948, σε όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Τρεις εξαιρέσεις που πρέπει να σημειωθούν: η Λιβερία, ο Παναμάς και η ΕΣΣΔ.

Παραμένοντας στο ποσοτικό επίπεδο της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών στον παγκόσμιο στόλο μπορούμε να διακρίνουμε αμέσως μία σημαντική εξέλιξη που σχετίζεται με την εμφάνιση στους 10 πρώτους στόλους σημαιών όπως της Λιβερίας και του Παναμά όπως σημειώθηκε αμέσως παραπάνω. Πρόκειται για την εδραίωση και άνθιση ενός οριακού - μέχρι την έναρξη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου - φαινομένου, συγκεκριμένα της νηολόγησης υπό σημαίες ευκολίας. Το σύνολο της χωρητικότητας υπό σημαία ευκολίας περιοριζόταν σε 800.000 κ.ο.κ το 1939. Επρόκειτο ουσιαστικά για τοννάξ υπό την παναμαϊκή σημαία αμερικανικής αλλά και ελληνικής πλοιοκτησίας.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων σημαιών στο παγκόσμιο τοννάξ από την αμέσως προπολεμική περίοδο ως την περίοδο αμέσως πριν την έναρξη της κρίσης, όπως προκύπτουν από τον Πίνακα Α.2.IV είναι τα εξής:

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία των Πινάκων του Α.2.I , Α.2.II και Α.2.III και σύμφωνα με τους αντίστοιχους υπολογισμούς στους οποίους προβήκαμε για τα έτη 1968 και 1970 με βάση τα στοιχεία του L.R.S , Statistical Tables.

Πίνακας Α.2.ΙΙ  
Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην  
παγκόσμια κωρητικότητα 1953 και 1963

σε κ.ο.χ.	1953	
	Συνολ. κωρητικότητα	% παγκ.στόλου
Η.Π.Α	27.236.876	29,2 (15,5) (1)
Ηνωμένο Βασίλειο	18.583.808	19,9
Νορβηγία	6.262.700	6,7
Παναμάς	3.906.901	4,2
Γαλλία	3.825.783	4,1
Ιταλία	3.455.785	3,7
Ολλανδία	3.371.836	3,6
Ιαπωνία	3.250.412	3,5
Σουηδία	2.575.397	2,8
ΕΣΣΔ (2)	2.292.330	2,5
Σύνολο των 10 πρώτων	74.761.828	80,0
Παγκόσμιος στόλος	93.351.800	100,0
.....	.....	.....
ΟΔΓ	1.747.473	1,9
Καναδάς	1.651.914	1,8
Δανία	1.529.169	1,6
Λιβερία	1.434.085	1,5
Ισπανία	1.270.817	1,4
Ελλάδα	1.222.209	1,3
	<u>1963</u>	
Η.Π.Α	23.132.781	15,9 (7,5) (1)
Ηνωμένο Βασίλειο	21.565.150	14,8
Νορβηγία	13.668.815	9,4
Λιβερία	11.391.210	7,8
Ιαπωνία	9.976.668	6,8
Ελλάδα	7.093.974	4,9
Ιταλία	5.604.558	3,8
ΕΣΣΔ (2)	5.433.765	3,7
Ολλανδία	5.228.815	3,6
Γαλλία	5.216.098	3,6
Σύνολο των 10 πρώτων	108.311.834	74,3
Παγκόσμιος στόλος	145.863.463	100,0
.....	.....	.....
ΟΔΓ	5.050.250	3,5
Σουηδία	4.176.326	2,9
Παναμάς	3.893.701	2,7
Δανία	2.418.207	1,7
Ισπανία	2.007.340	1,4
Καναδάς	1.796.440	1,2

Πηγή: Σύμφωνα με τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables

(1) εφόσον δεν περιληφθεί ο εφεδρικός στόλος (15,1 εκ. κ.ο.χ το 1953)  
(12,2 εκ. κ.ο.χ το 1963)

(2) μη πλήρη στοιχεία

## Πίνακας Α.2.ΙΙΙ

Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην  
παγκόσμια χωρητικότητα

σε κ.ο.χ

1973

Συνολική χωρητικότητα % παγκόσμιου στόλου

Λιβερία	49.904.744	17,2
Ιαπωνία	36.785.094	12,7
Ηνωμένο Βασίλειο	30.159.543	10,4
Νορβηγία	23.621.096	8,1
Ελλάδα	19.295.143	6,7
ΕΣΣΔ	17.396.900	6,0
ΗΠΑ	14.912.432	5,1 (4,3) (1)
Παναμάς	9.568.954	3,3
Ιταλία	8.867.205	3,1
Γαλλία	8.288.773	2,9
Σύνολο 10 πρώτων	218.799.884	75,5
Παγκόσμιος στόλος	289.926.686	100,0
.....		
ΟΟΓ	7.914.679	2,7
Ιουηδία	5.669.340	2,0
Ολλανδία	5.029.443	1,7
Ισπανία	4.833.048	1,7
Ώανία	4.106.525	1,4
Ινδία	2.886.545	1,0
Καναδά	2.422.802	0,8
Βραζιλία	2.103.319	0,7

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία του Lloyd's Register Statistical Tables

(1) εφόσον δεν περιληφθεί ο εφεδρικός στόλος (2,5 εκ. κ.ο.χ).



Παρόλο που οι περισσότεροι από τους στόλους που περιλαμβάνονται στους 10 μεγαλύτερους στη διάρκεια αυτής της περιόδου είναι στόλοι των χωρών του ΟΟΣΑ η σχεδόν πλήρης ηγεμονία των χωρών αυτών φαίνεται να κλονίζεται ήδη από τις αρχές της δεκαετία του 60.

Πίνακας Α.2.ΙV  
Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων χωρών στην παγκόσμια  
χωρητικότητα 1938-1973

σε εκ. κ.ο.χ.

(α)	1938		1948		1953		1963		1973	
	κ.ο.χ	%	κ.ο.χ	%	κ.ο.χ	%	κ.ο.χ	%	κ.ο.χ	%
Χώρες ΟΟΣΑ	60,8	90,9	70,8	88,	79,1	84,8	111,2	76,3	178,5	61,5
Σημείες (β) ευκολίας	0,7	1,0	3,0	3,8	5,8	6,2	16,3	11,2	66,2	22,8
ΕΙΣΣΔ/ (γ) Αν. Ευρώπη	1,3	1,9	2,1	2,8	2,6	2,8	6,8	4,7	22,0	7,6
Αναπτυσ. χώρες		(στ)	3,4	4,3	4,9	5,2	10,4	7,1	19,2	6,6
Υπόλοιπος κόσμος (z)	4,1	6,2	1,0	1,2	0,9	1,0	1,2	0,8	4,0	1,4
Σύνολο Παγκ στόλου	66,9	100,0	80,3	100,0	93,4	100,0	145,9	100,0	289,9	100,00

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables και του U.N Statistical Yearbook, διάφορα έτη

- (α) Χώρες μέλη του ΟΟΣΑ την 1/1/85. Ο ΟΟΣΑ διαδέχθηκε στην αρχή της δεκαετίας του 60 τον ΕΟΟΣ που είχε ιδρυθεί το 1948.  
 (β) Κύπρος, Ονδούρα, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρη και Σομαλία.  
 (γ) Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Λαοκρατική Δημοκρατία της Γερμανίας, Ουγγαρία, Πολωνία και ΕΙΣΣΔ  
 (δ) ΕΙΣΣΔ μόνο  
 (ε) ΕΙΣΣΔ και Πολωνία  
 (στ) περιλαμβάνονται στην ομάδα υπόλοιπος κόσμος για το 1938.  
 (z) Βερμούδες, Κούβα, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, Ισραήλ, Βόρειος Κορέα, Νότια Αφρική.

Σημ: Περιλαμβάνεται και ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών ΗΠΑ και Καναδά, Οι υπολογισμοί των ποσοστών έχουν γίνει με βάση χιλ.κ.ο.χ. πριν τις στρογγυλοποιήσεις σε εκ. κ.ο.χ.

Μεταξύ του 1953 και του 1973 οι χώρες μέλη του ΟΟΣΑ φαίνονται να κάνουν περισσότερο από το 20% της συνολικής αγοράς σε όρους χωρητικότητας. Στο ίδιο διάστημα οι σημαίες ευκολίας τετραπλασιάζουν σχεδόν τη συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο και το 1973 πλησιάζουν το 23% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το ποσοστό της χωρητικότητας των Ανατολικών κρατών τριπλασιάζεται αλλά παραμένει πάντα αρκετά χαμηλότερο του 10% και ανέρχεται το 1973 σε 7,6% ενώ το 1953 ανερχόταν σε 2,8%. Η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου στη διάρκεια αυτής της περιόδου - και είναι σε αυτό το σημείο αρκετά διαφωτιστικό ότι ο ΟΟΣΑ δεν αρχίζει να υπολογίζει στις σχετικές στατιστικές του τη συμμετοχή τους σαν διακριτή κατηγορία χωρών στον παγκόσμιο στόλο παρά μόνο περί τα τέλη της δεκαετίας του 70 - παραμένει σταθερό και σχετικά πολύ μικρό αν ληφθεί υπόψη η σημασία των χωρών αυτών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο. Το 1965 οι αναπτυσσόμενες χώρες δημιουργούσαν το 61,8% στη φόρτωση σε όρους ποσότητας εμπορευμάτων και το 18,8% στην εκφόρτωση ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά το 1970 ήσαν 62,8% και 16,7% (1).

Σημειώνεται επίσης ότι το ποσοστό των αναπτυσσόμενων χωρών στον παγκόσμιο στόλο παρουσίασε πολύ μικρή αύξηση στο σύνολο της περιόδου και ακόμα και μία πτωτική τάση στις αρχές της δεκαετίας του 70.

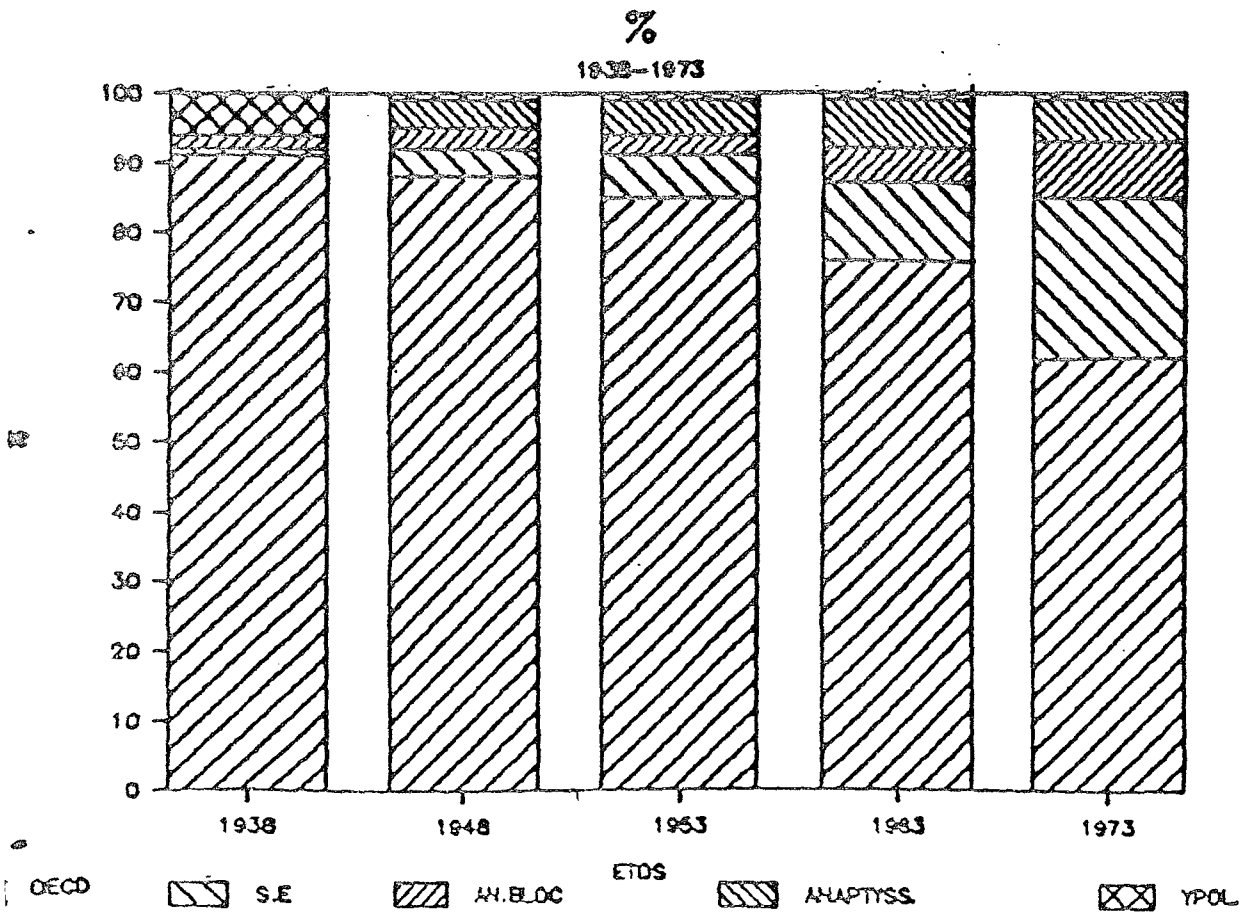
Όμως η εικόνα που προκύπτει από τα στοιχεία αυτά δεν είναι πλήρης και αν εισαχθεί το στοιχείο της πραγματικής ιδιοκτησίας της παγκόσμιας χωρητικότητας η εικόνα αυτή δεν συμπληρώνεται απλά αλλά μεταβάλλεται σημαντικά.

---

(1) βλ. CNUCED, TD/B/C.4/222, 5/81, στο Bauchet P., L'économie... op.cit., σ.71.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.

Ποσοστιαία συμμετοχή των διαφορετικών ομάδων χωρών στην  
παγκόσμια κωφετικότητα 1938-1973  
σύμφωνα με τη χώρα προέλευσης



Πηγή: Πίνακας Α.2.ΙV

Σε όρους πραγματικής ιδιοκτησίας ή παγκόσμια κωρητικότητα εξακολουθεί να κυριαρχείται από τα ναυτιλιακά κεφάλαια των χωρών του ΟΟΣΑ καθώς η μείωση της συμμετοχής των χωρών αυτών στον παγκόσμιο στόλο είναι παράλληλη με την αύξηση της συμμετοχής των στόλων των σημαιών ευκολίας στο σύνολο της παγκόσμιας κωρητικότητας. Τουλάχιστον μέχρι το τέλος αυτής της περιόδου η πλοιοκτησία χωρών-μελών του ΟΟΣΑ υπήρξε ο σημαντικότερος χρήστης των σημαιών ευκολίας. Υπήρξε εξάλλου και ο "εφευρέτης" των σημαιών αυτών δεδομένου ότι ήσαν οι Αμερικανοί που τις "εεσμοθέτησαν" αρκετά ήδη πριν τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο υψώνοντας σημαία Παναμά σε ένα αριθμό πλοίων στη διάρκεια της ποτοαπαγόρευσης (1). Μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι αν η ποτοαπαγόρευση καταργήθηκε οι σημαίες ευκολίας παρέμειναν προκαλώντας ίσως σχεδόν τόσες συζητήσεις όσες και το αλκοόλ. Οι Αμερικανοί πλοιοκτήτες συνέχισαν να αποτελούν τους κυριώτερους, μαζί με τους Έλληνες και αργότερα τους εφοπλιστές του Χονγκ-Κονγκ, χρήστες των σημαιών ευκολίας.

Αν ληφθεί υπόψη η πραγματική ιδιοκτησία των στόλων παρατηρείται ότι η κατανομή της παγκόσμιας κωρητικότητας μεταξύ των διαφόρων ομάδων χωρών παρουσιάζει οριακές μόνο μεταβολές. Το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου που ελέγχεται από τα κεφάλαια των χωρών του ΟΟΣΑ και ανέρχεται σε 92% περίπου το 1948, 25 χρόνια αργότερα, το 1973 παραμένει σε όρους πραγματικής ιδιοκτησίας γύρω στο 85%, ενώ αν δεν ληφθεί υπόψη παρά η χώρα νηολογίου τότε το ποσοστό των χωρών του ΟΟΣΑ παρουσιάζει πολύ σημαντικότερη μείωση και κατέρχεται από το

---

1) Βλ. Μεταξά Β.Ν., Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1985, σ.34.

88,1 σε 61,6% στη διάρκεια της ίδιας περιόδου (βλ.Πιν.Α.2.Υ).

Αν τα αποτελέσματα της εμφάνισης των Σημαιών Ευκαιρίας στο ΟΚΕ στη ναυτιλία είναι δύσκολο να υπολογισθούν με ακρίβεια δεν φαίνεται ιδιαίτερα παρακινδυνευμένη η υπόθεση ότι είχαν οπωσδήποτε επίδραση σ'αυτόν. Το μειωμένο κόστος εκμετάλλευσης υπό σημαίες ευκολίας (1) σε σχέση με το κόστος εκμετάλλευσης των περισσότερων ναυτιλιακών χωρών ιδίως αυτών του ΟΟΣΑ επέτρεψε για παράδειγμα τη διατήρηση μίας σημαντικής χωρητικότητας υπό τον έλεγχο αμερικανικών κεφαλαίων. Αυτή τη χωρητικότητα δεν θα μπορούσαν διαφορετικά να την διατηρήσουν με δεδομένο το συγκριτικό κόστος εκμετάλλευσης των αμερικανικής σημαίας πλοίων χωρίς σχετικά υπέρμετρη επιβάρυνση της αμερικανικής οικονομίας.

Όπως θα αναλυθεί διεξοδικότερα στο Κεφ.Α.3 οι Έλληνες πλοιοκτήτες έκαναν εκτατική χρήση των σημαίων ευκολίας στη διάρκεια αυτής της περιόδου και κάτω από αυτές τις σημαίες σημειώθηκε μία πολύ σημαντική αύξηση του στόλου ελληνικής πλοιοκτησίας. Μέχρι το τέλος της περιόδου που εξετάζεται στο παρον κεφάλαιο, το 1973, η ελληνικής πλοιοκτησίας χωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας ήταν μεγαλύτερη από την νηολογημένη στο εθνικό νηολόγιο (1).

Είναι δυνατόν λοιπόν να υποστηριχθεί ότι υπάρχουν διαθεσίμες ενδείξεις μίας διαστρέβλωσης του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στο ναυτιλιακό χώρο μέσω της προσφυγής στις σημαίες ευκολίας

---

(1) βλ.Μεταξάς Β.Ν, Η Οικονομική ...op.cit., για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το ιδιωτικό κόστος και το ιδιωτικό όφελος της νηολόγησης πλοίων στις σημαίες ευκολίας και με το κοινωνικό κόστος των σημαιών αυτών.

(2) βλ.κατωτέρω Πίνακα Α.3.1, Κεφ.Α.3, παρ.Α.3.1.

Πίνακας Α.2.Υ  
Αθροιστικό ποσοστό της συμμετοχής των χωρών  
του ΟΟΣΑ και των σημαίων ευκολίας  
1953-1973

με βάση κ.ο.χ

	Χώρες ΟΟΣΑ(α) (1)	Σημαίες Ευκαιρίας (2)	(1)+(2)
1938	90,9%	1,0%	91,9%
1948	88,1%	3,8%	91,9%
1953	84,8%	6,2%	91,0%
1963	76,3%	11,2%	87,5%
1973	61,6%	22,8%	84,4%

Σημ: Χώρες ΟΟΣΑ την 1/1/85.

Πηγή: Πίνακας Α.2.ΙΥ

σε σχέση με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί αν ο ανταγωνισμός βασιζόταν μόνο στις διαφορές των στρατηγικών και του κόστους σε εθνικά πλαίσια. Αν και στο θέμα του ρολου των σημαίων ευκολίας θα επανέλθουμε κατωτέρω σε σχέση με την ανάπτυξη του Ελληνόκτητου στόλου στην περίοδο αυτή, μπορεί να σημειωθεί προς το παρόν ότι στο βαθμό που υπάρχει διαστρέβλωση διαφαίνεται εμφανέστερα σε ότι αφορά τον ανταγωνισμό εντός της ομάδας των χωρών του ΟΟΣΑ ενώ η επίδραση τους στην καθυστέρηση της ανάπτυξης της ναυτιλίας των αναπτυσσόμενων χωρών είναι δυσκολώτερο να απομονωθεί σε ένα πρώτο επίπεδο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αγνοείται. Όπως θα αναλυθεί όμως ειδικότερα στο δεύτερο μέρος η κατάργηση απλώς των σημαίων αυτών δεν θα σήμαινε αυτόματα και την αντικατάστασή τους από τις σημαίες του αναπτυσσόμενου κόσμου δεδομένου ότι για την είσοδο των τελευταίων

στην ναυτιλιακή σκηνή έπρεπε να συντρέξουν και άλλοι λόγοι.

Οι βασικότερες σημαίες ευκολίας, αρχικά ο Παναμάς και στη συνέχεια η Λιβερία, αναρριχώνται στην ομάδα των κυριώτερων ναυτιλιακών δυνάμεων σε παγκόσμια κλίμακα. Ειδικότερά η σημαία της Λιβερίας, που δεν αντιπροσώπευε το 1953 παρά το 1,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, βρίσκεται το 1973 στην πρώτη θέση ανάμεσα στους εμπορικούς στόλους με 17,2% του παγκόσμιου στόλου. Ο Παναμάς, που ήδη από το 1948 περιλαμβανόταν στους 10 σημαντικότερους στόλους (1), παρουσιάζει διαφορετική πορεία και αναπτύσσεται με ρυθμούς μικρότερους από την προηγούμενη σημαία ευκολίας. Ανάμεσα στο 1953 και στο 1963 μάλιστα παρουσιάζει ακόμα και μικρή μεν αλλά απόλυτη μείωση και κάνει τη θέση του στην ομάδα των 10 πρώτων, γεγονός που μπορεί να συσχετιστεί άμεσα με την μεταπολεμική ανάπτυξη του Λιβερτιανού νηολογίου. Παρόλα αυτά το τέλος αυτής της περιόδου θα τον βρεί στη θέση της 8ης σημαντικότερης ναυτιλίας μέσα σε ένα πλαίσιο ταχύτατης ανόδου της σημασίας των σημαιών ευκολίας στον παγκόσμιο στόλο.

Σε ότι αφορά τους υπόλοιπους κύριους εμπορικούς στόλους στην ίδια περίοδο παρατηρείται ότι:

Η Ιαπωνία γρήγορα επανακτά και αυξάνει μάλιστα τη συμμετοχή της στον παγκόσμιο στόλο ανερχόμενη γρήγορα μέσα στην ηγετική ομάδα των εμπορικών στόλων και το 1973 βρίσκεται στη δεύτερη θέση διαθέτοντας το 12,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Ο στόλος της ΕΣΣΔ βρίσκεται στο τέλος αυτής της περιόδου στην

---

(1) οπωσδήποτε δεν πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι οι απώλειες του πολέμου στους μεγαλύτερους προπολεμικούς στόλους παίζουν ακόμα το 1948 σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ιεραρχίας.

δη θέση, πίσω από τον ελληνικό, έχοντας πραγματοποιήσει ένα άλμα προς τα εμπρός περί τα μέσα της δεκαετίας του 60 και η συμμετοχή της ΕΣΣΔ στην παγκόσμια κωρητικότητα σταθεροποιείται προς το τέλος της περιόδου στο 6% περίπου.

Η Νορβηγία παρουσιάζει αύξηση του ποσοστού της στον παγκόσμιο στόλο στο σύνολο της περιόδου αλλά κάμψη στη δεκαετία 1963-1973. Τα υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής της στην παγκόσμια κωρητικότητα τα σημειώνει περί τα τέλη της δεκαετίας του 60.

Η Ιταλία και η Γαλλία παρουσιάζουν μία ελαφρή κάμψη σε όρους πάντα σχετικής σημασίας στο σύνολο της παγκόσμιας κωρητικότητας, ενώ, παρόλη την άνοδο σε σχέση με το 1953, παρόμοια κάμψη θα εμφανίσει στη δεκαετία 1963-1973 και η Δυτική Γερμανία.

Για την Ολλανδία η κάμψη αυτή είναι σημαντικότερη στη δεκαετία του 60 έτσι ώστε το ολλανδικό νηολόγιο να μην αντιπροσωπεύει το 1973 παρά 1,7% της παγκόσμιας κωρητικότητας. Το αντίστοιχο ποσοστό πριν δύο δεκαετίες ήταν σαφώς διπλάσιο 3,6% το 1953 και η κωρητικότητα της παρουσιάζει ελαφρά υποχώρηση ακόμα και σε απόλυτους όρους ανάμεσα στο 1963 και στο 1973.

Οι δύο σημαντικότεροι στόλοι σε παγκόσμια κλίμακα, τόσο στις παραμονές του πολέμου όσο και αμέσως μεταπολεμικά, οι στόλοι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Ηνωμένου Βασιλείου, δείχνουν να έχουν χάσει πολύ έδαφος.

Οι ΗΠΑ που κατείχαν σαν εθνικό νηολόγιο το 1953 29,2% ή 15,5% - αν δεν ληφθεί υπόψη ο εφεδρικός στόλος - της παγκόσμιας κωρητικότητας ήδη δέκα χρόνια αργότερα δεν αντιπροσωπεύουν

---



παρά 15,9% ή 7,5% αντίστοιχα του παγκόσμιου στόλου. Στο τέλος αυτής της περιόδου, το 1973, τα ποσοστά αυτά περιορίζονται στο 5,1% ή 4,3% αν αφαιρεθεί ο εφεδρικός στόλος. Αξίζει να σημειωθεί ότι, αφαιρουμένης αυτής της κωρητικότητας, ο στόλος των ΗΠΑ το 1973 δεν υπερβαίνει παρά ελάχιστα τη κωρητικότητα των ΗΠΑ 20 χρόνια νωρίτερα, το 1953.

Ο στόλος του Ηνωμένου Βασιλείου, της "Brittania rule the waves" (1) δεν αποτελεί το 1973 παρά το 10,4% της παγκόσμιας κωρητικότητας έχοντας ακολουθήσει μία πορεία συνεχών απωλειών σε όρους μεριδίων της αγοράς, αγοράς στην οποία ήταν κυρίαρχη πριν το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο με πάνω από ένα τέταρτο του τότε παγκόσμιου στόλου. Συγκεκριμένα ενώ στην αμέσως μεταπολεμική εποχή, το 1948, εξακολουθούσε να κατέχει το 22,4% της παγκόσμιας κωρητικότητας, το 1953 το ποσοστό αυτό περιορίζεται στο 19,9% και δέκα χρόνια αργότερα, το 1963 έχει ήδη κατέλθει στο 14,8% για να καταλήξει στο 10,4% στο τέλος της περιόδου αυτής. Παρατηρούμε εδώ την εξακολούθηση μίας τάσης που υφίστατο ήδη πριν από το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στην 30ετία μεταξύ του 1909 και του 1939, το ποσοστό της βρετανικής κωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο παρουσιάζει σημαντικώτατη κάμψη (1).

Παρόλη τη μεγάλη μείωση της σχετικής σημασίας του βρετανικού

(1) " Βρετανία, κυβέρνα τα κύματα"

(1) Για μία εκτεταμένη ανάλυση της σχετικής παρακμής του βρετανικού εμπορικού στόλου έως το 1960 βλ. Sturmev S.G., British Shipping and World Competition, London, Athlone Press, 1962. Ο Sturmev τονίζει τον παράγοντα της μη προσαρμογής - τουλάχιστον έγκαιρα - των βρετανών εφοπλιστών στους νέους τύπους πλοίων, εκτός μίας σειράς άλλων παραγόντων όπως η εξέλιξη των αμοιβών κλπ.

Πίνακας Α.2.VI  
Εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής του βρεταννικού στόλου  
στην παγκόσμια χωρητικότητα  
1909-1939

με βάση κ.ο.κ

1909	1914	1919	1929	1939
45,2%	41,6%	34,1%	30,2%	26,1%

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία του Lloyd's Register  
Statistical Tables

στόλου μεταξύ του τέλους του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου και της εμφάνισης της κρίσης, σε απόλυτους αριθμούς η βρετανική χωρητικότητα συνεχίζει να αυξάνει σημαντικά.

Δεν πρέπει να παραβλέφθει το γεγονός ότι οι παραπάνω διαπιστώσεις αφορούν μία περίοδο στη διάρκεια της οποίας παρατηρείται μία θεαματική αύξηση της παγκόσμιας χωρητικότητας στο σύνολο της. Όλοι οι κύριοι εμπορικοί στόλοι - με την εξαίρεση του ολλανδικού για το διάστημα 1963-1973 και του στόλου των ΗΠΑ συμπεριλαμβανομένου του εφεδρικού στόλου - εξακολουθούν να αυξάνουν αισθητά σε όρους απόλυτης χωρητικότητας στην περίοδο 1953 (1) έως το 1973, αν και αν και με πολύ διαφορετικούς ρυθμούς όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.2.VII κατωτέρω.

Ειδικότερα σε ότι αφορά τον ελληνικό στόλο παρόλο το βαρύτατο πλήγμα που δέχθηκε λόγω των εκκευραξιών του πολέμου παρατηρείται ότι σημείωσε το δεύτερο μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης στο σύνολο της εικοσαετίας 1953-1973 μετά τη Λιβερία. Στην ανάπτυξη

---

(1) έτος καταλληλότερο σαν βάση από το 1948 δεδομένου του ότι τα αποτελέσματα του πολέμου στους διάφορους στόλους δεν είναι πλέον τόσο έντονα.

Πίνακας Α.2.VII  
Ποσοστιαία μεταβολή του τονάζ των κυριώτερων εμπορικών στόλων (1)  
1953-1973

(2)	1953-1963	1963-1973	1953-1973
Η.Π.Α	(-10,0) (3) -15,1	(+13,7) (3) -35,5	(+2,5) (3) -45,2
Ην.Βασ.	+16,0	+39,9	+62,3
Νορβηγία	+118,3	+72,8	+277,2
Παναμάς	-0,3	+145,8	+144,9
Γαλλία	+36,3	+58,9	+116,6
Ιταλία	+62,6	+58,2	+156,6
Ολλανδία	+55,1	-3,8	+49,2
Ιαπωνία	+206,9	+268,7	+1.031,7
Σουηδία	+62,2	+35,7	+120,1
ΕΣΣΔ	+137,0	+220,1	+658,9
(2)			
ΟΔΓ	+189,0	+56,7	+352,9
Λιβερία	+694,3	+338,1	+3.379,9
Ελλάδα	+480,4	+172,0	+1.478,7
Παγκ. στόλος	+56,3	+98,8	+210,6

(1) βλ. σημείωση (2)

(2) οι παραπάνω αποτελούν τους 10 πρώτους στόλους σύμφωνα με την κατάταξη τους από πλευράς χωρητικότητας στις αρχές της περιόδου το 1953.

(3) εφόσον δεν περιληφθεί ο εφεδρικός στόλος

Πηγή: Πίνακες Α.2.II και Α.2.III

της σημαίας αυτής σημειώνεται ότι τα ελληνικά συμφέροντα συνέβαλαν σε περισσότερο από σημαντικό βαθμό (1). Ήδη η Ελλάδα το 1963 κατέχει την 6η θέση στον παγκόσμιο στόλο και το 1973 η χωρητικότητα υπό ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 6,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας

(1) Στο τέλος του 1973 17.080.723 κ.ο.κ της εγγεγραμμένης στο λιβεριανό νηολόγιο χωρητικότητας ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα, βλ. Ναυτικά Χρονικά, 15/1/74, σ.114.

ενώ η ελληνική ναυτιλία έχει ανέλθει στην 5η θέση. Από τα μέσα της δεκαετίας του 50 αρχίζει μία σχεδόν αδιάκοπη άνοδος της ελληνικής κωρητικότητας. Έως το 1963 οι ρυθμοί αύξησης είναι πολύ υψηλοί ενώ το μεγαλύτερο άλμα πραγματοποιείται ανάμεσα στο 1959 και το 1960 με τον διπλασιασμό της κωρητικότητας. Στη συνέχεια θα παρατηρηθεί μία στασιμότητα της υπό ελληνικής σημαίας κωρητικότητας έως το 1968. Από την ημερομηνία αυτή ξεκινά μία χρυσή εποχή της ελληνικής σημαίας και μέχρι το τέλος της περιόδου που εξετάζεται εδώ οι ρυθμοί αύξησης θα παραμείνουν υψηλοί. Έτσι το 1973 η υπό ελληνική σημαία κωρητικότητα

Πίνακας Α.2.VIII  
Συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στον Παγκόσμιο στόλο  
1939-1973

σε κ.ο.κ

	Ελληνικός στόλος	Παγκόσμιος στόλος	Ελλην.στόλος % παγκ.στόλου
1939	1.780.666	68.509.432	2,6
1948	1.286.161	80.291.593	1,6
1953	1.222.209	93.351.800	1,3
1958	1.611.119	118.033.731	1,4
1963	7.093.974	145.863.463	4,9
1968	7.415.984	194.152.378	3,8
1973	19.295.143	289.926.686	6,7

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register  
Statistical Tables 1976

παρουσιάζει αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος 25,8% που αντιπροσωπεύει μία προσθήκη 4 περίπου εκατομμυρίων κόρων ολικής χωρητικότητας στη διάρκεια ενός έτους (βλ. Πίνακα Α.2.ΙΧ ).

Σε σχέση με τις άλλες κύριες ναυτιλιακές δυνάμεις πριν τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο ο ελληνικός στόλος έχει καλύψει μεγάλη απόσταση και ενώ το 1939 δεν αποτελούσε παρά τον προτελευταίο των μεγάλων

Πίνακας Α.2.ΙΧ

Εξέλιξη της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία 1948-1973

σε κ.ο.χ

πλοία 100 κ.ο.χ και άνω

	Συνολική χωρητικότητα	% Μεταβολή
1948	1.286.161	...
1949	1.329.257	+3,4
1950	1.348.874	+1,5
1951	1.277.008	-5,3
1952	1.274.446	-0,2
1953	1.222.209	-4,1
1954	1.176.373	-3,8
1955	1.245.388	+5,9
1956	1.307.336	+5,0
1957	1.471.545	+12,6
1958	1.611.119	+9,5
1959	2.150.938	+33,5
1960	4.529.234	+105,7
1961	5.439.204	+20,1
1962	6.537.419	+20,2
1963	7.093.974	+8,5
1964	6.887.624	-2,9
1965	7.137.244	+3,6
1966	7.163.209	+0,4
1967	7.432.793	+3,8
1968	7.415.984	-0,2
1969	8.580.753	+15,7
1970	10.951.993	+27,6
1971	13.065.930	+19,3
1972	15.328.860	+17,3
1973	19.295.143	+25,8

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία του Lloyd's Register Statistical Tables 1976

στόλων, λίγο πριν την κρίση είναι ήδη 5ος. Εκεί τριπλασιάζει σχεδόν τη συμμετοχή του στο παγκόσμιο τοννάζ και η απόσταση που τον χωρίζει από τις παραδοσιακές προπολεμικές δυνάμεις θα καλυφθεί σε μία γρήγορη πορεία μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 80.

Για τις άλλες προπολεμικές ναυτιλιακές δυνάμεις οι εξελίξεις στο επίπεδο της κατάταξης στην παγκόσμια ιεραρχία σε όρους χωρητικότητας είναι πιο σύνθετες. Στη διάρκεια αυτής της περιόδου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που εκτέθηκαν πιο πάνω χώρες όπως η Ολλανδία και η Σουηδία βρίσκονται εκτός των 10 μεγαλύτερων στόλων.

Η Ιταλία και η Γαλλία το 1973 αγωνιούν ήδη στις τελευταίες θέσεις της δεκάδας. Όσο για τις αλλαγές στην κορυφή αυτές σε πρώτη εξέταση φαίνονται λιγώτερο δραματικές.

Εκτός από την μεγάλη υποχώρηση των ΗΠΑ και βέβαια της Γερμανίας, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία και η Νορβηγία κρατούν σταθερά τη θέση τους στην πρώτη πεντάδα. Αλλά οι όροι έχουν αλλάξει. Το σημαντικώτατο μερίδιο της θαλασσοκράτειρας προπολεμικά Μεγάλης Βρετανίας έχει διαμοιραστεί και ο στόλος της ήδη από το 1969 έχει υπερκεραστεί - σε ότι αφορά τους εθνικούς στόλους - από τον ιαπωνικό. Είναι ακριβώς ο ιαπωνικός στόλος μαζί με το νορβηγικό που παρουσιάζει όμως πτωτική τάση στη σχετική του σημασία προς το τέλος αυτής της περιόδου - από τα τέλη της δεκαετίας του 60 - οι μόνοι από την προπολεμική πεντάδα των πρώτων που έχουν αυξήσει τη συμμετοχή τους στην παγκόσμια χωρητικότητα. Αλλά εκεί στην τελευταία θέση της πεντάδας 4η στην ουσία εθνική ναυτιλία, προ των θυρών ήδη από τη δεκαετία του 60, ο ελληνικός στόλος δείχνει στις παραμονές της

---

κρίσης να έχει όλη τη δυνατότητα να διεκδικήσει μία ακόμα καλύτερη θέση.

Για άλλη μία φορά όμως η παρουσία μίας σημαίας ευκολίας στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου ήδη από τη δεκαετία του 60 δημιουργεί την ανάγκη να εξετάσουμε - όπως ήδη έγινε στο επίπεδο των ομάδων χωρών - τη σχέση των εθνικής προέλευσης ναυτιλιών με τις σημαίες ευκολίας. Με το συνυπολογισμό της ιδιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας η πραγματική ηγεμονία αποκαλύπτεται σε όρους πλέον εφοπλιστικού κεφαλαίου των διαφόρων χωρών.

Πρέπει να τονιστεί, σε αντιδιαστολή με τις εξελίξεις μετά την κρίση, που εξετάζονται στο μέρος Β<sup>6</sup> της μελέτης, ότι προς το παρόν όλες οι αλλαγές συντελούνται μέσα στην ομάδα των χωρών του ΟΟΣΑ στην ουσία, με μόνο "παρείσακτο" την ΕΣΣΔ όπου ένας συνδυασμός πολιτικών και οικονομικών παραγόντων οδήγησε στην δημιουργία ενός σημαντικού στόλου.

Τα στοιχεία για την πραγματική ιδιοκτησία των σημαίων ευκολίας το έτος 1953 που χρησιμοποιήθηκε σαν βάση, προέκυψαν εδώ περισσότερο διά της εις άτοπον απαγωγής με βάση τα γενικά στοιχεία, δεδομένου του μικρότερου ενδιαφέροντος και κυρίως της ανυπαρξίας ακόμα της UNCTAD του forum των αναπτυσσόμενων στην ουσία η οποία έθεσε τις σημαίες ευκολίας τόσο υπό παρακολούθηση όσο και στο άμεσο στόχαστρο. Έτσι, γνωρίζοντας ότι στο σύνολο των 5,8 εκ.κ.ο.χ των σημαίων ευκολίας το 1953 (βλ. Πιν. Α.2.ΙV) οι έλληνες πλοιοκτήτες ήταν ιδιοκτήτες των 3,2

---

(1) Η UNCTAD, (United Nations Conference on Trade and Development), δημιουργήθηκε το 1964.

εκ. κ.ο.κ (1) προκύπτει ότι η υπόλοιπη κωρητικότητα ανέρχεται σε λιγώτερο από 3% του παγκόσμιου στόλου ενώ δεν φαίνεται ιδιαίτερα παρακινδυνευμένο να υποστηριχθεί ότι ένα σημαντικό μέρος από αυτήν συνέχιζε να ανήκει στους ιδρυτές και παραδοσιακούς χρήστες - ως σήμερα - των σημαίων αυτών Αμερικανούς. Μία μελέτη της UNCTAD δίνει για το 1959 85% της πραγματικής ιδιοκτησίας των σημαίων ευκολίας (Σ.Ε) από κοινού στους Έλληνες και Αμερικανούς εφοπλιστές (2). Το ποσοστό αυτό δεδομένης της καταπινής καθεδικής πορείας του πρέπει να ήταν ακόμα υψηλότερο το 1953. Μπορεί λοιπόν να υποστηριχθεί ότι η μη προσδιοριζόμενη πλοιοκτησίας κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας το 1953 αποτελούσε ένα ελάχιστο κλάσμα (ίσως λιγώτερο από 1% - ακόμα και αν τηρηθούν οι αναλογίες του 1959 - της παγκόσμιας κωρητικότητας ποσοστό που για το 1953 δεν θα μπορούσε να αλλοιώσει δραματικά την εικόνα της ποσοτικής ιεραρχίας των κύριων εθνικών εμπορικών στόλων.

Η κατάσταση είναι όμως πολύ διαφορετική στο τέλος της πρώτης αυτής περιόδου, στις αρχές της δεκαετίας του 70. Εκτός από τον υπερτριπλασιασμό της συμμετοχής των σημαίων ευκολίας στον παγκόσμιο στόλο οι εθνικές προελεύσεις των εφοπλιστικών κεφαλαίων που τις χρησιμοποιούν παρουσιάζονται αυξημένες (3). Η εικόνα της πραγματικής ιδιοκτησίας των σημαίων ευκολίας σε σχέση με τις χώρες του ΟΟΣΑ είναι σαφής ως προς το σημείο αυτό. Ενώ οι ΗΠΑ με την Ελλάδα παραμένουν οι

---

(1) βλ. Ναυτικά Χρονικά, 15/1/74, σ.114. Υπολογίσαμε το άθροισμα της ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό τις διάφορες κατηγορίες κωρητικότητας σε 3.157.221 κ.ο.κ.

(2) βλ. UNCTAD, TD/B/C.4/168, 10/3/77 σ.31 και πίνακα σελ.33

(3) βλ. UNCTAD, TD/B/C.4/168 σ.31.



δύο χώρες με τη μεγαλύτερη σημασία για την πραγματική ιδιοκτησία των σημαίων ευκολίας, ο κατάλογος των εξακριβωμένων χρηστών διευρύνεται με χώρες όπως ( κατά σειρά μεγέθους χωρητικότητας υπό Σ.Ε ) η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Γαλλία. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι για το σύνολο της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας, ακόμα και αν ληφθεί υπόψη η αδυναμία εξακρίβωσης της προέλευσης των κεφαλαίων σε σημαντικό αριθμό περιπτώσεων (1) λόγω της φύσης των στοιχείων που διαθέτουμε για το διάστημα αυτό (2), παραμένει το γεγονός ότι ένα σημαντικό ποσοστό με ανώτερο όριο υπέρ του 35% της συνολικής χωρητικότητας υπό τις σημαίες αυτές, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Πίνακα Α.2.Χ, δεν μπορεί να καταλογιστεί αυτόματα στις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ. Το ενδιαφέρον στο σημείο αυτό επικεντρώνεται στο εξακριβωμένο ποσοστό της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας το οποίο δεν ανήκει σε εφοπλιστικά συμφέροντα αυτής της ομάδας. Για το 1972 το διαπιστωμένο ποσοστό από την UNCTAD για τις εκτός ΟΟΣΑ χώρες στο σύνολο των σημαίων ευκολίας είναι 8% (1) σαφώς κατώτερο από το 25% που προκύπτει με βάση ορισμένα στοιχεία του ΟΟΣΑ (3). Το τελευταίο όμως αυτό ποσοστό, που αφορά κυρίως τους εφοπλιστές του Χονγκ-Κονγκ, προκύπτει με μόνο τον υπολογισμό πλοίων άνω των 175.000 δwt, στην ουσία λόγω μεγέθους την ημερομηνία αυτή, δεξαμενοπλοίων και μόνο.

---

(1) βλ. UNCTAD op.cit TD/B/C.4/16B σ.31 και πίνακα σ.33

(2) τα στοιχεία που συνέλεξε ο ΟΟΣΑ προέρχονται από απαντήσεις των κρατών-μελών βλ. OECD, DAF/MTC/74.12, 1974 .

(3) το ποσοστό αυτό είναι περίπου 23%-26% ανάλογα με το αν συνυπολογιστούν τα υπό κατασκευή πλοία.

## Πίνακας Α.2.Χ

Πραγματική ιδιοκτησία της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας 1973

1 Ιανουαρίου 1973	σε χιλιάδες κ.ο.χ	
Χώρα πραγματικής πλοιοκτησίας	Σύνολο χωρητικότητας υπό Σ.Ε (1)	
Ελλάδα	23.531	(2)
ΗΠΑ	12.837	(β)
Δ.Γερμανία	717	
Ιαπωνία	575	
Γαλλία	306	
Ελβετία	139	
Δανία	80	
Ολλανδία	70	
Σουηδία	32	
Νορβηγία	10	(γ)
Σύνολο πραγματικής πλοιοκτησίας χωρών ΟΟΣΑ (δ)	38.297	
Εξακριβωμένη πραγματική πλοιοκτησία χωρών (3) εκτός ΟΟΣΑ (γιά πλοία 175.000 τ.ν.β και άνω) (από τα οποία Χονγκ-Κονγκ)	2.300 (7.500) (1.850)	(4) (α) (4) (4)
Μη εξακριβωμένης ιδιοκτησίας χωρητικότητα υπό Σημαίες Ευκαιρίας	(6.270)	(α) (4)
20.603		
Σύνολο Σημαιών ευκολίας(5) (6)	61.200	

- (1) περιλαμβάνει μόνο τις Λιβερία, Παναμά, Κύπρο, Σομαλία, Σιγκαπούρη.
- (2) σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, που βασίστηκαν σε απαντήσεις των κρατων μελών, 20.416 χιλ.κ.ο.χ
- (3) Στις 30/6. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία UNCTAD και ΟΟΣΑ πρόκειται κυρίως γιά το Χονγκ-Κονγκ. Επίσης γιά το Ισραήλ, τη Νότια Αφρική αλλά και την Ταϊβάν. Η UNCTAD δίνει μόνο ποσοστό στο σύνολο των σημαιών ευκολίας.
- (4) Η μετατροπή από dwt σε κ.ο.χ έγινε με συντελεστή  $Igrt = 0,5dwt$  που προσεγγίζει την σχέση κ.ο.χ/τ.ν.β γιά δεξαμενόπλοια άνω των 175.000 τ.ν.β (βλ.Μητρόπουλος Ε. ορ.cit., σ.293, όπου παρουσιάζονται τεχνικά χαρακτηριστικά εν ενεργεία δεξαμενοπλοίων)
- (5) Περιλαμβάνει Λίβανο και Ονδούρα (6) Μέσος όρος 1972, 1973
- (α) χωρητικότητα εν ενεργεία και υπό κατασκευή
- (β) περιλαμβάνει και 36 χιλ.κ.ο.χ υπό σημαία Ονδούρας
- (γ) στις 30 Σεπτεμβρίου
- (δ) δεν παρέχονται από τον ΟΟΣΑ ή την UNCTAD στοιχεία γιά Ιταλία, Καναδά, Ισλανδία, Ισπανία, Τουρκία και Ηνωμένο Βασίλειο.
- Πηγές: -ΟΟΣΑ, DAF/MTC/74.12 γιά τις πλην Η.Β χώρες ΟΟΣΑ και το Χ.Κόνγκ  
-Ναυτικά Χρονικά 15/1/89 και ΕΣΥΕ, Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας 1978, γιά τον ελληνόκτητο στόλο.  
-UNCTAD, TD/B/C.4/168, 1977.

Η εμφάνιση το 1979 των εφοπλιστών του Χονγκ-Κονγκ με 20% (1) τουλάχιστον της παγκόσμιας κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας σε συνδυασμό με την παραπάνω παρατήρηση στηρίζει την υπόθεση ότι ένα σημαντικό μέρος της εκτός χωρών ΟΟΣΑ πλοιοκτησίας των σημαιών ευκολίας στο τέλος της πρώτης αυτής περιόδου που εξετάζεται εδώ πρέπει να καταλογιστεί σε αυτούς. Βέβαια η ειδική σχέση της Αγγλίας με το Χονγκ-Κονγκ μπορεί να έχει επιλοχωρήσει και στην περίπτωση αυτή (2) σε ένα βαθμό μεγαλύτερο ή μικρότερο. Πάντως μελέτες της UNCTAD που έχουν γίνει στη συνέχεια με όσο το δυνατόν πιο εξονυχιστικές έρευνες παρουσιάζουν τους εφοπλιστές του Χονγκ-Κονγκ μαζί με τους Έλληνες και Αμερικανούς εφοπλιστές σαν τους σημαντικότερους χρήστες του βεσμού στα επόμενα χρόνια (3).

Στην αρχή του 1973 η πραγματική ιδιοκτησία των σημαιών ευκολίας διαμορφώνεται, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.2.Χ, ως εξής:

Οι Έλληνες εφοπλιστές καταγράφονται σαν οι σημαντικότεροι χρήστες του βεσμού όπως εξάλλου είχε σημειωθεί και στην αρχή της 20ετίας αναφοράς, το 1953. Οποσδήποτε η σχετική σημασία των Ελλήνων πλοιοκτητών έχει μειωθεί στα πλαίσια της αύξησης των σημαιών ευκολίας και της "ανακάλυψης" τους από νέους χρήστες.

Οι Αμερικανοί παραμένουν στη δεύτερη θέση με σημαντικώτατη κωρητικότητα. Οεδομένου ότι οι υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ - εκτός

---

(1) βλ. Μεταξάς Β.Ν., Η οικονομική των σημαιών ευκολίας *op.cit.* και Bauchet P. *op.cit.* σ.256. Το ποσοστό αναφέρεται ελαφρά υψηλότερο περί το 22% στην πρώτη πηγή.

(2) βλ. Μεταξάς Β.Ν., Η οικονομική των σημαιών ευκολίας *op.cit.*, σ.86

(3) βλ. *ibid* σ.88, Πίνακα 12 για το 1979 και UNCTAD, TD/B/C.4/231 για το 1981.

από την ΟΔΓ, την Ιαπωνία και τη Γαλλία στις οποίες αναφερθήκαμε ήδη - διαθέτουν ελάχιστη χωρητικότητα υπό τις σημαίες αυτές, η εικόνα της ποσοτικής ιεραρχίας των διαφόρων χωρών, αν ληφθεί υπόψη η ελεγχόμενη από υπηκόους τους χωρητικότητα, μεταβάλλεται σημαντικά μόνο στην κορυφή. Συγκεκριμένα ο ελεγχόμενος από τις ΗΠΑ στόλος ανέρχεται έτσι στην πρώτη πεντάδα των εθνικών ναυτιλιών και η ελληνικής ιδιοκτησίας χωρητικότητα στην πρώτη θέση, αφού η λιβεριανή χωρητικότητα αποσυντεθεί στις εξών χωρών συνετέση. Ο πίνακας Α.2.Χ δεν παρέχει πληροφορίες, δεδομένης της απουσίας σχετικών στοιχείων για το τέλος της περιόδου για δύο από τις 10 σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις στο τέλος της περιόδου που εξετάζεται εδώ: Το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιταλία. Παρόλο που θα μπορούσε να αναμένεται το αντίστροφο είναι η Ιταλία και όχι το Ηνωμένο Βασίλειο που το 1971 εμφανίζεται με 5% περίπου του συνόλου των σημαιών ευκολίας (1). Σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD δύο χρόνια αργότερα, το 1975, το ποσοστό αυτό εμφανίζεται να έχει κατέλθει στο 3% περίπου (2). Αντίθετα η ελεγχόμενη από τους Βρετανούς χωρητικότητα υπό Σ.Ε δεν καταγράφεται σε καμία πηγή εκτός από ένα πενιχρό 1% του συνόλου των Σ.Ε το 1959 (2) και θεωρείται γενικά "μη ουσιαστική" (1). Η περίπτωση της Ιταλίας φαίνεται παρόμοια με αυτή της Γαλλίας και της ΟΔΓ δεδομένου ότι το εθνικό νηολόγιο της φέινει σε ορους σχετικής σημασίας στη μεταπολεμική περίοδο όπως εξάλλου και αυτό των ΗΠΑ.

---

(1) βλ. OECD, Maritime Transport 1971, Paris 1972, σ.93

(2) βλ. UNCTAD, TD/B/c.4/168 op.cit.

Το θέμα που ανακύπτει εδώ αφορά την σημαντικώτατη, ένα τρίτο περίπου του συνόλου των Σ.Ε, μή εξακριβωμένης πλοιοκτησίας κωρητικότητα. Η κωρητικότητα αυτή η οποία υπερβαίνει οπωσδήποτε το μέγεθος του αμερικανικού στόλου στις αρχές της δεκαετίας του 70 αντιπροσωπεύει υπεράνω του 5% της παγκόσμιας κωρητικότητας. Ανάλογα με την πραγματική πλοιοκτησία αυτής της κωρητικότητας μπορεί να προκύψει μία διαφορετική εικόνα της ιεραρχίας των στόλων στη ναυτιλία. Ήδη όμως μπορεί να υποστηριχθεί ότι σε όρους πλοιοκτησίας και όχι σημαίας χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Γαλλία, η Ιταλία και η Γερμανία αντισταθμίζουν, λιγώτερο ή περισσότερο, τις απώλειες στο επίπεδο της συμμετοχής των εθνικών νηολογίων στην αγορά, ενώ άλλες χώρες, κυρίως η Ελλάδα, τις χρησιμοποιούν σε μία περίοδο επιθετικής ανάπτυξης (1).

Η ανάλυση της ιδιοκτησίας των σημαιών ευκολίας δεν μεταβάλλει σημαντικά την εικόνα που προκύπτει από τον Πίνακα Α.2.Ν σε σχέση με την συμμετοχή των διαφόρων ομάδων χωρών στην παγκόσμια κωρητικότητα. Παρόλες τις επιπτώσεις της ανάλυσης αυτής, διαπιστωμένες και υποθετικές, στην ιεραρχία σε επίπεδο εθνικών στόλων παρατηρείται ότι στο επίπεδο της πλοιοκτησίας της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας οι χώρες του ΟΟΣΑ εξακολουθούν να κυριαρχούν. Πρόκειται όμως μόνο για την εξακριβωμένης πλοιοκτησίας κωρητικότητα. Η ανεξακρίβωτης πλοιοκτησίας κωρητικότητα ισοδυναμεί όπως τονίστηκε ήδη με ένα σημαντικώτατο ποσοστό του συνόλου των Σημαιών Ευκαιρίας και η χρέωση της θα μπορούσε ανάλογα να μεταβάλλει σε ένα ορισμένο βαθμό τα

---

(1) Τα στοιχεία στα οποία αναφέρεται αυτή η παράγραφος δεν είναι ευθέως συγκρίσιμα δεδομένου ότι η κωρητικότητες των εθνικών νηολογίων αναφέρονται στα μέσα του έτους ενώ η υπό Σ.Ε κωρητικότητα στην αρχή.

συμπεράσματα που προκύπτουν από τα σχετικά μεγέθη ή καλύτερα να διαγράψει ευκρινέστερα την κατεύθυνση της εξέλιξης τους. Δεν φαίνεται εξωπραγματική η υπόθεση ότι ένα μέρος της μπορεί να ανήκει και αυτό σε πλοιοκτήτες των χωρών του ΟΟΣΑ αλλά η παρουσία των πλοιοκτητών του Χονγκ-Κονγκ στο, έστω, ή μάλλον ακριβώς γι' αυτό, περιορισμένο τμήμα των άνω των 175.000 dwt πλοίων, στην ουσία δεξαμενοπλοίων, αλλά ακόμα και της Ταϊβάν (1) υποδεικνύει ότι ένα μέρος της μπορεί να " κατακυρωθεί " στις χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Στο επίπεδο των διαθέσιμων στοιχείων δεν είναι δυνατόν να αποφανθεί κανείς για την κατανομή της χωρητικότητας αυτής. Οι υποθέσεις μπορούν να ελεγχθούν μόνο από τις μελλοντικές εξελίξεις. Το 1979, έτος για το οποίο υπάρχουν λεπτομερή στοιχεία, οι πλοιοκτήτες του Χονγκ-Κονγκ καταγράφονται σαν οι δεύτεροι μεγαλύτεροι χρήστες των σημαίων ευκολίας ενώ η λίστα των χρηστών των Σ.Ε περιλαμβάνει πλέον και χώρες όπως η Ν.Κορέα και η Ταϊβάν . Η παρουσία της τελευταίας έχει ήδη καταγραφεί από το 1973 (1). Το ίδιο έτος οι στόλοι των δύο τελευταίων αυτών χωρών έχουν ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο κ.ο.χ υπετριπλασιάζοντας και διαπλασιάζοντας αντίστοιχα τη χωρητικότητά τους από το 1967 (2). Την παραμονή της κρίσης, η μάχη για την εμπορική κυριαρχία στους ωκεανούς είναι έτοιμη να αρχίσει.

Το ερώτημα που προκύπτει αφορά την ερμηνεία των μεταβολών στην ποσοτική ιεραρχία των στόλων στην περίοδο αυτή. Το θέμα αυτό στα βασικότερα σημεία του προσδιορίζεται στο τέλος του πρώτου μέρους. Η θέση του δεν είναι τυχαία. Κατά πρώτον αποτελεί την προϋπόθεση για

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ στα υπό κατασκευή.

(2) Με βάση τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables.

την ανάλυση των αλλαγών στο Διεθνή Καταμερισμό Εργασίας στη Ναυτιλία στην περίοδο από την εμφάνιση της κρίσης έως σήμερα. Κατά δεύτερο όμως η ανάλυση που προηγήθηκε δεν αποτελεί ακόμα παρά το αποτέλεσμα της εξέτασης του ενός από τα δύο συστατικά στοιχεία του ΔΚΕ στη Ναυτιλία, του ποσοτικού. Στο σημείο αυτό η εξέταση της εξειδίκευσης των διαφόρων στόλων είναι απόλυτα αναγκαία για τη διαμόρφωση μίας πληρέστερης εικόνας των εξελίξεων.

---

---

### A.2.2 Εξειδίκευση στις κατηγορίες χωρητικότητας κατά ομάδες χωρών.

---

Σε σχέση με τις γενικές τάσεις της ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου στη διάρκεια αυτής της περιόδου παρατηρήσαμε ήδη ότι οι κύριες ανερχόμενες κατηγορίες ήσαν (πρβλ. Πίνακα Α.1.ΙΧ, σ.38 ανωτέρω):

- τα δεξαμενόπλοια
- τα μεταλλευματοφόρα και πλοία χύδην ξηρού φορτίου

Παρά την άνοδο της συμμετοχής των δεξαμενοπλοίων στον παγκόσμιο στόλο του οποίου το 1973 φεάνουν να αποτελούν το 40% ενώ το 1953 αποτελούσαν το 24% και το 1950 το 21% του συνόλου της παγκόσμιας χωρητικότητας, παρατηρείται ότι την πρωταεθδρία στους ρυεμούς ανάπτυξης καταλαμβάνει η νέωτερη κατηγορία των ore and bulk carriers. Η κατηγορία αυτή αναπτύσσεται με υψηλώτατους ρυεμούς, που ξεπερνούσαν κατά πολύ αυτούς της αύξησης τόσο του συνόλου της παγκόσμιας χωρητικότητας όσο και αυτούς της αύξησης των δεξαμενοπλοίων (βλ. Πίνακες Α.2.ΧΙ.Α και Α.2.ΧΙΙ.Β κατωτέρω). Το 1973 η κατηγορία ore and bulk carriers αποτελεί κινόλας το 18,3% του παγκόσμιου στόλου έναντι ποσοστού 10,9% το 1964, με βάση κ.ο.κ., στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας (1).

Η άλλη μεγάλη κατηγορία, τα κλασικά φορτηγά πλοία γενικού φορτίου, τα πλοία general cargo, περνάει σε δεύτερη μοίρα, εξέλιξη που επιταχύνεται προς το τέλος της δεκαετίας του 60- αρχές της δεκαετίας του 70. Ο κλασικός αυτός τύπος πλοίου δεν αποτελεί ήδη παρα

---

(1) γιά το 1964 περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου.



το 24% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1973 ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το 1970, τρία μόλις χρόνια πριν ήταν 32% περίπου. Παράλληλα περί το 1967 τίθενται σε υπηρεσία τα πρώτα εκ κατασκευής πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) (1).

Ενώ η συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα των νέων τύπων πλοίων, όπως τα πλοία containers, και άλλων ιδιαίτερα εξειδικευμένων πλοίων όπως τα υγραεριοφόρων ή περισσότερο ευέλικτων από πλευράς ποικιλίας φορτίου όπως τα πλοία μικτού φορτίου (combined carriers), ήταν πολύ μικρή το 1970 (βλ. Πίνακα Α.2.ΧΙΙ) οι ρυθμοί αύξησης αυτών των κατηγοριών είναι πολύ υψηλοί. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) και τα πλοία μικτού φορτίου παρουσιάζουν στο τέλος αυτής της περιόδου ρυθμούς αύξησης σημαντικά υψηλότερους από αυτούς των μεταλλευματοφόρων και χύδην ξηρού φορτίου πλοίων, κατηγορία που εξακολουθεί να αυξάνει με ταχείς ρυθμούς, αν και εξακολουθούν στις παραμονές της κρίσης να καταλαμβάνουν - ιδιαίτερα τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ χαμηλές έως οριακές θέσεις σαν ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο. Η ανάπτυξη τους δεν παύει όμως να σηματοδοτεί ποιοτικές αλλαγές στην παγκόσμια ναυτιλία που θα γίνουν εμφανέστερες στην περίοδο μετά το 1973 (2).

Στις αρχές της δεκαετίας του 70, οπότε και οι νέες αυτές κατηγορίες πλοίων αποκτούν στην ουσία μετρήσιμη υπόσταση, η εικόνα της κατανομής των διαφόρων τύπων χωρητικότητας ανάμεσα στις ομάδες

---

(1) μέχρι την ημερομηνία αυτή τα πλοία που μετέφεραν εμπορευματοκιβώτια δεν ήταν παρά μετασκευές συμβατικών.

(2) βλ. και ανωτέρω Α.1.2.

## Πίνακας Α.2.ΧΙ.Α

Εξέλιξη της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μπάγκ κάρριερς (α) 1953-73

	Παγκόσμιος στόλος		Δεξαμενόπλοια		Μπάγκ κάρριερς (α)	
	συν.χωρ/τα	% Μεταβ.	συν.χωρητ/τα	% Μεταβ.	συν.χωρ/τα	% Μεταβ.
1953	93,4	...	22,0	...	...	...
1954	97,4	+4,3%	24,6	+11,8	...	...
1955	100,6	+3,3%	26,5	+7,7	...	...
1956	105,2	+4,6	28,2	+6,4	...	...
1957	110,2	+4,8	29,9	+6,0	...	...
1958	118,0	+7,1	33,4	+11,7	...	...
1959	124,9	+5,8	37,9	+13,5	...	...
1960	129,8	+3,9	41,5	+9,5	...	...
1961	135,9	+4,7	43,8	+5,5	...	...
1962	140,0	+3,0	45,3	+3,4	...	...
1963	145,9	+4,2	47,1	+4,0	...	...
1964	153,0	+4,9	50,6	+7,4	16,7	...
1965	160,4	+4,8	55,0	+8,7	18,8	+12,6
1966	171,1	+6,7	60,2	+9,5	23,3	+23,9
1967	182,1	+6,4	64,2	+6,6	29,1	+24,9
1968	194,2	+6,6	69,2	+7,8	34,9	+19,9
1969	211,7	+9,0	77,4	+11,8	41,8	+19,8
1970	227,5	+7,5	86,1	+11,2	46,7	+11,7
1971	247,2	+8,7	96,1	+11,6	53,8	+15,2
1972	268,3	+8,5	105,1	+9,4	63,5	+18,0
1973	289,9	+8,1	115,4	+9,8	72,6	+14,3

(α) μεταλλευματοφόρα και λοιπά μπαγκ κάρριερς. Περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου. Πλοία άνω των 6.000 κ.σ.χ.

Σημ: Περιλαμβάνονται οι στόλοι των Μεγάλων Λιμνών ΗΠΑ και Καναδά καθώς και ο εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία U.N, Statistical Yearbook, διάφορα έτη

## Πίνακας Α.2.ΧΙ.Β

σε χιλ.δwt την 1/1 πλοία άνω των 10.000 δwt  
Εξέλιξη του τονάζ των μπάγκ κάρριερς και των πλοίων μικτού φορτίου  
(α) Μπάγκ κάρριερς % Μεταβολή Πλοία μικτ.φορτίου % Μεταβολή.

1960	5.290	...	1.317	...
1961	7.169	+35,5	1.542	+17,1
1962	9.862	+37,6	1.703	+10,4
1963	13.162	+33,5	1.852	+8,7
1964	17.120	+30,1	2.394	+29,3
1965	19.275	+12,6	2.806	+17,2
1966	24.191	+25,5	3.361	+19,8
1967	30.455	+25,9	4.331	+28,9
1968	38.661	+26,9	7.696	+77,7
1969	47.394	+22,6	10.194	+32,5
1970	54.233	+14,4	12.198	+19,7
1971	60.748	+12,0	15.338	+25,7
1972	69.308	+14,1	20.770	+35,4
1973	78.623	+13,4	28.534	+37,4

(α) Μεταλλευματοφόρα και λοιπά μπάγκ κάρριερς

Πηγή: Υπολογισμοί από στοιχεία Fearnley & Egers, World Bulk Fleet, 1/73

παρουσιάζεται, όπως προκύπτει από τον Πίνακα Α.2.ΧΙΙ κατωτέρω, ως εξής:

Το 1970 οι χώρες του ΟΟΣΑ κατέχουν το μεγαλύτερο ποσοστό σε όλες τις κατηγορίες καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας εξαιρουμένων δηλαδή των αλιευτικών και των πλοίων ερευνών (1). Το υψηλότερο ποσοστό, σχεδόν μονοπώλιο, το διατηρούν στα πλοία μεταφοράς Ε/Κ με 96% (2) της παγκόσμιας χωρητικότητας, στα πλοία μεταφοράς χημικών παραγώγων, 88%, (2) και στα υγραεριοφόρα. Τα χαμηλότερα ποσοστά των σημαίων των χωρών του ΟΟΣΑ παρατηρούνται στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μικτού φορτίου και στα πλοία γενικού φορτίου συμβατικού τύπου. Στην τελευταία περίπτωση δεδομένων των όσων παρατηρήθηκαν πριν η διαπίστωση αυτή είναι και η αναμενόμενη. Στην περίπτωση όμως των δεξαμενοπλοίων και κυρίως των πλοίων μικτού φορτίου το αποτέλεσμα δεν δείχνει να συμφωνεί με την υπόθεση της διατήρησης από τις χώρες του ΟΟΣΑ μίας συμμετοχής στις κατηγορίες χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου αντιστρόφως ανάλογης με την τεχνολογική " ωριμότητα " των διαφόρων τύπων πλοίων. Η φαινομενική αυτή ασυνέπεια προκαλεί να εισάγουμε και στην ανάλυση της εξειδίκευσης μία επιπλέον διάσταση. Η διάσταση αυτή αφορά συγκεκριμένα, όπως ήδη επιχειρήθηκε στην περίπτωση της εξέτασης της ποσοτικής πλευράς του ΔΚΕ στη ναυτιλία την περίοδο αυτή, την εισαγωγή στην ανάλυση του στοιχείου των σημαίων

---

(1) Δεν θα εξετάσουμε εδώ επίσης την κατηγορία των επιβατηγών πλοίων που περιλαμβάνεται όμως στην καθαρή μεταφορική χωρητικότητα.

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables τα αντίστοιχα ποσοστά ανέρχονται σε 98% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 83,3% για τα πλοία χημικών παραγώγων.

Πίνακας Α.2.ΧΙΙ  
Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών  
στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας χωρητικότητας  
1970 και 1973 (μέσα του έτους)

Σε ποσοστό του παγκόσμιου στόλου με βάση κ.ο.κ

	ΟΟΣΑ(1)		Σ.Ε(2)		ΕΣΣΔ/(3)		Υπόλ. Κόσμος		Κόσμος	
	70	73	70	73	70	73	70	73	70	73
Πετρελαιοφόρα	63,3	61,4	26,6	30,2	4,6	3,5	5,5	4,9	37,9	40,0
Μικτού φορτίου	63,3	64,8	31,8	31,7	0,6	0,5	4,3	3,0	3,7	6,8
Ορε & μπαλκ / καρριερς	69,4	65,9	20,9	25,0	2,4	2,7	7,3	6,4	16,9	17,6
Γενικ. φορτίου	64,7	54,4	9,3	16,1	10,9	12,5	15,1	16,9	31,8	24,2
Μεταφοράς Ε/Κ	96,0	94,5	1,0	3,4	-	0,6	3,0	1,5	0,8	2,1
Επιβατηγά	81,1	77,3	7,1	9,8	6,8	7,5	5,0	5,4	1,3	1,0
Υγρα/φόρα	78,3	77,4	18,3	18,6	0,5	0,3	2,9	3,7	0,6	0,8
Χημ. προϊόντων	88,0	86,6	7,4	8,6	0,2	1,2	4,4	3,6	0,2	0,2
Αλιευτικά και μεταφ.αλιείας	35,7	34,0	2,3	0,5	56,9	58,4	5,1	7,1	3,4	3,6
Πλοία ερευνών	38,4	34,2	0,6	0,7	54,3	58,8	6,7	6,3	0,1	0,1
Διάφορα (α)	70,8	74,3	3,5	3,7	13,2	12,3	12,5	9,7	3,3	3,4
Όλοι οι τύποι	64,7	61,2	18,1	23,0	8,2	7,7	9,0	8,1	100%	100%

(α) φορτηγίδοφορα, μεταφοράς οχημάτων, μεταφοράς ζώων, φέρρους πλοία εφοδιασμού, ρυμουλκά, βυσοκόρους, καλωδιακά πλοία, παγοθεραπεία και διάφορα πλοία.

(1) Δεν περιλαμβάνεται ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών, περιλαμβάνεται όμως ο εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ (σχεδόν αποκλειστικά πλοία γενικού φορτίου)

(2) Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρη και Σομαλία

(3) Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Ν.Δ. της Γερμανίας, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία και ΕΣΣΔ

Πηγή: OECD, Maritime Transport, 1970 και 1973, Παρίσι, 1971 και 1974

ευκολίας. Όπως διαπιστώνεται από τον Πίνακα Α.2.ΧΙΙ η προσφυγή στις σημαίες αυτές διευκολύνει την εξαγωγή συμπερασμάτων. Εχοντας ήδη υπόψη (βλ. Πίνακα Α.2.Χ σ.85) ότι η μεγάλη πλειοψηφία του στόλου υπό σημαίες ευκολίας (1) ανήκει την εποχή αυτή στις χώρες του ΟΟΣΑ, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε ότι για την περίπτωση των πλοίων μικτού φορτίου, των δεξαμενοπλοίων και των μπάγκ και ore carriers τα ποσοστά της κωρητικότητας του συνόλου αυτών των κατηγοριών υπό σημαίες ευκολίας είναι τα υψηλότερα από όλες τις άλλες κατηγορίες καθακής μεταφορικής κωρητικότητας. Σημαντικό ποσοστό επίσης συναντούμε και για τα υγραεριοφόρα. Στο σύνολο παρατηρείται ότι τα ποσοστά της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας συσχετίζονται αντίστροφα με τα ποσοστά υπό σημαίες των χωρών του ΟΟΣΑ και μάλιστα με σχεδόν την ίδια σειρά μεγέθους συμμετοχής, για όλους τους ξεχωριστούς τύπους φορτηγών πλοίων. Η εξαίρεση στο σημείο αυτό είναι περισσότερο από αποκαλυπτική. Στην κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου η συσχέτιση είναι θετική: τόσο υπό σημαίες ευκολίας όσο και υπό σημαίες των χωρών του ΟΟΣΑ τα ποσοστά είναι σχετικά χαμηλά. Εκτός από κάποιους πιθανούς θεσμικούς λόγους (2) η εξήγηση βρίσκεται εν μέρει στην απέναντι στήλη και όχη: στο αυξημένο ποσοστό των πλοίων αυτών που υπάρχει στα νηολόγια της κατηγορίας

---

(1) η UNCTAD υπολογίζει το ποσοστό αυτό σε 75,3% για το 1969 βλ. UNCTAD TD/B/C.4/168 op.cit.σ.33 ενώ για το 1972 το αντίστοιχο ποσοστό αναφέρεται 60,9%, και τα δύο βέβαια με την αίρεση της ύπαρξης ενός ποσοστού ανεξακρίβωτης κωρητικότητας στο σύνολο των σημαίων ευκολίας, βλ. ανωτέρω Α.2.1.

(2) στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται και μικρής κωρητικότητας σκάφη ακτοπλοϊκών φορτηγών μεταφορών όπου μπορεί να επηρεάζεται ο παράγοντας του καμποτάζ.

υπόλοιπος κόσμος που αποτελείται στην ουσία από τις αναπτυσσόμενες χώρες (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΙV σ.68). Ο υπόλοιπος κόσμος βρίσκεται στην αρχή της δεκαετίας του 1970 επίσης στην αρχή σε ότι αφορά την σημασία του στο ναυτιλιακό σκηνικό. Στο τέλος της πορείας τα ποσοστά δείχνουν προς τα υγραεριοφόρα, τα πλοία containers τα πλοία μικτού φορτίου και μεταφοράς χημικών προϊόντων σαν τους τύπους πλοίων που μένουν να κατακτηθούν από την ομάδα αυτή χωρών. Αλλά και το ποσοστό συμμετοχής αυτής της τελευταίας ομάδας χωρών στα δεξαμενόπλοια είναι μικρό με ελαφρά μεγαλύτερο εκείνο της συμμετοχής τους στην παγκόσμια χωρητικότητα των bulk and ore carriers. Η αναμενόμενη σειρά για τις δύο τελευταίες κατηγορίες θα ήταν η αντίστροφη με βάση μία πορεία εξειδίκευσης των αναπτυσσόμενων χωρών από τις ωριμότερες στις νεώτερες και πλέον δυναμικές κατηγορίες χωρητικότητας. Θα μπορούσε να διερευνηθεί εδώ σαν πιθανός λόγος η επίδραση της παραδοσιακής κυριαρχίας των εταιρειών πετρελαίου στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου με τη μορφή όχι μόνο των

Πίνακας Α.2.ΧΙΙΙ

Ποσοστό δεξαμενοπλοίων ιδιοκτησίας εταιρειών πετρελαίου (α)

Αρχές 20ου αιώνα	90%
.....	
1923	75%
1939	61%
1956	38%
1964	35%
1971	32%

(α) Υπολογίζονται τα δεξαμενόπλοια πάνω από ένα τοννάζ, για το τέλος της περιόδου άνω των 60.000δwt.

Πηγή: Μητρόπουλος Ε. Κατηγορίες και σύγχρονοι τύποι εμπορικών πλοίων  
2η εκδ. Πειραιάς 1980 ,

χρονοναυλώσεων αλλά και της καθεαυτό ιδιοκτησίας κρίσιμου ποσοστού κωρητικότητας στον στόλο των δεξαμενοπλοίων (1). Η μείωση του ποσοστού των εταιρειών πετρελαίου στον στόλο των δεξαμενόπλοιων μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο δεν σημαίνει και διεύρυνση της ελεύθερης ναυλαγοράς για τα πλοία αυτά. Οι εταιρείες πετρελαίου συνέχισαν να ελέγχουν ένα πολύ σημαντικό τοννάζ μέσω των χρονοναυλώσεων (2) (3). Εξάλλου η μεγαλύτερη δυνατότητα για τις περισσότερες χώρες μεταφοράς εθνικών ξηρών χύδην φορτίων θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι διαδραμάτισε κάποιο ρόλο στην συμμετοχή της ομάδας Υπόλοιπος κόσμος στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς σε ελαφρά ανώτερα ποσοστά σε σχέση με τα πετρελαιοφόρα.

Όμως, αν απομονωθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες από το σύνολο των χωρών που περιλαμβάνονται στην ομάδα Υπόλοιπος κόσμος, προκύπτει,

(1) Η πολιτική των προναυλώσεων, πιστωτικών διευκολύνσεων υπήρξαν επίσης τρόποι παρέμβασης των εταιρειών πετρελαίου στην διαμορφωση της προσφοράς, ιδιαίτερα μετά την πρώτη κρίση του Σουέζ, βλ. Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1988, Κεφ.9.

(2) Ibid. σ.258

(3) Η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ξηρών φορτίων, εκτός των γενικών φορτίων τα οποία μεταφέρονται από τα πλοία τακτικών γραμμών η αγορά των οποίων χαρακτηρίζεται από ολιγοπωλιακές συνθήκες (βλ. Παράρτημα 8) θεωρείται συνήθως σαν μία αγορά στην οποία επικρατούν συνθήκες παραπλήσιες με αυτές του πλήρους ανταγωνισμού. Το 1971, πάντως, σύμφωνα με την UNCTAD, η "ελεύθερη" αγορά για τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος, ενός από τα 5 κύρια χύδην φορτία, (βλ. Α.1.1), δεν αποτελούσε παρά 20% της συνολικής αγοράς και μειούτο διαρκώς, τάση που ήταν ήδη προδηλη από τη δεκαετία του 60. Σε γενικές γραμμές, αν οι στόλοι βιομηχανικών μεταφορέων (industrial carriers), είναι στην περίπτωση των ξηρών χύδην φορτίων πολύ λιγώτερο σημαντικοί από ότι στην περίπτωση του πετρελαίου, για μία ολόκληρη σειρά ξηρών φορτίων η ελεύθερη αγορά περιορίζεται μέσω της προσφυγής των μεγάλων φορτωτών στις χρονοναυλώσεις και στα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς φορτίου (βλ. Παράρτημα 9).

σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's για το 1970, ότι η συμμετοχή τους στην κατηγορία των ore & bulk carriers δεν ξεπερνά το 3,9% (1). Οι μεγαλύτεροι στόλοι ανάμεσα τους ανήκουν στην Ινδία, το Χονγκ-Κονγκ, την Νοτιο Ανατολική Ασία και την Ταϊβάν. Ακολουθούν η Βραζιλία και οι Φιλιππίνες. Παρόλο που η λεπτομερέστερη ανάλυση των στοιχείων αποκαλύπτει μία πολύ μικρότερη συμμετοχή από αυτήν που θα μπορούσε να υποθεθεί με βάση τα γενικά στοιχεία του Πίνακα Α.2.ΧΙΙ αποκαλύπτει ταυτόχρονα, πρώιμο σημάδι των εξελίξεων που θα ακολουθήσουν, 4 χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας μέσα στους πρώτους 6 στόλους μπαλκ κάρριερς των αναπτυσσόμενων χωρών. Δεδομένου ότι το σύνολο των χωρών που διαθέτουν αυτής της κατηγορίας χωρητικότητα το 1970 είναι, σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's, 48 (1) ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνονται 11 αναπτυσσόμενες μόνο, ο ρόλος της περιοχής αυτής στην εξέλιξη της κατηγορίας των αναπτυσσόμενων χωρών αρχίζει ήδη να διαφαίνεται. Επιχειρώντας την ίδια λεπτομερή στατιστική προσέγγιση και για την κατηγορία των πετρελαιοφόρων το ποσοστό των καθεαυτό αναπτυσσόμενων χωρών υπολογίστηκε σε 4,3 % το 1970 (1). Τα αποτελέσματα αυτά είναι ακριβώς τα αναμενόμενα καθώς η σειρά των ποσοστών αυτή της κατηγορίας χωρών ακολουθεί με βάση την λεπτομερέστερη αυτή στατιστική προσέγγιση το σχήμα της εξέλιξης από τους παλαιότερους στους νεώτερους τύπους πλοίων. Ακόμα, ο αριθμός των χωρών που διαθέτουν χωρητικότητα πετρελαιοφόρων υπό την εθνική σημαία είναι, το 1970, 87 από τις οποίες οι αναπτυσσόμενες είναι 45, αριθμός τετραπλάσιος από τον αντίστοιχο για τα μεταλλευματοφόρα και μπαλκ κάρριερς (1). Για τις 45 αναπτυσσόμενες αυτές χώρες η απόπειρα

---

(1) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία L.R.S Statistical tables 1970



να υπολογισθεί ο αριθμός των χωρών με ποντοπορα σκάφη κατέληξε σε σαφή περιορισμό του παραπάνω αριθμού. Αλλά και στη βάση αυτή συμπεριλαμβάνονται αδιαφιλονίκητα η Ν.Κορέα και η Ταϊβάν, 5η και 8η αντίστοιχα στην κατάταξη ανάμεσα στο σύνολο των στόλων πετρελαιοφόρων των αναπτυσσόμενων χωρών, ενώ για άλλες χώρες όπως το Κουβέιτ και το Μεξικό ο ρόλος του πετρελαίου είναι σαφής.

Έτσι σχηματίζεται στο σύνολο μία εικόνα του Δ.Κ.Ε σε όρους ομάδων χωρών που μπορεί να συνοψιστεί στα εξής: Οι χώρες του ΟΟΣΑ μονοπωλούν τους νέους τύπους πλοίων, πλοία με μεγάλη εξειδίκευση, κυρίως υπό τα νηολόγια τους αλλά και - όπως στην περίπτωση των πλοίων μικτού φορτίου - σε ορισμένες περιπτώσεις υπό σημαίες ευκολίας. Ταυτόχρονα οι πλέον τεχνολογικά απαξιωμένοι τύποι όπως τα πλοία γενικού φορτίου έχοντας προσεγγίσει το στάδιο του "τυποποιημένου" προϊόντος (1) έχουν αρχίσει την πορεία τους προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Στο παρόν στάδιο της ανάλυσης πρόκειται για μία

---

(1) Στο κλασικό του άρθρο " International investment and international trade in the product cycle ", Quarterly Journal of Economics, τόμος 80, 1966, σ.190-207, ο R.Vernon αναφέρει ότι "τα εξαιρετικά τυποποιημένα προϊόντα τείνουν να έχουν μία καλά διαπερασμένη και προσιτή διεθνή αγορά και ότι πουλιούνται σε μεγάλη έκταση στη βάση της τιμής" και σημειώνει ότι "σε ένα προχωρημένο στάδιο τυποποίησης ορισμένων προϊόντων, οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες μπορεί να προσφέρουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα σαν τόπος εγκατάστασης" (το κείμενο αποδίδεται σύμφωνα με την μετάφραση του παραπάνω άρθρου στο Βαϊτσός Κ. και Μητσός Αχ., Διεθνής Οικονομική, Εκδ. Σύγχρονα θέματα, Αθήνα, 1982, σ.σ.105-123) Εκτός από τα πολλαπλά ερεθίσματα που έδωσε το άρθρο αυτό σε αρκετά σημεία της προβληματικής της μελέτης, με τις παραπάνω προϋποθέσεις πιστεύουμε ότι είναι δυνατόν να υιοθετήσουμε στην περίπτωση αυτή τον σχετικό όρο δεδομένης της παρατήρησης του Vernon στο ίδιο άρθρο σχετικά: " Αν η προσοχή στραφεί στα υποδείγματα διεθνούς εμπορίου και όχι στα υποδείγματα ξένων επενδύσεων, για να μάθουμε κάτι γύρω από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, η δυνατότητα να αποτελούν αυτές έναν ελκυστικό τόπο για την παραγωγή τυποποιημένων προϊόντων εμφανίζεται λίγο ισχυρότερη"

ρηξικέλευση υπόθεση δεδομένου ότι μέχρι στιγμής η εικόνα είναι προς το παρόν εντελώς στατική. Η τελευταία αυτή παρατήρηση θα μπορούσε να αποδοθεί σε οποιαδήποτε άλλη αιτία μη αξιολογήσιμη. Η διαπίστωση των χαμηλών ρυθμών ανάπτυξης στην περίπτωση των πλοίων γενικού φορτίου στις αρχές της δεκαετίας του 70, 2-3% ετήσια (1) και η αντικατάσταση τους από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων που άρχισε από τις ΗΠΑ (2), χώρα που εμφανίζει στασιμότητα στην αύξηση της χωρητικότητας της και βεβαματική πτώση της συμμετοχής της στον παγκόσμιο στόλο, αποτελούν όμως ενδείξεις ότι η υπόθεση αυτή μπορεί να μην αφήνεται πολύ της πραγματικότητας.

Η παρατήρηση της διαχρονικής εξέλιξης της εξειδίκευσης των διαφόρων ομάδων χωρών στις αρχές της δεκαετίας του 70 - παρόλη την μικρή χρονική διάρκεια που καλύπτουν τα διαθέσιμα στοιχεία - γίνεται επιτακτική για τη διατύπωση κάποιων περισσότερο ολοκληρωμένων συμπερασμάτων για το διεθνή καταμερισμό εργασίας όπως αυτός είχε διαμορφωθεί στη ναυτιλία στο επίπεδο των ομάδων χωρών λίγο πριν το πρώτο πετρελαϊκό σοκ. Από τα στοιχεία του Πίνακα Α.2.ΧΙΙ ανωτέρω διαπιστώνεται ότι εκτός από τα πλοία μικτού φορτίου και τα πλοία που υπάγονται στην κατηγορία διάφορα, η συμμετοχή των χωρών του ΟΟΣΑ εμφανίζει μικρή αλλά γενική για όλες τις κατηγορίες κάμψη ανάμεσα στο 1970 και στις παραμονές της κρίσης το 1973, ενώ η

---

(1) βλ. OECD, Maritime Transport 1973, Paris 1974

(2) βλ. ανωτέρω σ.67 και OECD, Maritime Transport 1966, Paris, 1967

παράλληλη άνοδος των αντίστοιχων ποσοστών των σημαίων ευκολίας, χωρίς να μπορεί να αποδοθεί με βεβαιότητα στο ακέραιο στις χώρες του ΟΟΣΑ, υποδεικνύει ότι πρόκειται περισσότερο για πλασματική μεταφορά των αντίστοιχων μερίδιων της αγοράς.

Την εποχή αυτή αλλά και στη συνέχεια, όπως θα αναλυθεί στο δεύτερο μέρος της διατριβής, το τότε μπλόκ των Ανατολικών χωρών δεν φαίνεται να παίζει σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις σε συνολικό επίπεδο. Η ομάδα αυτή χωρών, στις περισσότερες κατηγορίες της καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας της φορτηγού ναυτιλίας, παρουσιάζει κάμψη των ποσοστών συμμετοχής της. Οι εξαιρέσεις αφορούν τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, μία ελαφρά άνοδο της συμμετοχής στα μπαλκ κάρριερς και βέβαια τα πλοία γενικού φορτίου. Η απόκτηση από το 1972 κάποιας χωρητικότητας πλοίων Ε/Κ από τις χώρες αυτής της ομάδας εμφανίζει το 1973 και την κατηγορία αυτή, ανύπαρκτη το 1970, να καταλήγει σε ελάχιστο ποσοστό της ΕΣΣΔ/Αν.Ευρώπης στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου της αντίστοιχης χωρητικότητας.

Σε ότι αφορά την κατηγορία Υπόλοιπος κόσμος που εμφανίζει μία πτώση της συμμετοχής της στο σύνολο όλων των τύπων, πτώση που θα πρέπει να καταχωρηθεί στο παθητικό των αναπτυσσόμενων χωρών (πρβλ. Πίνακα Α.2.IV σ.92) (1), παρατηρείται ότι η πτώση αυτή

---

(1) Η πτώση αυτή είναι βέβαια σε σχετικούς όρους. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ το 1970 οι αναπτυσσόμενες χώρες διέθεταν 17,5 εκατομμύρια κ.σ.χ και κατείχαν το 7,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το 1973 υπολογίσαμε την αντίστοιχη χωρητικότητα σε 19,2 κ.σ.χ και 6,6% του παγκόσμιου στόλου (βλ. Πίνακα Α.2.IV σ.92). Ανάμεσα στις δύο αυτές ημερομηνίες η παγκόσμια χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 27,4% ενώ η χωρητικότητα της ομάδας των αναπτυσσόμενων κατά 9,7%. Υπολογισμοί με βάση στοιχεία OECD, Maritime Transport, ετήσια έκδοση και L.R.S, Statistical Tables.

συμπαρασύρει όλες τις κατηγορίες πλάν των υγραεριοφόρων πλοίων και οπωσδήποτε των πλοίων γενικού φορτίου. Μεταξύ του 1970 και 1973 παρουσιάζεται μία άνοδος της συμμετοχής της ομάδας υπόλοιπος κόσμος στην τελευταία αυτή κατηγορία χωρητικότητας κατά σχεδόν 2% γεγονός που αποτελεί μία ακόμα ένδειξη για τις υποθέσεις που διατυπώθηκαν παραπάνω.

Στο συνολικό επίπεδο, ποσοτικό και ποιοτικό, η διαμόρφωση του Διεθνούς Καταμερισμού Εργασίας στη ναυτιλία παρουσιάζεται στο τέλος της περιόδου που εξετάζεται εδώ ως εξής:

-Η κυριαρχία των χωρών του ΟΟΣΑ δεν αμφισβητείται σε συνολικό επίπεδο από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι χώρες του Ανατολικού σύμφωνα με την εξέλιξη των μεγεθών προς τα τέλη της περιόδου αυτής δεν εμφανίζονται σαν ουσιαστικός διεκδικητής μεγάλων μεριδίων της αγοράς από τις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης σε ότι αφορά την καθαρή μεταφορική χωρητικότητα της φορτηγού ναυτιλίας.

-Οι σημαίες ευκολίας χρησιμοποιούνται περισσότερο στο παιχνίδι του ανταγωνισμού μέσα στην ομάδα των χωρών του ΟΟΣΑ.

-Σε σπερματική κατάσταση ενυπάρχουν κάποια στοιχεία όπως η εμφανής απαγκίστρωση των χωρών του ΟΟΣΑ από την παραδοσιακή κατηγορία των γενικών φορτηγών, που έχει εισέλθει στην πορεία της τεχνολογικής απαξίωσης με την έλευση των πλοίων κονταϊνερς, και η παράλληλη άνοδος της συμμετοχής της κατηγορίας υπόλοιπος κόσμος στη χωρητικότητα αυτή. Η τάση αναδιάρθρωσης του ναυτιλιακού κεφαλαίου των χωρών του ΟΟΣΑ στην αγορά των τακτικών γραμμών έχει αρχίσει να

---

διαφαίνεται πλέον. Όμως οι εξελίξεις αυτές δεν θα φωτιστούν πραγματικά παρά μέσα από την συνολική πορεία των μεγεθών στη συνέχεια αυτής της περιόδου. Με αυτή την έννοια θα παραμείνουν σαν κρατούμενα μαζί με την είσοδο πλοιοκτητών της Νοτιοανατολικής Ασίας στην κατηγορία των χρηστών των σημαίων ευκολίας (1).

---

---

(1) βλ. ανωτέρω Α.2.1.

### A.2.3. Εξειδίκευση των κυριώτερων στόλων 1945-1973.

---

Στα πλαίσια της ανάλυσης των γενικών εξελίξεων της προσφοράς που προηγήθηκε (πρβλ. και Α.1.2) καθίσταται προφανές ότι ένας στόλος του οποίου η ανάπτυξη προχωρά με άξονα τους νεώτερους τεχνολογικά προηγμένους και εν γένει πιο προσαρμοσμένους στη δυναμική της ζήτησης τύπους πλοίων βρίσκεται - ceteris paribus βέβαια και θα επανέλθουμε στο σημείο αυτό με την ευκαιρία της ανάλυσης της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου - σε θέση υπεροχής στην παγκόσμια ιεραρχία. Η υπεροχή αυτή καθίσταται προφανής σε σχέση με στόλους που η ποσοτική ανάπτυξη τους δεν συνοδεύεται από μία παρόμοια διαδικασία μέσα σε ένα πλαίσιο αλλαγών της ζήτησης όπως αυτές εκτέθηκαν στο Α.1.1 και όξυνσης του ανταγωνισμού μέσα από την τεχνολογική βελτίωση και την εξειδίκευση των διαφόρων ναυτιλιών.

Ιστορικά έχει παρατηρηθεί ότι στις προηγούμενες περιόδους η αναδιάρθρωση των στόλων ξεκίνησε από τις ναυτιλίες εκείνες που αντιμετώπιζαν υψηλό κόστος εργασίας στην προσπάθεια να αντισταθμίσουν την αύξηση του μεταβλητού κυρίως κόστους μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας (1). Η εισαγωγή όμως νέων τύπων πλοίων δεν γίνεται ταυτόχρονα, ακόμα και στην περίπτωση στόλων με παρόμοιο επίπεδο και διάρθρωση κόστους. Μία ολόκληρη σειρά εξωγενών και ενδογενών παραγόντων μπορεί να επηρεάσει με αποτέλεσμα - και αυτή είναι και η πραγματικότητα - η διαδικασία αυτή να ακολουθείται, στο βαθμό που

---

(1) πρβλ. Sturmev S.G., op.cit., σ.237 για μία περιγραφή της διαδικασίας περάσματος σε μεγαλύτερους και ταχύτερους τύπους πλοίων στην περίπτωση των tramps.

ακολουθείται, διαφορετικά από κάθε ναυτιλία, τόσο σε έκταση όσο και μέσα στο χρόνο.

Σε σχέση με τις εξελίξεις της εξειδίκευσης στις διάφορες κατηγορίες χωρητικότητας των κυριώτερων στόλων οι πίνακες που παρατίθενται στη συνέχεια (Πιν.Α.2.ΧΙV-VI) αποκαλύπτουν μία αρκετά στενή σχέση μεταξύ της ποσοτικής εξέλιξης των διαφόρων σημαιών και της εξέλιξης της διάρθρωσής τους.

Οι δύο στόλοι που παρουσιάζουν την εντυπωσιακότερη σχετική παρακμή στη διάρκεια της περιόδου από το τέλος του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου έως την εμφάνιση της κρίσης, συγκεκριμένα οι στόλοι των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου, παρουσιάζουν σαφή καθυστέρηση σε ότι αφορά τον προσανατολισμό τους προς τα μεταλλευματοφόρα και λοιπά μπαλκ κάρριερς (1). Το ποσοστό της " ωριμότερης " κατηγορίας των δεξαμενοπλοίων εμφανίζεται στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου από τα υψηλότερα ανάμεσα στους σημαντικότερους εμπορικούς στόλους ενώ η ύπαρξη μεγάλης χωρητικότητας υπό αμερικανικό έλεγχο στις σημαίες ευκολίας πρέπει να συνυπολογιστεί στην χωρητικότητα υπό αμερικανική σημαία αυτής της κατηγορίας που εμφανίζεται - στο επίπεδο του εθνικού νηολογίου μόνο - αρκετά χαμηλή. Δεδομένου ότι στην περίοδο αυτή οι ΗΠΑ είναι μαζί με την Ελλάδα οι μόνοι σημαντικοί χρήστες των σημαιών ευκολίας ο συνυπολογισμός της χωρητικότητας υπο αυτή την κατηγορία προσεγγίζει ακριβέστερα την κατεύθυνση της εξειδίκευσης της αμερικανικής πλοιοκτησίας χωρητικότητας. Σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια με τον συνυπολογισμό αυτό προκύπτει

---

(1) γιά τη δεκαετία του 60 δεν γίνεται διαχωρισμός πό το L.R.S από τα πλοία μικτού φορτίου τα οποία συμπεριλαμβάνονται.

μία άνοδος της συμμετοχής τους στο σύνολο πλέον της αμερικανικής πλοιοκτησίας στο 54% περίπου (1) ποσοστό ανώτερο αυτού της Μεγάλης Βρετανίας η οποία παραδοσιακά δεν συμπεριλαμβάνεται, τουλάχιστον μέχρι το τέλος αυτής της πρώτης περιόδου, στους συστηματικούς χρήστες του εεσμού των σημαίων ευκολίας.

Το 1973 το ποσοστό των κλασικών φορτηγών στον αμερικανικό στόλο είναι από τα υψηλότερα των 10 κυριώτερων στόλων (1). Η συμμετοχή των μπαλκ κάρριερς στην αμερικανική κωρητικότητα είναι κατώτερη του παγκόσμιου μέσου όρου - ακόμα και χωρίς να περιληφθούν τα πλοία μικτού φορτίου που εξάλλου δεν συμμετέχουν παρά ελάχιστα στην αμερικανική κωρητικότητα υπό εθνική σημαία - περί το 14% στα τέλη της δεκαετίας, ποσοστό που παραμένει στο 15% περίπου (2) αν ο υπολογισμός γίνει στο επίπεδο του συνολικού στόλου αμερικανικής πλοιοκτησίας. Το ποσοστό των μπαλκ κάρριερς στο επίπεδο του εθνικού στόλου είναι από τα χαμηλότερα στο σύνολο των 10 κυριώτερων στόλων το 1973 (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΧΙV).

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία L.R.S Statistical Tables 1973 32% περίπου. Δεν θα πρέπει βέβαια να αγνοηθεί η επίδραση της ύπαρξης του εφεδρικού στόλου που συμπεριλαμβάνεται στη κωρητικότητα υπό αμερικανική σημαία, κυρίως πλοία γενικού φορτίου. Στο σύνολο των 15 εκατομμυρίων κ.ο.κ του αμερικανικού νηολογίου πρόκειται για 2,5 εκ. κ.ο.κ περίπου την ημερομηνία αυτή.

(2) προσέγγιση δεδομένου ότι τα στοιχεία για τις κατηγορίες της υπό σημαίες ευκολίας αμερικανικής κωρητικότητας όπως υπολογίστηκαν από στοιχεία του DAF/MTC/74.12 του ΟΟΣΑ για το 1973 αναφέρονται σε πλοία "effective U.S control" την 1/4/73 ενώ η αναγωγή έχει γίνει προσθέτοντας τις αντίστοιχες κωρητικότητες στα μέσα του έτους. Περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου.



Η εικόνα είναι καθαρώτερη στην περίπτωση του βρετανικού στόλου. Η συμμετοχή της κατηγορίας των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς 15,1% το 1973 βρίσκεται όπως και στην περίπτωση των ΗΠΑ σε χαμηλά επίπεδα, από τα χαμηλότερα ανάμεσα στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις. Πιθανόν το αρχικό ενδιαφέρον των Βρεττανών εφοπλιστών για το νέο αυτό τύπο πλοίου υπήρξε περιορισμένο (1). Στα τέλη όμως της περιόδου αυτής η συμμετοχή των δεξαμενοπλοίων είναι από τις υψηλότερες παρόλο που το ποσοστό του Ηνωμένου Βασιλείου σε αυτήν την κατηγορία πλοίων στον παγκόσμιο στόλο παρουσιάζει διαρκή πτώση (πρβλ. Παράρτημα 5). Τα ποσοστά αυτά δεν μπορούν να αλλοιωθούν ουσιαστικά στο επίπεδο της πραγματικής ιδιοκτησίας δεδομένου ότι όπως έχει ήδη αναφερθεί οι Βρεττανοί πλοιοκτήτες δεν κατέχουν σημαντική χωρητικότητα υπό τις σημαίες ευκολίας στη διάρκεια αυτής της περιόδου. Την ίδια εποχή η συμμετοχή των κλασικών φορτηγών γενικού φορτίου στον στόλο του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κάτω του 18 % (2) το 1973 και το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο από τον παγκόσμιο μέσο όρο που ανέρχεται στο 24% την ημερομηνία αυτή (2). Για την Ολλανδία, το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο το 1953 όπως και προπολεμικά αλλά μόλις 13ο το 1973, μοναδικό (2) κύριο στόλο που παρουσιάζει απόλυτη μείωση μεταξύ 1963 και στο

---

(1) πρβλ. την σχετική παρατήρηση του Sturmev για τον ρόλο της πολιτικής των Βρεττανών εφοπλιστών σε σχέση με την σχετική παρακμή της βρεττανικής ναυτιλίας βλ. Sturmev S.G., *British Shipping ...op.cit.*, σ.222.

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία L.R.S Statistical Tables 1973

(3) Αν συμπεριληφθεί ο εφεδρικός στόλος στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνονται και οι ΗΠΑ.

## Πίνακας Α.2.ΧΙΥ

Εξέλιξη της συμμετοχής των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και υπαλκ κάρριερς στη χωρητικότητα των σημαντικότερων(α) στόλων 1964-1973

με βάση κ.ο.κ

% του συνολικού στόλου υπό εθνική σημαία

	Πετρελαιοφόρα				Ore/Bulk carriers(β)(γ)				Εκτός(δ) μικτ.φορτίου	
	1964	1967	1970	1973	1964	1967	1970	1973	1970	1973
Λιβερία	59,2	57,3	58,1	58,8	17,6	24,5	30,6	32,9	22,6	21,0
Ιαπωνία	29,1	34,7	34,2	38,5	10,7	20,3	29,2	34,2	22,7	25,7
Ην.Βασ.	37,2	36,1	46,6	46,8	7,1	12,5	14,9	23,1	13,5	15,1
Νορβηγ.	52,9	53,9	45,8	47,3	18,2	25,0	36,0	36,5	27,3	23,6
Ελλάδα	23,3	26,3	35,4	33,4	12,8	11,9	19,9	30,1	18,6	24,0
ΕΣΣΔ	24,7	25,8	23,3	20,9	1,7	1,1	1,4	2,2	1,4	2,0
ΗΠΑ	20,1	22,3	25,4	31,7	10,5	11,2	11,3	14,4	11,3	14,1
Παναμάς	52,8	52,7	58,3	45,8	4,4	5,5	7,4	14,5	7,4	14,1
Ιταλία	31,4	34,4	36,5	38,8	18,0	24,2	28,0	32,3	21,4	19,4
Γαλλία	43,2	45,4	53,8	59,8	7,3	10,9	11,3	12,8	10,1	8,0
ΟΔΓ	16,3	19,8	20,8	22,5	11,9	16,1	19,0	25,4	18,3	23,8
Ιουηδ.	34,0	33,0	32,7	33,4	22,5	27,3	31,5	37,6	19,0	20,0
Ολλανδ.	32,1	33,1	38,1	39,2	4,9	8,8	9,3	9,1	8,4	9,1
Ισπανία	28,9	35,7	41,4	45,5	...	3,0	7,8	17,4	7,8	14,3
Δανία	36,4	36,7	40,4	45,2	5,6	12,4	13,5	12,5	13,5	12,5
Ινδία	7,0	9,1	12,0	10,8	11,9	28,0	32,9	38,8	26,4	25,9
Καναδάς	8,9	7,4	10,4	10,4	42,3	54,0	52,8	53,9	51,8	53,9
Σύνολο παγκ.(ε) στόλου	33,0	35,3	37,9	39,8	10,9	16,0	20,5	25,1	16,9	18,3

- Σημ: (α) αναφέρονται με την σειρά συνολικού μεγέθους στα μέσα του 1973  
 (β) πλοία άνω των 6.000 κ.ο.κ  
 (γ) περιλαμβάνονται τα πλοία μικτού φορτίου  
 (δ) δεν περιλαμβάνονται τα πλοία μικτού φορτίου  
 (ε) περιλαμβάνονται οι στόλοι των Μεγάλων Λιμνών

Πηγή: Με βάση τα στοιχεία U.N Statistical Yearbook διάφορα έτη και L.R.S, Statistical Tables, 1964 και 1967

Πίνακας Α.2.ΧV

Κυριώτεροι (α) στόλοι μεταλλευματοφόρων και λοιπών μάλκ κάρριερς  
και συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο  
1962

πλοία 10.000 dwt  
και άνω

σε χιλ. dwt

Χώρες	Σύνολο	%
	dwt	
Λιβερία	2.451	21,2
Νορβηγία	1.957	16,9
Ηνωμένο Βασίλειο	1.317	11,4
Σουηδία	935	8,1
Ιαπωνία	887	7,7
ΗΠΑ	772	6,7
Ιταλία	585	5,0
Ελλάδα	582	5,0
Παναμάς	464	4,0
Γερμανία	418	3,6
Ολλανδία	337	2,9
Γαλλία	206	1,8
Αυστραλία	169	1,5
Υπόλοιπες χώρες	485	4,2
Σύνολο παγκόσμια	11.565	100,0

(α) περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου

Πηγή: Fearnley & Egers, World Bulk Carriers , 1/1962

1973, παρατηρείται ότι η συμμετοχή των ore & bulk carriers στο σύνολο του στόλου είναι πολύ χαμηλή. Προκειται για τη δεύτερη χαμηλότερη συμμετοχή το 1973 μετά τη Γαλλία, της ΕΙΣΩ εξαιρουμένης, ανάμεσα στις 17 μεγαλύτερες - σε όρους συνολικής συμμετοχής - ναυτιλίες. Ουσιαστικά αν συμπεριληφθούν και τα πλοία μικτού φορτίου στα οποία η Ολλανδική σημαία δεν διαθέτει ίχνο χωρητικότητας (1)

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία L.R.S Statistical Tables 1973

την ημερομηνία αυτή σε αντίθεση με τη Γαλλική προκειται για τη χαμηλότερη συμμετοχή της ευρύτερης κατηγορίας, με εξαίρεση πάντα την ΕΙΣΣΔ. Αντίθετα υψηλό είναι το ποσοστό συμμετοχής των κλασικών φορτηγών 39% περίπου (1) περίπου ενώ στα πετρελαιοφόρα η συμμετοχή της κατηγορίας αυτής στο σύνολο της κωρητικότητας, 39,2% το 1973 είναι στο ύψος του αντίστοιχου παγκόσμιου μέσου όρου (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΧΙV). Παρόλα που δεν παρουσιάζει απόλυτη μείωση της κωρητικότητας της μεταξύ του 1963 και του 1973 η Σουηδία είναι η μόνη άλλη χώρα μαζί με την Ολλανδία που βρίσκεται εκτός των 10 κυριότερων στόλων ανάμεσα στο 1953 και στο 1973. Η διάρθρωση όμως του στόλου της που υπερδιαπλασιάζεται στα 20 αυτά χρόνια, αν και η σχετική της σημασία έχει μειωθεί από 2,8 σε 2,0 % του παγκόσμιου στόλου, παρουσιάζει εξειδίκευση στην σχετικά νέα και ανερχόμενη κατηγορία των bulk και ore carriers, από τα οποία ο στόλος της αποτελείται το 1973 κατά 20%. Στα κλασικά φορτηγά το ποσοστό είναι 19,2% (1) ελαφρά κατώτερο του παγκόσμιου μέσου όρου ενώ στα δεξαμενόπλοια παρόλη την σχετική υψηλή συμμετοχή τους στο σύνολο του στόλου της το 1964 το ποσοστό αυτό παρουσιάζει στη συνέχεια κάποια πτωτική τάση. Για τη Δ.Γερμανία σταθερή στην 11η θέση το 1953, 1963 και στο τέλος της περιόδου το 1973, θέση πόρρω απέχουσα της προπολεμικής θέσης της ενιαίας Γερμανίας, με τάσεις απώλειας της σχετικής της συμμετοχής στο σύνολο της παγκόσμιας κωρητικότητας, παρατηρείται ότι τα πετρελαιοφόρα συμμετέχουν στη συνολική

---

(1) Με βάση υπολογισμούς από τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables 1973.

## Πίνακας Α.2.ΧVI

Μεταβολή της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων και των ore και bulk carriers των κυριώτερων (α) εμπορικών στόλων 1964-1973

	Συνολική χωρητικότητα			Πετρελαιοφόρα			(β) (γ) Μεταλλευματοφόρα και λοιπά μπάγκ κάρριερς		
	64-67	67-70	70-73	64-67	67-70	70-73	64-67	67-70	70-73
Λιβερία	+55,3	+47,3	+49,9	+50,2	+59,9	+36,2	+115,9	+84,1	+61,1
Ιαπωνία	+56,1	+59,9	+36,2	+86,0	+57,7	+53,8	+195,4	+130,1	+59,6
Ην. Βασ.	+1,1	+18,9	+16,8	-2,0	+53,4	+17,2	+77,1	+41,9	+81,3
Νορβηγία	+27,0	+5,2	+22,1	+29,2	-1,0	+26,0	+74,0	+51,6	+23,9
Ελλάδα	+7,9	+47,3	+76,2	+22,1	+97,7	+66,5	-0,1	+147,9	+166,2
ΕΣΣΔ	+52,6	+39,7	+17,3	+59,6	+26,3	+5,0	0,0	+78,4	+87,4
ΗΠΑ (δ)	-9,4	-9,2	-19,2	+0,9	+3,2	+0,7	-3,2	-8,6	+2,9
Παναμάς	+11,3	+18,7	+69,5	+11,6	+31,3	+33,3	+39,2	+59,3	+230,1
Ιταλία	+9,0	+19,8	+19,1	+7,9	+27,1	+26,3	+46,6	+38,7	+37,2
Γαλλία	+9,0	+15,8	+28,4	+14,6	+37,4	+42,4	+61,4	+20,4	+45,3
ΟΔΓ	+16,1	+31,6	+4,3	+41,2	+38,8	+8,2	+56,8	+54,8	+34,2
Σουηδία	+7,6	+6,2	+15,2	+4,5	+5,3	+12,2	+30,3	+22,5	+37,5
Ολλανδία	+2,6	+1,6	-3,4	+3,5	+17,0	-0,7	+79,8	+6,4	-5,4
Ισπανία	+25,6	+33,8	+40,4	+55,4	+55,0	+54,7	...	+255,3	+210,7
Δανία	+24,0	+10,0	+23,9	+25,2	+21,0	+38,5	+181,2	+19,3	+15,5
Ινδία	+28,8	+27,3	+20,2	+69,0	+68,4	+8,7	+205,2	+49,6	+41,6
Καναδάς	+26,4	+4,1	+1,0	+4,8	+46,2	+0,8	+61,4	+1,6	+3,2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Κόσμος	+19,0	+24,9	+27,4	+27,0	+34,2	+33,9	+74,3	+60,6	+55,7

Σημ: (α) σύμφωνα με το συνολικό μέγεθος τους στα μέσα του 1973

(β) πλοία άνω των 6.000 κ.ε.χ

(γ) περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου

(δ) συμπεριλαμβάνεται και ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1964 και 1967 και UN, Statistical Yearbook, διάφορα έτη.

δύναμη της σημαίας της σε αρκετά χαμηλότερο ποσοστό από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Σε σχέση με τη συμμετοχή των των μπάγκ κάρριερς στη δύναμη της σημαίας της, το ποσοστό για την ΟΔΓ - αν δεν συμπεριληφθούν τα πλοία μικτού φορτίου - είναι σαφώς υψηλότερο από τον παγκόσμιο μέσο όρο το 1973. Στην ίδια ημερομηνία πάντως το ποσοστό των κλασικών φορτηγών στο σύνολο του στόλου της ανέρχεται σε 37,6% (1), ποσοστό πολύ υψηλότερο του παγκόσμιου μέσου όρου για τη σχετικά περισσότερο τεχνολογικά " ώριμη " την περίοδο αυτή κατηγορία κωρητικοτητας. Για την Γαλλία και την Ιταλία που, σε μία πορεία μείωσης της σχετικής τους σημασίας στο παγκόσμιο τοννάζ εμφανή ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 60 για τη Γαλλία, συγκρατούνται πλέον στις τελευταίες θέσεις της δεκάδας το 1973, η κατάσταση από πλευράς εξειδίκευσης των στόλων τους έχει διαμορφωθεί στο τέλος της περιόδου ως εξής:

Στην περίπτωση της Γαλλίας αν το ποσοστό των δεξαμενοπλοίων στο συνολικό στόλο είναι το υψηλότερο ανάμεσα στους κύριους στόλους το 1973, 59,8%, ελαφρά υψηλότερο ακόμα και αυτού της Λιβερίας (1), στα μπάγκ κάρριερς η εικόνα είναι εντελώς αντίστροφη. Η συμμετοχή τους στο σύνολο του γαλλικού στόλου είναι η χαμηλότερη όλων των κύριων στόλων με την εξαίρεση της ΕΣΣΔ και ανέρχεται σε 8,0% το 1973. Τα κλασικά φορτηγά συμμετέχουν σε ποσοστό 17% περίπου (2).

---

(1) Στο σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον να υπενθυμιστεί ότι από το 1928 σύμφωνα με την Γαλλική νομοθεσία η μεταφορά των 2/3 των γαλλικών εισαγωγών πετρελαίου είναι δεσμευμένη για τα πλοία του εθνικού νηολογίου, γεγονός που πιθανόν ερμηνεύει στο μεγαλύτερο μέρος τα υψηλότερα ποσοστά των πετρελαιοφόρων στο Γαλλικό στόλο σε όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΧΙΥ σ.108)

(2) Με βάση υπολογισμούς από τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables.

Η Ιταλία, που παρουσιάζει πτώση της συμμετοχής της στον παγκόσμιο στόλο αλλά μετά τις αρχές της δεκαετίας του 60, παρουσιάζει ποσοστό συμμετοχής των μπάγκ κάρριερς στο σύνολο της κωρητικότητας της 19,4% το 1973, υψηλότερο ελαφρά του παγκόσμιου μέσου όρου. Τα κλασικά φορτηγά συμμετέχουν στο σύνολο του στόλου σε ποσοστό 14,4%

(1) σαφώς καμηλότερο του παγκόσμιου μέσου όρου ενώ τα δεξαμενόπλοια ανέρχονται σε ποσοστό ελάχιστα μικρότερο του μέσου όρου για την παγκόσμια κωρητικότητα.

Στους αντίποδες, εξετάζοντας τους στόλους που αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς στη διάρκεια αυτής της περιόδου και εμφανίζουν αύξηση της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο στην εικοσαετία 1953-1973, εξαιρώντας την ΕΣΣΔ και τους στόλους των σημαιών ευκολίας, παρατηρούμε για την περίοδο μετά το 1964 ότι ο ιαπωνικός στόλος αναπτύσσεται στη βάση μίας δυναμικής αύξησης των μπάγκ κάρριερς. Γρήγορα η συμμετοχή αυτής της κατηγορίας στο σύνολο του τοννάζ του ιαπωνικού στόλου υπερβαίνει κατά πολύ τον μέσο παγκόσμιο όρο και είναι η υψηλότερη ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους το 1973. Η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων είναι ελαφρά μικρότερη από τον παγκόσμιο μέσο όρο αν και δεν πρέπει να παραβλεφθεί ότι ο ιαπωνικός στόλος δεξαμενοπλοίων αποτελεί τον σημαντικότερο στόλο στο τέλος της πρώτης αυτής περιόδου ως το 1973 σε αυτήν την κατηγορία μετά τον αντίστοιχο στόλο της Λιβερίας, γεγονός που ισχύει και για τα ore & bulk carriers.

---

(2) Με βάση υπολογισμούς από τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables 1973.

Η περίπτωση του νορβηγικού στόλου, που παρουσιάζει και αυτός μεταπολεμικά άνοδο της σχετικής σημασίας του από πλευράς χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο κατά τη διάρκεια της περιόδου 1953-1973, αλλά με τάσεις απώλειας των σχετικών " κερδών " προς το τέλος της , παρουσιάζει ένα σαφή προσανατολισμό και προς τα πετρελαιοφόρα και τα bulk & ore carriers. Το 1973 ο Νορβηγικός στόλος τέταρτος στην γενική κατάταξη διαθέτει την δεύτερη εθνική χωρητικότητα (σημαιών ευκολίας εξαιρουμένων) μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς η συμμετοχή των οποίων στο Νορβηγικό νηολόγιο είναι από τις υψηλότερες την ημερομηνία αυτή και η μεγαλύτερη αν συμπεριληφθούν τα πλοία μικτού φορτίου ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους. Τα πετρελαιοφόρα συμμετέχουν στην Νορβηγική σημαία σε υψηλά ποσοστά που εμφανίζουν όμως συνεχή πτώση μεταξύ του 1964 και του τέλους της περιόδου.

Δύο ακόμα ξεχωριστές περιπτώσεις θα μας απασχολήσουν πριν περάσουμε στην ανάλυση της εξειδίκευσης των διαφόρων χωρών στους νεώτερους πιο εξειδικευμένους τύπους πλοίων:

Η δομή του σοβιετικού στόλου, μόνης χώρας του Ανατολικού μπλοκ ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους, παρουσιάζει εντελώς διαφορετική εικόνα. Όχι μόνο η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων είναι χαμηλή στο σύνολο του στόλου με τάσεις περαιτέρω υποχώρησης και αύξησης της απόστασης από τον παγκόσμιο μέσο όρο, αλλά κυρίως το ποσοστό των ore & bulk carriers είναι ασήμαντο, μόλις 2,0% το 1973.

Από την πλευρά των σημαιών ευκολίας παρατηρείται ότι οι δύο σημαίες αυτής της κατηγορίας που περιλαμβάνονται στους κυριώτερους

---



στόλους, η Λιβερία και ο Παναμάς, διατηρούν υψηλά ποσοστά, ιδιαίτερα η Λιβερία, πετρελαιοφόρων στο σύνολο του στόλου. Σε ότι αφορά τη Λιβερία, που διατηρεί την πρώτη θέση το 1973 στον παγκόσμιο στόλο παρατηρείται ότι σε αντίθεση με το νηολόγιο του Παναμά θα χρησιμοποιηθεί πολύ γρήγορα και σε μεγάλη έκταση για να "στεγάσει" μεταλλευματοφόρα και μάλκ κάρριερς. Ήδη μετά τα μέσα της δεκαετίας οι μεγαλύτεροι στόλοι τόσο των δεξαμενοπλοίων όσο και των ore & bulk carriers, το ένα τέταρτο περίπου του παγκόσμιου τοννάζ κάθε κατηγορίας το 1973 - 25,5% στην πρώτη και 19,8 % στη δεύτερη περίπτωση - φιλοξενούνται υπό τη λιβεριανή σημαία. Αντίθετα μικρή είναι η αναλογία των συμβατικών general cargo στο συνολικό στόλο της Λιβερίας, 7% περίπου το 1973, (1) ενώ η εικόνα είναι τελείως αντίστροφη στην περίπτωση του Παναμά όπου το αντίστοιχο ποσοστό είναι 33%,3% (2).

Η παραπάνω ανάλυση πρέπει να συμπληρωθεί όμως στις παραμονές της κρίσης με δύο σημαντικά χαρακτηριστικά. Το πρώτο αφορά την εξειδίκευση των διαφόρων στόλων στους νέους τύπους πλοίων που αρχίζουν και κάνουν αισθητή την παρουσία τους στις παγκόσμιες ναυλαγορές, στοιχείο απαραίτητο για να συνδέσουμε το νήμα και να παρακολουθήσουμε την πορεία της αναδιάρθρωσης των διαφόρων στόλων στην επόμενη περίοδο. Το δεύτερο αφορά τη διάρθρωση των στόλων κατά μέγεθος και ηλικία. Το στοιχείο αυτό θα μας απασχολήσει στο

---

(1) προσέγγιση σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ, βλ. OECD, Maritime Transport, 1972 και 1973.

(2) Με βάση υπολογισμούς από τα στοιχεία L.R.S, Statistical Tables 1973.

αμέσως επόμενο κεφάλαιο όπου εξετάζεται η πορεία του ελληνικού στόλου.

Σε ότι αφορά τους νεώτερους πλέον εξειδικευμένους και τεχνολογικά αναπτυγμένους τύπους πλοίων, παρατηρήθηκε ήδη (πρβλ.Α.2.2) ότι στις αρχές της δεκαετίας του 70 σε επίπεδο ομάδων χωρών οι κατηγορίες αυτές - κυρίως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων - μονοπωλούνται από τα νηολόγια των χωρών του ΟΟΣΑ. Στο επίπεδο των στόλων των διαφόρων χωρών, το 1970, έχει διαμορφωθεί η εξής εικόνα κατά κατηγορίες με βάση - λόγω της μικρής γενικής συμμετοχής των κατηγοριών αυτών στο σύνολο - όχι πλέον τη συμμετοχή τους στο σύνολο της χωρητικότητας κάθε στόλου αλλά το ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας που κατέχει κάθε νηολόγιο στο σύνολο κάθε κατηγορίας :

Η εξειδίκευση των διαφόρων στόλων στα πλοία μικτού φορτίου, που θα πρέπει να υπαχθούν στους τύπους πλοίων με πολύ ουσιαστικότερη παρουσία στον παγκόσμιο στόλο σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες νεώτερων εξειδικευμένων τύπων, καταγράφηκε εν μέρει ήδη στο βαθμό που συμπεριλαμβανόταν στα μεταλλευματοφόρα και μπαλκ κάρριερς (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΧΙV σ.109). Στο επίπεδο της συμμετοχής στην παγκόσμια χωρητικότητα αυτής της κατηγορίας τα υψηλότερα ποσοστά ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.2.ΧVΙI κατωτέρω, τα κατέχουν η Ιαπωνία και η Νορβηγία. Πρόκειται για τις δύο χώρες μεταξύ των κυριωτέρων ναυτιλιακών δυνάμεων που έχουν παρουσιάσει, μαζί με την Ελλάδα, σημαντική βελτίωση της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο σε σχέση με την αμέσως προπολεμική περίοδο.

---

Το ποσοστό της συμμετοχής των δύο αυτών χωρών στην παγκόσμια χωρητικότητα των πλοίων μικτού φορτίου υπερβαίνει αισθητά την συμμετοχή τους στο γενικό σύνολο όλων των κατηγοριών. Αντίθετα στην περίπτωση του Ην.Βασιλείου και των ΗΠΑ οι δύο αυτές χώρες μοιράζονται εκτός από την πολύ σημαντική σχετική πτώση της σημασίας τους στον παγκόσμιο στόλο και ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό : Η συμμετοχή και των δύο αυτών σημαίων στην παγκόσμια χωρητικότητα των πλοίων μικτού φορτίου είναι σαφώς χαμηλότερη της συμμετοχής τους στο γενικό σύνολο, χαμηλότερη έως και ανύπαρκτη στην περίπτωση του αμερικανικού στόλου . Γιά δύο ακόμα χώρες, την Ιταλία και τη Σουηδία, από όσες κατέχουν κάπως σημαντικά ποσοστά στην κατηγορία αυτή παρατηρείται μία συμμετοχή στην κατηγορία αυτή υψηλότερη από το ποσοστό γενικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο.

Ο Πίνακας Α.2.ΧVΙΙΙ όμως κατωτέρω, που αναφέρεται στους υπόλοιπους εκτός ΟΟΣΑ στόλους, αποδεικνύει ότι κανένα συμπέρασμα δεν μπορεί να εξαχθεί χωρίς να ληφθούν υπόψη οι χωρητικότητες υπό σημαίες ευκολίας. Είναι ακριβώς κάτω από την σπουδαιότερη από αυτές σε μέγεθος , τη Λιβερία, όπου θα πρέπει να αναζητήσουμε και τον σπουδαιότερο σε μέγεθος στόλο πλοίων μικτού φορτίου. Το γεγονός αυτό παρόλη την έλλειψη λεπτομερών στοιχείων προσανατολίζει στην αύξηση του πραγματικού ποσοστού της κατηγορίας αυτής κυρίως γιά την Ελλάδα αλλά και τις ΗΠΑ σύμφωνα με τα γενικά ποσοστά τους στις σημαίες ευκολίας στο τέλος της περιόδου αυτής (1). Ο Πίνακας Α.2.ΧVΙΙΙ εμφανίζει ακόμα ότι καμμία χώρα εκτός ΟΟΣΑ δεν διασέτει σημαντική χωρητικότητα στην κατηγορία αυτή. Μόνες εξαιρέσεις δύο αναπτυσσόμενες

(1) βλ. ανωτέρω σ.σ.84-90

## Πίνακας Α.2.ΧVII

Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου  
πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων (α)  
και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας  
χωρών ΟΟΣΑ  
1970

	Υγραερ/ρα		Χημ. προϊόντων		Μικτού φορτίου		Εμπορ/βωτίων	
	χωρ/τα	% συνόλο	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου
Αυστραλία	...	...	.X.	...	35.082	0,4	57.744	3,0
Αυστρία	...	...	...	...	...	...	...	...
Βέλγιο	...	...	...	...	...	...	...	...
Γαλλία	85.622	6,3	.X.	...	76.650	0,9	27.000	1,4
Γερμανία	18.691	1,4	.X.	...	...	...	15.810	0,8
Ελβετία	...	...	...	...	...	...	...	...
Ελλάδα	.X.	...	...	...	151.615	1,8	...	...
Εν. Βασ.	96.869	7,2	54.687	12,1	364.908	4,4	376.569	19,7
ΕΠΑ	15.134	1,1	87.397	19,4	...	...	861.677	45,2
Εσθονία	371.733	27,5	65.487	14,5	1.765.489	21,2	232.582	12,2
Εσπανία	66.735	4,9	.X.	...	...	...	.X.	...
Εσθονία	...	...	...	...	...	...	.X.	...
Εσθονία	116.135	8,6	40.254	8,9	491.441	5,9	...	...
Εσθονία	...	...	...	...	21.200	0,3	...	...
Εσθονία	191.679	14,2	99.260	22,0	1.673.789	20,1	69.133	3,6
Εσθονία	.X.	...	10.222	2,3	53.635	0,6	162.045	8,5
Εσθονία	23.011	1,7	18.137	4,0	45.009	0,5	.X.	...
Εσθονία	.X.	...	...	...	...	...	...	...
Εσθονία	52.076	3,9	.X.	...	617.027	7,4	66.869	3,5
Εσθονία	.X.	...	.X.	...	...	...	...	...
Εσθονία	.X.	...	.X.	...	...	...	...	...
Σύνολο ΟΟΣΑ	1.037.685	76,9	375.444	83,3	5.295.845	63,7	1.869.429	98,0
Σύνολο Όσως	1.349.605	100%	450.531	100%	8.317.290	100%	1.907.801	100%

(α) οι στόλοι κάτω των 10.000 κ.ο.κ καταγράφονται με X.

πηγή: υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables 1970

χώρες που μάλιστα συμμετέχουν στην κατηγορία αυτή με ποσοστό ανώτερο της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο συνολικά: Η Ινδία και η Βραζιλία.

Στην κατηγορία των υγραεριοφόρων η κατάσταση παρουσιάζει μεγάλες ομοιότητες με αυτήν στην κατηγορία των πλοίων μικτού φορτίου. Ανάμεσα στους στόλους των κρατών μελών του ΟΟΣΑ παρατηρείται και πάλι ότι η Ιαπωνία και η Νορβηγία κατέχουν τους μεγαλύτερους στόλους υγραεριοφόρων σε παγκόσμιο επίπεδο με ποσοστά πολύ υψηλότερα της γενικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο ενώ για τις ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο τα αντίστοιχα ποσοστά είναι σαφώς χαμηλότερα. Ειδικότερα δε στην περίπτωση των ΗΠΑ το ποσοστό που κατέχουν στον παγκόσμιο στόλο των υγραεριοφόρων είναι μόλις 1,1%. Παράλληλα θα συναντήσουμε συγκριτικά μεγάλη συμμετοχή - και όχι μόνο συγκριτικά - στην κατηγορία αυτή για τέσσερις χώρες: Εκτός από την περίπτωση της Σουηδίας (1) και της Ιταλίας (2) που συναντήσαμε ήδη και στην περίπτωση των πλοίων μικτού φορτίου, θα παρατηρηθεί το ίδιο και για την Ισπανία και τη Γαλλία (2). Η ασήμαντη στατιστικά κωρητικότητα στην περίπτωση της Ελλάδας αποτελεί επίσης ένα διαφοροποιητικό στοιχείο σε σχέση με την προηγούμενη κατηγορία.

---

(1) Το πρώτο πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων αερίων πετρελαίου υπήρξε Σουηδικό, ναυπήγησης 1964 βλ. Μητρόπουλος Ε.ορ.cit., σ.312

(2) Ίσως η εξήγηση για την ισχυρή συμμετοχή χωρών όπως η Γαλλία θα πρέπει να αναζητηθεί εν μέρει στις σχέσεις της με χώρες παραγωγής φυσικού αερίου όπως η Αλγερία. Η ροή Αλγερίας-Γαλλίας αποτελεί ένα από τα βασικότερα ρεύματα θαλάσσιας μεταφοράς υγροποιημένων αερίων. Βασικές χώρες εισαγωγής υγροποιημένων αερίων κυρίως από τη Λιβύη αποτελούν επίσης η Ισπανία και η Ιταλία τη εποχή αυτή, βλ. Μητρόπουλος Ε., ορ.cit.,σ.308.

## Πίνακας Α.2.ΧVΙΙΙ

Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου  
πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων (α)  
και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας  
χωρών εκτός ΟΟΣΑ 1970

	Υγραερ/ρα		Χημ. προϊόντων		Μικτού φορτίου		Εμπορ/Βωτίων	
	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου
Αλγερία	.Χ.	...	...	...	...	...	...	...
Αργεντινή	.Χ.	...	...	...	34.716	0,4	...	...
Βερμούδες	...	...	...	...	Χ	...	...	...
Βουλγαρία	...	...	...	...	Χ	...	...	...
Βραζιλία	15.277	1,1	...	...	124.000	1,5	...	...
ΕΙΣΣΔ	.Χ.	...	.Χ.	...	...	...	...	...
Ινδία	...	...	...	...	155.547	1,9	...	...
Ισραήλ	...	...	...	...	...	...	...	...
Κορέα Ν.	...	...	.Χ.	...	...	...	...	...
Κύπρος	...	...	...	...	...	...	...	...
Λ.Δ.Γ	...	...	...	...	40.214	0,5	...	...
Λιβερία	188.384	14,0	33.342	7,4	2.648.688	31,8	18.842	1,0
Μεξικό	10.833	0,8	.Χ.	...	...	...	...	...
Πακίστες	.Χ.	...	...	...	...	...	...	...
Παναμάς	58.474	4,3	...	...	...	...	...	...
Πολωνία	...	...	...	...	...	...	...	...
Σιγκαπούρα	...	...	...	...	...	...	...	...
Τσεχ/Βακία	...	...	...	...	...	...	...	...
Φιλιππίνες	.Χ.	...	.Χ.	...	...	...	...	...
Ρωσία	.Χ.	...	...	...	...	...	...	...
Σ.Κονγκ	...	...	...	...	...	...	...	...
Σύνολο εκτός ΟΟΣΑ	272.968	20,2	33.342	7,4	3.003.165	36,1	18.842	1,0
πλην Σ.Ε) (β)	26.110	1,9	Χ	...	354.477	4,3	0	-
Σύνολο όσμος	1.349.605	100%	450.531	100,0	8.317.290	100,0	1.907.801	100

(α) οι στόλοι κάτω των 10.000 κ.ο.χ καταγράφονται με Χ.

(β) Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρη, Σομαλία.

Πηγή: υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables 1970

Στις χώρες του υπόλοιπου εκτός ΟΟΣΑ κόσμου θα παρατηρήσουμε και πάλι αλλά σε μικρότερα συγκριτικά βαθμό, το υψηλό ποσοστό των πλοίων αυτή της κατηγορίας υπό σημαία Λιβερίας, συνεπικουρούμενης όμως εδώ από την σημαία του Παναμά. Σε ότι αφορά την ομάδα των χωρών του ΟΟΣΑ - εκτός από την περίπτωση χωρών που δεν ανήκουν στην ομάδα των κύριων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών, όπως η Τουρκία, η Αυστρία η Ελβετία, η Ιρλανδία, η Πορτογαλία η Φινλανδία αλλά και το Βέλγιο - ανάμεσα στις χώρες με ναυτιλιακή δύναμη όπως η Ελλάδα και η ΟΔΓ θα σημειώσουμε τη έλλειψη στατιστικά σημαντικού στόλου υγραερίοφόρων άνω των 10.000 κ.σ.χ. Μάλιστα εκτός από την περίπτωση της Ελλάδας, της ΟΔΓ, της Πορτογαλίας, Τουρκίας και Φινλανδίας ουδεμία χωρητικότητα καταγράφεται στην κατηγορία αυτή για τις υπόλοιπες χώρες που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό θα παρατηρήσουμε το ίδιο σε ότι αφορά τις χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Εδώ οι μόνοι στατιστικά σημαντικοί στόλοι στην κατηγορία αυτή - εκτός από τις δύο σημαίες ευκολίας που αναφέρθηκαν ήδη - είναι, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Α.2.ΧVΙΙΙ, οι στόλοι της Βραζιλίας και του Μεξικού. Χωρητικότητα κάτω των 10.000 καταγράφεται για την Αλγερία, την Αργεντινή, την ΕΙΣΙΔ, τις Μπαχάμες (1), τη Χιλή και τις Φιλιππίνες. Η χωρητικότητα βέβαια υπο σημαίες ευκολίας, που όπως παρατηρήθηκε είναι σχετικά πολύ σημαντική, θα πρέπει και πάλι απουσία λεπτομερέστερων στοιχείων να κατακυρωθεί στις κυριώτερες χώρες-χρήστες. Η επιφύλαξη εδώ αφορά την χωρητικότητα κατηγορίας ελληνικής πραγματικής ιδιοκτησίας.

-----  
 (1) Οι Μπαχάμες από το 1976 κατατάσσονται από τον ΟΟΣΑ ανάμεσα στις Σημαίες Ευκαιρίας.

Σε ότι αφορά την κατηγορία των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων η εικόνα είναι ακόμα καθαρότερη ενώ τα γενικά χαρακτηριστικά της παρουσιάζουν κάποιες μικρές διαφοροποιήσεις. Μόνο 7 χώρες του ΟΟΣΑ διαθέτουν στόλους μεγαλύτερους των 10.000 κ.σ.χ. σε ένα σύνολο βέβαια λιγώτερο από μισό εκατομμύριο κόρους (1). Μικρότεροι από 10.000 κ.σ.χ. στόλοι καταγράφονται για την Αυστραλία, τη Γαλλία, τη Δανία, την Ισπανία, τη Σουηδία, τη Φινλανδία και την Τουρκία. Από αυτές μόνο δύο συμμετείχαν στην κατηγορία αυτή σε ποσοστό άνω του 1%, συγκεκριμένα η Δανία και η Γαλλία με 1,5% και 1% αντίστοιχα της συνολικής χωρητικότητας της κατηγορίας αυτής. Χώρες όπως η Αυστρία, η Ελβετία, η Πορτογαλία, η Ιρλανδία ή ακόμα το Βέλγιο δεν διαθέτουν ίχνος παρόμοιας χωρητικότητας και, αν αυτό είναι αναμενόμενο ως σημειωθεί ότι κανένα πλοίο αυτής της κατηγορίας δεν διαθέτουν επίσης ούτε η Ελλάδα η ο Καναδάς. Η περίπτωση βέβαια της Ελλάδας του μεγαλύτερου στόλου την ημερομηνία αυτή σε συνολικό επίπεδο είναι περισσότερο εξώφθαλμη. Οι μεγαλύτεροι στόλοι στην κατηγορία αυτή είναι ο νορβηγικός που παίρνει στα πλοία χημικών προϊόντων την πρωτοκαθεδρία από τον ιαπωνικό σε αντίθεση με τη σειρά στις δύο προηγούμενες κατηγορίες, ενώ ο ιαπωνικός στόλος υπερσκελίζεται εδώ και από τον αμερικανικό στόλο (2) όπου δεν θα χρειαστεί στην περίπτωση αυτή να αναζητήσουμε το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας της κατηγορίας υπο σημαίες ευκολίας. Όπως και στην περίπτωση του αμερικανικού έτσι και

---

(1) το μέσο μέγεθος των chemical carriers ήταν γενικά μικρό.

(2) οι ΗΠΑ υπήρξαν πρωτοπόροι στην ναυπήγηση chemical carriers και αποτελούσαν την εποχή αυτή τον ένα πόλο και των τριών κύριων ροών θαλάσσιας μεταφοράς στον τομέα αυτό, βλ. Μητρόπουλος Ε., op.cit.



για τον τέταρτο σημαντικότερο στόλο στην κατηγορία αυτή, το στόλο του Ηνωμένου Βασιλείου, η συμμετοχή στην κατηγορία αυτή υπερβαίνει τη συμμετοχή στο γενικό σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το ίδιο φαινόμενο θα παρατηρήσουμε για την Ιταλία και την Ολλανδία. Στον Πίνακα Α.2.ΧVΙΙΙ που αναφέρεται στις χώρες εκτός ΟΟΣΑ, δεν χρειάζεται να αναζητήσουμε τους άνω των 10.000 κ.ο.κ. στόλους της κατηγορίας αυτής. Μόνο η Λιβερία βρίσκεται σε αυτή την κατηγορία. Στόλοι μικρότεροι των 10.000 κ.ο.κ. καταγράφονται για την ΕΙΣΔ το Μεξικό αλλά και από την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας για δύο (1) ακόμα χώρες που θα παίξουν διαφορετικούς αλλά οπωσδήποτε σημαντικούς ρόλους στο ναυτιλιακό σκηνικό την επόμενη περίοδο, τις Φιλιππίνες και βέβαια τη Νότια Κορέα.

Στα πλοία που η έλευση τους σηματοδότησε σημαντικώτατες αλλαγές όχι μόνο σε ότι αφορά τη θαλάσσια μεταφορά αλλά γενικότερα τον τομέα των μεταφορών, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, κατηγορία που αν ληφθούν υπόψη τα εξ' υπαρχής κατασκευασμένα για το σκοπό αυτό πλοία είναι και η νεώτερη ουσιαστικά, παρατηρούμε ότι το 1970 κυριαρχούν οι ΗΠΑ, χώρα που εισήγαγε τον τρόπο αυτό θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων. Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιαπωνία ακολουθούν καθόλου διστακτικά αν και με μεγάλη συγκριτικά απόσταση η εξειδίκευση της Ιαπωνίας πάντως σε αυτήν την κατηγορία χωρητικότητας

---

(1) Εδώ θα πρέπει να προσθέσουμε την Ινδονησία που μη διαθέτοντας στόλο άνω των 10.000 κ.ο.κ σε καμία από τις κατηγορίες του Πίνακα Α.2.ΧVΙΙΙ δεν συμπεριλαμβάνεται στις χώρες που καταγράφηκαν.

στην κατηγορία αυτή παρουσιάζεται μικρότερου βαθμού σε σχέση με τις ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο δεδομένου ότι το ποσοστό συμμετοχής της στη κατηγορία αυτή είναι ανεπαίσθητα σχεδόν μεγαλύτερο από τη γενική της συμμετοχή στον παγκόσμιο στόλο, γεγονός που δεν ισχύει βέβαια στην περίπτωση των δύο αυτών άλλων χωρών. Άλλες χώρες που παρουσιάζουν κάποια εξειδίκευση στην κατηγορία αυτή είναι η ΟΔΓ, η Σουηδία αλλά και η Αυστραλία. Η Νορβηγία βρίσκεται σαφώς " εκτός νυμφώνος " με μικρό ποσοστό της χωρητικότητας πλοίων κονταϊνερς στον παγκόσμιο στόλο σε σχέση με την συμμετοχή της στην συνολική παγκόσμια χωρητικότητα. Παρόμοια είναι και η περίπτωση της Γαλλίας και της Δανίας ενώ για τις δύο αυτές χώρες η αναλογία ή καλύτερα η δυσαναλογία ανάμεσα στα δύο ποσοστά είναι κάπως ευνοϊκότερη. Μόνο άλλες τρεις χώρες του ΟΟΣΑ διασέτουν το 1970 έστω κάτω των 10.000 κ.ο.κ. στόλους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: Η Ολλανδία, η Ισπανία και η Ιρλανδία. Η εικόνα στο διεθνή καταμερισμό εργασίας σε αυτήν την αγορά δεν θα μπορούσε να είναι καθαρώτερη αν λάβουμε υπόψη μας την κατάσταση των υπολοίπων στόλων του κόσμου εκτός χωρών ΟΟΣΑ που εμφανίζεται στον Πίνακα Α.2.ΧVIII. Ούτε μία χώρα, ούτε ίχνος χωρητικότητας κάτω από άλλο νηολόγιο το 1970 στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εκτός από ένα πενιχρό 1% του παγκόσμιου συνόλου αυτής της κατηγορίας υπό σημαία Λιβερίας.

Τρία χρόνια μετά ακριβώς στις παραμονές του πρώτου πετρελαϊκού σόκ το 1973 η κατάσταση στους τομείς των νεώτερων εξειδικευμένων αυτών τύπων πλοίων όπως φαίνεται από τους Πίνακες Α.2.ΧΙΧ και Α.2.ΧΧ κατωτέρω έχει διαμορφωθεί ως εξής:

---

## Πίνακας Α.2.ΧΙΧ

Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου  
πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων(α)  
και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας  
χωρών ΟΟΣΑ  
1973

	Υγραερ/ρα		Χημ. προϊόντων		Μικτού φορτίου		Εμπορ/βωτίων	
	χωρ/τα	% συνόλο	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου
Αυστραλία	...	...	.X.	...	35.082	0,2	83.123	1,4
Αυστρία	...	...	...	...	...	...	.X.	...
Βέλγιο	...	...	...	...	...	...	31.036	0,5
Γαλλία	128.320	5,6	11.199	1,7	394.978	2,0	135.521	2,3
Δανία	32.304	1,4	.X.	...	...	...	140.225	2,4
Ελβετία	...	...	...	...	...	...	...	...
Ελλάδα	.X.	...	.X.	...	1.190.200	6,1	.X.	...
Εν. Βασ.	533.044	23,4	88.802	13,6	2.436.090	12,5	1.344.805	22,8
ΗΠΑ	15.134	0,7	84.831	13,0	43.000	0,2	1.723.755	29,2
Ιαπωνία	431.034	18,9	73.589	11,3	3.135.065	16,0	950.683	16,1
Ισπανία	56.346	2,5	...	...	124.000	0,6	20.808	0,4
Ιρλανδία	...	...	.X.	....	...	...	.X.	....
Ιταλία	133.027	5,8	21.070	3,2	1.145.231	5,9	69.161	1,2
Καναδάς	...	...	...	....	...	...	...	....
Κορβηγία	285.912	12,6	263.827	40,4	3.032.817	15,5	135.154	2,3
ΛΟΓ	19.303	0,8	.X.	...	123.812	0,6	613.808	10,4
Μαλανδία	59.717	2,6	.X.	...	...	...	153.165	2,6
Πορτογαλ.	.X.	...	.X.	....	...	...	.X.	....
Ρουμανία	53.676	2,4	.X.	...	997.056	5,1	151.727	2,6
Σουηδία	.X.	...	...	....	...	...	...	....
Τουβανδία	.X.	...	.X.	....	...	...	.X.	....
Σύνολο ΟΟΣΑ	1.747.817	76,8	543.318	83,3	12.657.331	64,8	5.552.971	94,1
Σύνολο όσμος	2.276.080	100%	652.347	100%	19.538.746	100%	5.898.763	100%

(α) οι στόλοι κάτω των 10.000 κ.σ.χ καταγράφονται με X.

πηγή: υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables 1973

Στα πλαίσια μικτού φορτίου η κατάσταση ανάμεσα στις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ παραμένει σχεδόν η ίδια. Στόλοι άνω των 10.000 κ.ο.κ καταγράφονται και για την Ισπανία και τις ΗΠΑ ενώ από τον κατάλογο εξέρχονται αντίθετα ο Καναδάς και η Ολλανδία. Η μεγάλη διαφοροποίηση αφορά την απότομη αύξηση της κατηγορίας αυτής για το Ηνωμένο Βασίλειο το οποίο κατέχει τον τρίτο σε σχετικούς και απόλυτους αριθμούς στόλο αυτής της κατηγορίας ανάμεσα στις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ διαθετώντας το 12,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας αυτής της κατηγορίας πλοίων ενώ κατείχε λιγώτερο από 5% στο σύνολο μόλις τρία χρόνια πριν. Ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο αφορά την άνοδο του ποσοστού της ελληνικής χωρητικότητας αυτής της κατηγορίας στον αντίστοιχο παγκόσμιο στόλο, τόσο σε απόλυτο όσο και σε σχετικό επίπεδο.

Από την πλευρά του υπόλοιπου, εκτός ΟΟΣΑ, κόσμου παρατηρείται ότι στην ημερομηνία αυτή καταγράφεται χωρητικότητα αυτής της κατηγορίας και για χώρες όπως η ΕΣΣΔ και η Χιλή αλλά κυρίως για σημαίες ευκολίας όπως η Κύπρος, ο Παναμάς, η Σομαλία και η Σιγκαπούρη. Σε γενικές γραμμές παρόλο τον και εδώ περιορισμένο αριθμό χωρών εκτός ΟΟΣΑ για τις οποίες καταγράφεται χωρητικότητα πλοίων μικτού φορτίου παρατηρείται ότι η κατηγορία αυτή εμφανίζεται να έχει κατακτηθεί σε μεγαλύτερο βαθμό από τις εκτός ΟΟΣΑ χώρες σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες νεώτερων πλοίων αν εξαιρεθούν τα υγραεριοφόρα όπου πιθανώτατα εμπλέκονται και οι γεωγραφικοί παράγοντες. Στα υγραεριοφόρα πάντως, η σημαντικότερη διαφοροποίηση θα προέλθει από την εεσματική αύξηση της συμμετοχής του Ηνωμένου Βασιλείου στην κατηγορία αυτή στην οποία και τίθεται

---

επικεφαλής στη θέση της Ιαπωνίας. Έτσι η Νορβηγία θα βρεθεί στην τρίτη θέση. Η πτώση της συμμετοχής της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Σουηδίας, ενώ σημειώνεται μία αύξηση από την πλευρά του Ολλανδικού στόλου, συμπληρώνουν την εικόνα για αυτήν την κατηγορία κωρητικότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πτώση για τις παραπάνω χώρες δεν είναι ανάλογη με την εξέλιξη των γενικών ποσοστών τους στον παγκόσμιο στόλο και μόνο η Ολλανδία φαίνεται να αυξάνει την εξειδίκευση της στην κατηγορία αυτή. Η ΟΔΓ εμφανίζει στην κατηγορία αυτή τοννάζ άνω των 10.000 κ.σ.κ. ενώ η Ελλάδα διατηρεί σταθερά απλώς ίχνη αυτής της κατηγορίας κωρητικότητας στο εθνικό νηολόγιο. Ο Πίνακας Α.2.ΧΧ που αφορά τις υπόλοιπες εκτός ΟΟΣΑ χώρες παρουσιάζει μικρές διαφοροποιήσεις στην κατηγορία των υγραεριοφόρων πλοίων με προεξέχουσα την ανακατανομή της κωρητικότητας αυτού του τύπου υπό σημαίες ευκολίας ανάμεσα στην Λιβερία και στον Παναμά που αποκτά το μεγαλύτερο μέρος του υπό παρόμοιες σημαίες στόλου αυτής της κατηγορίας. Ακόμα, για τα υγραεριοφόρα, παρατηρείται η πτώση της συμμετοχής της Βραζιλίας, η αναμενόμενη άνοδος της Αλγερίας και η εμφάνιση μίας μικρής, κάτω των 10.000 κ.σ.κ. κωρητικότητας στο νηολόγιο της Σιγκαπούρης μόνης χώρας που προστίθεται στις εκτός ΟΟΣΑ χώρες που συμμετέχουν στην κατηγορία αυτή.

Στα πλοία χημικών προϊόντων σε ότι αφορά τις χώρες του ΟΟΣΑ οι εξελίξεις είναι έντονα διαφοροποιητικές της εικόνας. Εάν στην περίπτωση των υγραεριοφόρων εμφανίζεται επιθετικά το Ηνωμένο Βασίλειο υποσκελίζοντας την Ιαπωνία, στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων η επίθεση ανήκει στη Νορβηγία που

---

## Πίνακας Α.2.ΧΙΧ

Στόλοι πλοίων χημικών παραγώγων, πλοίων μικτού φορτίου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και υγραεριοφόρων πλοίων (α) και συμμετοχή στην παγκόσμια χωρητικότητα κάθε κατηγορίας χωρών εκτός ΟΟΣΑ 1973

	Υγραερ/ρα		Χημ. προϊόντων		Μικτού φορτίου		Εμπορ/βωτίων	
	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου	χωρ/τα	% συνόλου
Αλγερία	36.557	1,6	...	...	...	...	...	...
Αργεντινή	.X.	...	...	...	34.716	0,2	...	...
Βερμούδες	...	...	...	...	21.200	0,1	...	...
Βουλγαρία	...	...	...	...	X	...	...	...
Βραζιλία	15.557	0,7	...	...	120.491	0,6	...	...
ΕΣΣΔ	.X.	...	.X.	...	37.792	0,2	35.200	0,6
Ινδία	...	...	...	...	369.733	1,9	...	...
Ισραήλ	...	...	...	...	...	...	77.879	1,3
Κορέα Ν.	...	...	.X.	...	...	...	.X.	...
Κύπρος	...	...	.X.	...	37.089	0,2	...	...
Λ.Δ.Γ.	...	...	...	...	54.810	0,3	...	...
Λιβερία	194.707	8,6	46.004	7,1	5.896.407	30,2	146.848	2,5
Λεξικό	10.833	0,5	...	...	...	...	...	...
Πακάμες	.X.	...	...	...	...	...	...	...
Παναμάς	226.263	9,9	.X.	...	38.012	0,2	.X.	...
Πολωνία	...	...	.X.	...	...	...	...	...
Σιγκαπ.	.X.	...	...	...	185.722	1,0	55.681	0,9
Σομαλία	...	...	...	...	39.526	0,2	...	...
Φιλιππ.	.X.	...	.X.	...	...	...	...	...
Υιλή	.X.	...	...	...	37.148	0,2	...	...
Όλο εκτός								
ΟΟΣΑ	483.917	21,3	46.004	7,1	6.872.646	35,2	315.608	5,4
Άλλων Σ.Ε. (β)	62.947	2,8	X	...	675.890	3,5	113.079	1,9
Όλο όσμος	2.276.080	100%	652.347	100%	19.538.746	100%	5.898.763	100%

(α) οι στόλοι κάτω των 10.000 κ.σ.χ καταγράφονται με X.

(β) Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρη, Σομαλία.

πηγή: υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables 1973

μέσα σε μία τριετία διπλασιάζει σχεδόν το ποσοστό της συμμετοχής της στην κατηγορία αυτή αφήνοντας πίσω το Ηνωμένο Βασίλειο που αυξάνει ελαφρά τη συμμετοχή του ενώ πτώση θα εμφανίσουν οι ΗΠΑ η Ιαπωνία και η Ιταλία. Ο στόλος της ΟΔΓ στην κατηγορία μειώνεται σε κάτω από 10.000 κ.ο.χ. ενώ το ίδιο ακριβώς θα συμβεί και στην περίπτωση της Ολλανδίας. Οι μόνες χώρες πλην του Ηνωμένου Βασιλείου που θα εμφανίσουν θετικές εξελίξεις στην κατηγορία αυτή είναι η Γαλλία της οποίας η χωρητικότητα υπερβαίνει το 1973 τους 10.000 κ.ο.χ και η Ιρλανδία μαζί με την Ελλάδα όπου καταγράφονται ίχνη χωρητικότητας, ίχνη που στην τριετία έχουν απωλέσει η Ισπανία και η Τουρκία. Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες εκτός ΟΟΣΑ χώρες δεν υπάρχει σχεδόν καμμία διαφοροποίηση πέρα από την εμφάνιση χωρητικότητας κάτω των 10.000 κ.ο.χ. στα νηολόγια δύο σημαιών ευκολίας, της Κύπρου και του Παναμά και στο νηολόγιο της Πολωνίας ενώ ουδεμία χωρητικότητα καταγράφεται το 1973 στην κατηγορία αυτή, σε αντίθεση με το 1970, για το νηολόγιο του Μεξικού.

Οι εξελίξεις είναι πολύ πιο ενδιαφέρουσες στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε ότι αφορά τους στόλους των χωρών του ΟΟΣΑ παρατηρείται ότι μόνο η Ελβετία ο Καναδάς και η Τουρκία παραμένουν χωρίς ίχνος χωρητικότητας αυτής της κατηγορίας στα νηολόγια τους. Την πρωτοκαθεδρία εξακολουθούν να διατηρούν οι ΗΠΑ αλλά η απόσταση τους από το δεύτερο σημαντικότερο στόλο της κατηγορίας που εξακολουθεί να είναι αυτός του Ηνωμένου Βασιλείου μειώνεται δραστικά ενώ αυξάνεται και η συμμετοχή της Ιαπωνίας και της ΟΔΓ και - ανάμεσα στους δευτερεύοντες στόλους στην

---

κατηγορία αυτή - της Γαλλίας και Δανίας. Αντίθετα μειώνεται η συμμετοχή της Σουηδίας, της Νορβηγίας και της Αυστραλίας ενώ πρώτη εμφάνιση με πάνω από 10.000 κ.ο.κ. κάνουν στον κατάλογο και το Βέλγιο, η Ισπανία, η Ιταλία και η Ολλανδία.

Από την πλευρά των υπόλοιπων χωρών εκτός από την αύξηση του μικρού ποσοστού της Λιβερίας στην κατηγορία αυτή, καταγράφεται κωρητικότητα μεγαλύτερη των 10.000 κ.ο.κ. στα πλοία Ε/Κ για το Ισραήλ, την Σιγκαπούρη και την ΕΣΔΔ ενώ κάτω του ορίου αυτού καταγράφεται κωρητικότητα και για τον Παναμέ. Η μόνη καθαρά αναπτυσσόμενη χώρα στο νηολόγιο της οποίας καταγράφονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 1973 βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Ασία. Πρόκειται βέβαια για την Ινδία αλλά πρόκειται και για τη Νότια Κορέα...

---

---



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.3. Εξειδίκευση, διάθρωση και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της  
ανάπτυξης του ελληνικού στόλου 1945-1973.

Σαν κύριο χαρακτηριστικό της ποσοτικής ανάπτυξης της ελληνικής κωρητικότητας από το τέλος του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου ως τις παραμονές της κρίσης καταγράφηκε ήδη ένας εντυπωσιακός ρυθμός αύξησης, ο μεγαλύτερος εκτός σημαίων ευκολίας (1). Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης αποτέλεσε η αναρρίχηση της κωρητικότητας υπό ελληνική σημαία στην 5η θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, 4 θέσεις πλησιέστερα στην κορυφή σε σχέση με την αμέσως προπολεμική περίοδο. Όπως ακολουθήθηκε ήδη για τους υπόλοιπους κύριους στόλους, η ανάλυση της εξειδίκευσης αλλά και γενικότερα των διαθρωτικών χαρακτηριστικών της ελληνικής κωρητικότητας σε λεπτομερές επίπεδο αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την διατύπωση συμπερασμάτων που αφορούν τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο Δ.Κ.Ε στη ναυτιλία στην περίοδο αυτή.

Ενώ όμως στην περίπτωση των άλλων κύριων ναυτιλιακών δυνάμεων η ανάλυση βασίστηκε κυρίως σε στοιχεία που αφορούν την υπό εθνική σημαία κωρητικότητα δεδομένης της μικρής - εκτός των ΗΠΑ - συμμετοχής τους στη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας η περίπτωση του ελληνικού στόλου είναι διαφορετική: Εξελίξεις όπως η μείωση του ελληνικής σημαίας στόλου μεταξύ των ετών 1950-54 και για βραχύτερα χρονικά διαστήματα στη συνέχεια της περιόδου, καθώς και η σημαντικώτατη παρουσία Ελλήνων πλοιοκτητών ανάμεσα στους πραγματικούς ιδιοκτήτες των

-----

(1) Στο σύνολο της εικοσαετίας 1953-1973, δεδομένου ότι όπως αναφέρθηκε ήδη το έτος 1953 εεωρήσαμε ότι έχουν αμβλυνθεί σχετικά τα αποτελέσματα του πολέμου, βλ. Παράγραφο Α.2.1. ανωτέρω.

στόλων υπό σημαίες ευκολίας, δημιουργούν την ανάγκη να δοθούν δύο περαιτέρω διαστάσεις στο ζήτημα (1). Η πρώτη αφορά την ανάγκη να ληφθούν υπόψη στοιχεία σχετικά με τις εξελίξεις, οπωσδήποτε στα πλαίσια των διαθέσιμων στοιχείων, της ελληνικής ιδιοκτησίας κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας. Η δεύτερη διάσταση αφορά τις εξελίξεις σε θέματα ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής στην πρώτη αυτή περίοδο και στο επίπεδο της γενικότερης πολιτικοοικονομικής συγκυρίας. Είναι περισσότερο στη βάση αυτών των εξελίξεων που πρέπει να αναζητηθούν οι αιτίες φαινομένων όπως αυτά που αναφέρθηκαν ανωτέρω και - μολονότι εκφεύγουν από τα πλαίσια της κεντρικής προβληματικής της μελέτης που αφορά τις σχέσεις της ελληνικής ναυτιλίας με το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον - η έστω περιληπτική επισκόπηση τους μπορεί να φωτίσει συμπληρωματικές πτυχές του θέματος. Οπωσδήποτε η αναφορά στο ρόλο τέτοιων εξελίξεων παραμένει εντελώς συνοπτική (2) .

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.σ. 84-90.

(2) για μία εκτεταμένη ανάλυση των εξελίξεων αυτών στα πλαίσια μίας προβληματικής με επίκεντρο τη σχέση ελληνικής ναυτιλίας κράτους και οικονομίας για την περίοδο ως τα μέσα της δεκαετίας του 70 βλ. Harlaftis A., "The Greek Shipowners the Economy and the State (1958-1974) " , Ph.D., University of Oxford 1988 . Για μία επισκόπηση του συνόλου των σημαντικότερων ελληνικών νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν την ναυτιλία την περίοδο αυτή βλ. επίσης Vlachos Georges, " Marine Marchande Hellenique: Developpement, problemes actuels et perspectives possibles " , These de 3eme Cycle, Universite de Paris I, 1979, σ.σ 47-54 και σ.σ 65-68 .

A.3.1. Εξειδίκευση και διάρθρωση του ελληνικού και του ελληνόκτητου στόλου.

-----

Το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου που αποτελεί την αρχή της περιόδου που εξετάζεται στο παρόν τμήμα της διατριβής, βρίσκει την ελληνικής σημαίας ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε ήδη (1), να έχει υποστεί βαρύτατες απώλειες στη διάρκεια του πολέμου, σχεδόν τρία τέταρτα, -72% περίπου, της προπολεμικής χωρητικότητας της. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται τα εναπομείναντα πλοία που συμποσούνται σε περίπου μισό εκατομμύριο κ.ο.κ. δεν στερούντο προβλημάτων (2). Στα τέλη του 1946 η ελληνική ναυτιλία αριθμεί 138 πλοία χωρητικότητας 502 χιλ. κ.ο.κ (3) . Η σύγκριση όμως της χωρητικότητας ανάμεσα στο 1939 και στα 1947 για τον ελληνικό στόλο δείχνει μία μείωση της τάξης του 35% - περίπου - μόνο (4). Το γεγονός αυτό οφείλεται σε ένα μεγάλο ποσοστό στη αγορά των περιφημων "100 λίμπερτυς ", τα οποία πώλησε η Αμερικανική κυβέρνηση, το τελευταίο από τα οποία παρελήφθη από τους Έλληνες εφοπλιστές στα τέλη Απριλίου 1947 (5). Πράγματι αν

---

(1) βλ.ανωτέρω Α.2.1

(2) " κι αυτά παρήλικά και σε άελια κατάσταση ", Τζαμτζής Α.Ι., ορ.cit., σ.17, όπως αναφέρθηκε ήδη πρβλ. ανωτέρω σ.64

(3) Στατιστική Επετηρίς της Ελλάδος, Εθνικόν Τυπογραφείον, Αθήναι 1954.

(4) σύμφωνα με τα στοιχεία για τα τέλη του έτους της πηγής της παραπάνω σημ.3.

(5) βλ.Τζαμτζής Α.Ι.,ορ.cit.σ.186 Παράλληλα όπως θα αναλυθεί εκτενέστερα στη συνέχεια οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν στην ίδια περίοδο και σε άλλες αγορές αλλά τα περισσότερα αν όχι όλα αυτά τα πλοία-σε αντίθεση με τα "100 λίμπερτυ"- τέθηκαν υπό Ξένη σημαία."

υπολογιστεί ότι η χωρητικότητα των λιμπερτυ αυτών ήταν 7.200 κ.ο.κ. (1) το σύνολο της χωρητικότητας που προστέθηκε στην ελληνική σημαία, υπο την οποία υπολογήθηκαν και τα 100, πρέπει να ανέρχεται σε περίπου 720.000 κ.ο.κ. Προστιθέμενη αυτή η χωρητικότητα σε αυτήν που είχε διασωθεί από τον πόλεμο δίνει ένα άθροισμα σχεδόν ταυτόσημο με τη δύναμη του υπό ελληνική σημαία στόλου το 1947.

Στή διάρκεια της τριακονταετίας η αύξηση της υπό ελληνικής σημαίας χωρητικότητας υπήρξε θεαματική στο σύνολο της όπως αναφέρθηκε ήδη σε γενικό επίπεδο. Μία αναλυτικότερη προσέγγιση όμως αποκαλύπτει ότι στη διάρκεια αυτής της περιόδου καταγράφονται ακόμα και τάσεις μείωσης της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία όπως για παράδειγμα στην περίοδο 1950-1954 και μεταξύ των ετών 1963 και 1964 καθώς και μεταξύ των ετών 1967 και 1968 (πρβλ. Πίνακα Α.2.ΙΧ σ.80) (2). Τα αίτια αυτών των μειώσεων εξετάζονται αμέσως κατωτέρω και συσχετίζονται με αιτίες συνδεδεμένες με τις πολιτικοοικονομικές εξελίξεις στον εθνικό χώρο.

Το μικρότερο εύρος, ιδιαίτερα πριν τα τέλη της περιόδου που λήγει το 1973, της απασχόλησης αλλοδαπού ναυτεργατικού δυναμικού στα ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία σε σχέση με την επόμενη περίοδο, που θα μπορούσε διαφορετικά να αποτελέσει τη βάση κάποιας ερμηνείας, υποδεικνύει την κατεύθυνση της αναζήτησης ερμηνειών για τις μεταβολές αυτές - που αφορούν στην ουσία όπως θα διαπιστωθεί στη συνέχεια μετακινήσεις χωρητικότητας ελληνικής πλοιοκτησίας μεταξύ της ελληνικής και των σημαίων ευκολίας - προς ακριβώς τις εξελίξεις

---

(1) βλ. Μητρόπουλος Ε., Κατηγορία...ορ. cit., εκδ. Σταυριδάκη, Πειραιάς, 1980, σ.113.

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's για τα μέσα του έτους.

αυτές. Στο σύνολο πάντως της περιόδου μέχρι τις παραμονές της κρίσης οι εξελίξεις της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας και υπό το εθνικό νηολόγιο θα αποβούν προς όφελος της ελληνικής σημαίας. Το εθνικό νηολόγιο, το 1973, στα τέλη της περιόδου αυτής υπερβαίνει για πρώτη φορά, με εξαίρεση το 1962, την ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας. Οι λόγοι της συνολικής εξέλιξης της σχέσης των δύο αυτών κατηγοριών ελληνόκτητης κωρητικότητας χρεώνονται τόσο στην διαμόρφωση ευνοϊκών όρων για τη νηολόγηση και διαχείριση πλοίων υπό την ελληνική σημαία όσο και σε μία σειρά διεθνών εξελίξεων που συνέτειναν στην μερική επιστροφή από τις σημαίες ευκολίας. Όπως αναλύεται στο τέλος του δεύτερου μέρους της διατριβής (Κεφ.Β.4) η τάση θα συνεχιστεί και στη διάρκεια των πρώτων χρόνων μετά την εκδήλωση της κρίσης στο ναυτιλιακό χώρο στη δεκαετία του 70 αλλά θα αντιστραφεί στη συνέχεια έως τα τέλη της δεκαετίας του 80. Οι λόγοι όμως μείωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου στην περίοδο μετά το 1981 διαφοροποιούνται από την περίπτωση των βραχυπρόθεσμων μειώσεων στις δεκαετίες του 50 και ιδιαίτερα του 60 και αφορούν πολύ καθαρά, όπως θα αναλυθεί, τις εξελίξεις από την πλευρά του κόστους και συγκεκριμένα του κόστους εργασίας μέσω της δυνατότητας αλλοδαπής απασχόλησης κάτω από τις σημαίες ευκολίας χωρίς ουσιαστικούς περιορισμούς, μέσα στα πλαίσια της κρίσης.

Μεταξύ του 1953 και του 1973 η κωρητικότητα του ελληνικής σημαίας στόλου εικοσαπλασιάζεται. Ιδιαίτερα παρατηρείται συνεχής και σημαντική αύξηση από το 1956 ως το 1962 και στη συνέχεια μεταξύ του 1968 και ως το τέλος της περιόδου. Η μεγαλύτερη αύξηση

---

παρατηρείται μεταξύ των ετών 1958 και 1959 ενώ ανάλογη σχεδόν αύξηση παρατηρείται μεταξύ των ετών 1959 και 60. Αξίζει να σημειωθεί ότι ανάμεσα στα μέσα του έτους 1959 και 1960 ο ελληνικής σημαίας στόλος διπλασιάζεται (1). Πρόκειται για εξαιρετικές περιπτώσεις δεδομένου ότι παρόμοιες μεταβολές δεν θα σημειωθούν στη συνέχεια ούτε σε σχετικούς αλλά, μέχρι τη δεκαετία του 70, ούτε και σε απόλυτους όρους.

Όπως σωστά παρατηρείται (2) ένας από τους κυριώτερους λόγους για την στροφή της ελληνόκτητης χωρητικότητας στο εθνικό νηολόγιο υπήρξε το μεγάλο μπούκοτάζ από την ΔΟΜ (3) των σημαίων ευκολίας το 1958. Επίσης αναφέρονται (4) λόγοι που αφορούν τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν στην περίοδο αυτή στην απρόσκοπτη επιχειρηματική δραστηριότητα των ελλήνων εφοπλιστών στις παραδοσιακές "βάσεις" τους στο εξωτερικό, τη Νέα Υόρκη και αργότερα το Λονδίνο, καθώς και λόγοι που σχετίζονται με την ανάπτυξη των συναλλαγών των ελλήνων πλοιοκτητών με τις σοσιαλιστικές και αναπτυσσόμενες χώρες στην περίοδο αυτή. Τα διάφορα φορολογικά μέτρα αμφισβητούνται σαν κίνητρο επανόδου στην ελληνική σημαία, παρόλο που ο ρόλος τους στην περίοδο 1968-1974 καταγράφεται (5). Τα συμπεράσματα αυτά γίνονται στα πλαίσια

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's που αφορούν μέσα του έτους  
βλ. Πίνακα Α.2.ΙΧ σ.80

(2) βλ. Harlaftis Α., op.cit., σ.317 και 320

(3) Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών , (ITF)

(4) Harlaftis Α. op.cit. σ.348 και 351-353 και εν γένει  
Κεφάλαιο 7.

(5) βλ. Harlaftis Α. op.cit. σημ.2 Κεφ.7 καθώς και σ.392 και επ.

της ανάλυσης μας οπωσδήποτε δεκτά με τις εξής παρατηρήσεις:

Αν υιοθετηθεί η υπόθεση ότι περισσότερο οι διευθείς συνθήκες σε ότι αφορά τους κύριους φορτωτές της ελληνόκτητης ναυτιλίας και τα εμπόδια στην χρήση των σημαίων ευκολίας, από την δραστηριότητα κυρίως της Διεθνούς Οργάνωσης Μεταφορών, αποτέλεσαν κυριώτερα παράγοντα από τις φορολογικές ελαφρύνσεις για τον επαναπατρισμό των ελληνικών πλοίων (1) στην περίοδο μέχρι την κρίση, η ερμηνεία του αντίστροφου ρεύματος εξόδου από την ελληνική σημαία στην περίοδο μετά το 1981 φαίνεται ότι πρέπει να αναζητηθεί στην κατεύθυνση της προσπάθειας συμπίεσης του κόστους μέσα στα πλαίσια της συγκυρίας.

Δεδομένης της οπωσδήποτε σχετικά μικρής έκτασης της χρησιμοποίησης φθηνότερων αλλοδαπών πληρωμάτων στις δύο κατηγορίες χωρητικότητας ελληνικής πλοιοκτησίας, υπό εθνική και υπό σημαίες ευκολίας (2), στην περίοδο που η επιστροφή στην ελληνική σημαία πήρε διαστάσεις, απασχόλησης που δεν διευκολύνθηκε ιδιαίτερα στην διάρκεια αυτής της πρώτης περιόδου στο επίπεδο κάποιων μέτρων για τα ελληνικής σημαίας

---

(1)βλ. Harlaftis A. op.cit. σ.348

(2) στοιχεία για την απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, υφίστανται μετά το 1978. Πάντως γενικά εκτιμάται ότι το φαινόμενο αυτό πήρε μεγάλη έκταση περί τις αρχές της δεκαετίας του 70 ίσως και λίγο πριν. Μία ένδειξη που συνηγορεί αποτελεί το γεγονός ότι είναι από τις αρχές της δεκαετίας του 70 που οι πιέσεις για την απασχόληση αλλοδαπών αρχίζουν και εκδηλώνονται από την πλευρά της πλοιοκτησίας στην περίοδο αυτή και οδήγησαν στην πρώτη φάση στην νομοθετική ρύθμιση της δυνατότητας απασχόλησης αλλοδαπών έως 25% του πληρώματος. Τα παραπάνω ισχύουν περισσότερο για τα ελληνικής σημαίας και τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Στις σημαίες ευκολίας είναι πάντως γνωστά ότι η απασχόληση αλλοδαπών ήταν υπολογίσιμη βλ. Χανίδη Β., " Η Ελληνική Ναυτιλία κατά το 1957 ", Ναυτικά Χρονικά, 15/1/1958 ενώ από τη ναυτεργατική πλευρά βλ. Στεφανάτου Κ. Ναυτεργατικό κίνημα Ελλάδας, Αθήνα 1978.

## Πίνακας Α.3.Ι

Εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία και υπό  
σημαίες ευκαλίας (α) 1950-1973(β)

σε κ.ο.κ

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

	ΕΛΛ. σημ. *	Μεταβ. %	Σημ.(γ) Ευκ. Μεταβ. %	Σύνολο Μεταβ.(δ) %	Ελλ.σημ.% συνόλου
1950	1.304 (ε)	...	1.626 ...	2.930 ..	44,5%
1951	1.259 (ε)	-3,5%	2.383 +46,6%	3.642 +24,3%	34,6%
1952	1.270	+0,9%	2.760 +15,8%	4.030 +10,7%	31,5%
1953	1.187	-6,5%	3.551 +28,7%	4.738 +17,6%	25,1%
1954	1.263	+6,4%	4.682 +31,9%	5.945 +25,5%	21,2%
1955	1.296	+2,6%	5.610 +19,8%	6.906 +16,2%	18,8%
1956	1.425	+10,0%	7.108 +26,7%	8.533 +23,6%	16,7%
1957	1.563	+9,7%	8.980 +26,3%	10.543 +23,5%	14,8%
1958	1.905	+21,9%	9.994 +11,3%	11.899 +12,9%	16,0%
1959	3.344	+75,5%	9.112 -8,8%	12.456 +4,7%	26,8%
1960	5.384	+61,0%	6.817 -25,2%	12.201 -2,1%	44,1%
1961	6.394	+18,8%	6.819 +0,0%	13.213 +8,3%	48,4%
1962	6.774	+5,9%	6.526 -4,3%	13.300 +0,7%	50,9%
1963	6.938	+2,4%	8.087 +23,9%	15.025 +13,0%	46,2%
1964	7.249	+4,5%	9.249 +14,4%	16.498 +9,8%	43,9%
1965	7.256	+0,1%	11.319 +22,4%	18.575 +12,6%	39,1%
1966	7.856	+8,3%	11.869 +4,9%	19.725 +6,2%	39,8%
1967	8.050	+2,5%	13.771 +16,0%	21.821 +10,6%	36,9%
1968	9.216	+14,5%	14.681 +6,6%	23.897 +9,5%	38,6%
1969	11.139	+20,9%	15.793 +7,6%	26.932 +12,7%	41,4%
1970	13.539	+21,5%	17.360 +9,9%	30.899 +14,7%	43,8%
1971	15.441	+14,0%	18.661 +7,5%	34.102 +10,4%	45,3%
1972	19.093	+23,7%	19.975 +7,0%	39.068 +14,6%	48,9%
1973	23.400	+22,6%	19.225 -3,8%	42.625 +9,1%	54,9%

(α) Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Λίβανος, Σιγκαπούρη

(β) τέλος του έτους

(γ) οι αριθμοί της στήλης πρόκυψαν από αφαίρεση της (1) από την (5)

(δ) οι μεταβολές υπολογίστηκαν πριν την στραγγυλοποίηση

(ε) αναφέρεται στην πηγή σε Ν.Ρ.Τ (κ.κ.κ) αλλά στις μεταγενέστερες εκδόσεις για το ίδιο έτος η αυτή χωρητικότητα αναφέρεται σε κ.ο.κ.

\* Από το έτος 1959 περιλαμβάνονται και τα εφοδιασμένα με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα

Πηγή: Για τον ελληνικής σημαίας στόλο :Για τα έτη 1950 και 1951  
Συνοπτική Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος 1954, Αθήναι,  
Εθνικόν Τυπογραφείον, για τα έτη 1952-59 ΕΣΥΕ, Δελτίον  
Στατιστικής Εμπορικής Ναυτιλίας του έτους 1960, Αθήναι, 1961,  
για τα έτη 1960 έως 1966 ΕΣΥΕ, Δελτίον Στατιστικής Εμπορικής  
Ναυτιλίας 1968, Αθήναι 1969, και για τα έτη 1967-1973  
ΕΣΥΕ, Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας 1973, Αθήναι 1980.  
Για τον ελληνόκτητο στόλο Ναυτικά Χρονικά, 15/1/73, σ.110 .



πλοία μπορεί να θεωρηθεί ότι στην ουσία δύο ήταν οι παράγοντες που διαφοροποιούσαν την ελληνική από τις σημαίες ευκολίας για τους Έλληνες πλοιοκτήτες:

α. Η υιοθέτηση λιγώτερο ή περισσότερο αυστηρών κανονισμών σε συνδυασμό με την έκταση και το βάθος των πάσης φύσεως ελέγχων εφαρμογής των κανονισμών αυτών από την ελληνική και τις σημαίες ευκολίας.

β. Η διαφοροποίηση άλλων στοιχείων του κόστους.

Σε σχέση με τον πρώτο παράγοντα θα ήταν εξίσου ρηξικέλευστο να υποστηριχθεί ότι οι ισχύοντες κανονισμοί ασφαλείας και οι άλλες ρυθμίσεις στα ελληνικά πλοία ήταν ταυτόσημοι με αυτούς των σημαιών ευκολίας όσο και να υποστηριχθεί ότι ο έλεγχος από την ελληνική πλευρά των κανονισμών αυτών υπήρξε δρακόντειος. Σε σχέση με τον δεύτερο παράγοντα δεδομένου ότι, όπως είναι γνωστό, από τα στοιχεία του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς που αφορά, οι μόνες ουσιαστικές διαφορές μπορεί να υπάρξουν στο επίπεδο του κόστους εργασίας και της φορολογικής επιβάρυνσης μπορεί να υποστηριχθεί αντίθετα ότι ακριβώς οι φορολογικές ελαφρύνσεις ήταν εκείνες που μείωσαν την απόσταση ανάμεσα στο ελληνικό νηολόγιο και στα νηολόγια ευκολίας αν θεωρηθεί ότι οι διαφορές για το κόστος εργασίας στις δύο κατηγορίες χωρητικότητας δεν υπήρξαν, για κάποιο άλλο λόγο, σημαντικές. Οποσδήποτε ο παράγοντας των διεθνών συνθηκών δεν παραγνωρίζεται λαμβάνεται όμως υπόψη με τη διάσταση της ιστορικής συγκυρίας χωρίς αυτό να σημαίνει ότι τα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην Αγγλία και που οδήγησαν στην

---

συνειδητοποίηση της ανάγκης ενός βαθμού προστασίας και στενότερης σύνδεσης με τον εθνικό κορμό όσο και η δράση της ΔΟΜ υπήρξαν παράγοντες λιγώτερο βαρύνοντες .

Σε σχέση με τις μειώσεις που παρατηρούνται στην υπό εθνική σημαία κωρητικότητα στη διάρκεια της περιόδου αυτής σημειώνεται ότι - μετά την αρχική αύξηση μεταπολεμικά που πρέπει να οφείλεται ουσιαστικά στην νηολόγηση των Λίμπερτους που αγοράστηκαν από τους Έλληνες εφοπλιστές από τις ΗΠΑ μετά τη λήξη του πολέμου - παρατηρείται μία πτωτική τάση από την αρχή της δεκαετίας έως και το 1953 . Η μείωση αυτή μπορεί να συσχετισθεί με το γεγονός της ισχύος μέχρι την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης του 1951 και κυρίως του 1954 (1) των αυξήσεων που απέρρεαν από τις συλλογικές συμβάσεις του 1941 και 1943 (2) ενώ ταυτόχρονα ο ελληνόκτητος στόλος συνέχιζε να αυξάνει με βάση χρηματοδοτικές πηγές εκτός εθνικού χώρου (3) με αποτέλεσμα το στοιχείο του κόστους να συνδέεται με την εξασφάλιση της απόδοσης της επένδυσης παρά με τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας δεδομένου ότι όπως αναφέρεται (4) στη διάρκεια της δεκαετίας του 40

(1) Βλ. Στεφανάτου Κ., *op.cit.*

(2) Βλ. Harlaftis A. *op.cit.* σ.315

(3) Βλ. και Γεωργαντόπουλου Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική, том.2, Πειραιάς 1980, σ.102 " στην περίοδο 1945-1953 συνδυασμοί χρηματοδοτήσεως από τραπεζικά συγκροτήματα στη διεθνή αγορά ναυτιλιακών επενδύσεων - πολλές φορές στηριζομένων και στην παράλληλη ύπαρξη συμβολαίου μακροχρονίου μισθώσεως πλοίων - ενώ ήταν αδύνατοι υπό ελληνική σημαία, μπορούσαν εύκολα να εξασφαλιστούν από Έλληνες πλοιοκτήτες ,νηολογούντες τα πλοία τους κάτω από μία από τις σημαίες ευκολίας "

(4) Βλ. Harlaftis A. *op.cit.* σ.304

και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1950 το επίπεδο των αμοιβών των ελλήνων ναυτεργατών είχε υπερβεί αυτό των Βρετανών ενώ από ναυτεργατικής πλευράς σημειώνεται ότι με τη συλλογική σύμβαση αυτή: "σε σύγκριση με τις συμβάσεις ναυτεργατών σε διεθνή κλίμακα έπαιρνε [η ελληνική] την τρίτη θέση, ύστερα από τις συλλογικές συμβάσεις των ναυτεργατών των ΗΠΑ και του Καναδά" (1)

Στα πλαίσια της γενικής προβληματικής της διατριβής θα πρέπει να σημειωθεί ότι η άνοδος του κόστους της εργασίας επί του πλοίου που δημιούργησε η υπογραφή της Συλλογικής Σύμβασης του 1943 υπήρξε αφενός βραχύβια και αφετέρου χωρίς τις ιδιαίτερες επιπτώσεις που θα μπορούσε να επιφέρει στη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία, δεδομένων των πολιτικών συνηκών και της ήττας των δυνάμεων που υποστήριζε η ΟΕΝΟ. Η διάλυση της τελευταίας οπωσδήποτε διευκόλυνε την *de facto* και *de jure* κατάργηση της αύξησης του κόστους που προέκυψε από τη σύμβαση αυτή μέσα από την διάλυση ενός ισχυρού συνδικαλιστικού πυρήνα. Ένας ακόμα λόγος υπήρξε το γεγονός της πλήρους απασχόλησης σε πολεμικές συνθήκες με συνεχείς καταστροφές του υπάρχοντος δυναμικού πλοίων και με στην ουσία εξασφαλισμένη απασχόληση σε επίπεδα ναύλων το λιγώτερο αποδεκτά και στη συνέχεια τα σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα των ναύλων συνολικά, χάρη στον πόλεμο της Κορέας.

---

(1) Βλ. Στεφανάτου Κ. *op.cit.* σ.72, βλ. και Παράρτημα 6.

Οι ουσιαστικές μακροπρόθεσμοι χαρακτήρα δυσκολίες στην απασχόληση των πλοίων ακολουθούν αμέσως μετά την περίοδο ευφορίας στις ναυλαγορές λόγω του κλεισίματος του Σουέζ. Το 1958 η ναυτιλιακή κρίση βρίσκεται στο απόγειο της ή μάλλον στο ναδίρ της από πλευράς ναύλων (1).

Σε σχέση με τη μείωση που παρατηρείται με βάση τα στοιχεία των Lloyd's ανάμεσα στο 1963 και 1964 (30 Ιουνίου 1963 και 1964) και που ακολουθείται από πολύ συγκρατημένες αυξήσεις στην ελληνική κωρητικότητα σε σχέση με τις εξελίξεις υπό σημαίες ευκολίας, ίσως δεν είναι άμοιρο το γεγονός ότι με τις εκλογές του 1963 η πιθανότητα της επανάληψης μίας " Βενιζελικής " (2) ναυτιλιακής πολιτικής δεν φαινόταν απίθανη στην ελληνική πλοιοκτησία. Για την περίοδο μεταξύ του 1964 και 1965 έχει αναφερθεί και η επίδραση της λήξης της περιόδου φορολογικής απαλλαγής που είχε δοθεί το 1957 υπό ορισμένες προϋποθέσεις ηλικίας για τα πλοία που μεταφέρονταν στο ελληνικό νηολόγιο (3). Οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της ελληνικής σημαίας θα συνεχιστούν μέχρι την επιβολή της στρατιωτικής δικτατορίας ο πρώτος χρόνος της οποίας θα σημαδευτεί επίσης από μία πτώση που συλλαμβάνουν

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.52 Πίνακα Α.1.XIII.

(2) Ο όρος εδώ χρησιμοποιείται κάπως καταχρηστικά δεδομένου ότι ναι μεν η Κυβέρνηση Βενιζέλου με τον νόμο 1043/17 επέβαλε έκτακτη φορολογία επί των πολεμικών κερδών αλλά υπό τις επικρατούσες στις αρχές της δεκαετίας του 60 συνθήκες στη ναυλαγορά (βλ. ανωτέρω Α.1.3) δεν αναμένεται βέβαια φορολογία έκτακτης μορφής λόγω εξαιρετικών κερδών. Οπωσδήποτε όμως φόβοι μεγαλύτερης επιβάρυνσης και αλλαγής του θεσμικού πλαισίου δεν πρέπει να φαίνονταν αβάσιμοι την εποχή εκείνη.

(3) βλ. Metaxas B.N., The economics of tramp shipping, London, The Athlone Press, 1971, σ.176.

μόνο τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping που αφορούν μέσα του έτους ενώ αντίθετα τα στοιχεία της ΕΣΥΕ που αφορούν τέλος του έτους καταγράφουν σημαντική αύξηση. Αξίζει να τεθεί ένα ερώτημα για το ρόλο που το άγνωστο των προθέσεων της δικτατορικής κυβέρνησης μπορεί να είχε αρχικά αλλά και για το γεγονός ότι περιλαμβάνονται στις στατιστικές της ΕΣΥΕ και τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα (1). Στη δεύτερη αυτή περίπτωση αξίζει να σημειωθεί ότι στο έτος 1967 ανήκει η θέσπιση του Α.Ν.89/67 " Περὶ εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών" που αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα βήματα για την εγκατάσταση στον Πειραιά γραφείων υφισταμένων, ελληνικής ιδιοκτησίας, ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και τη δημιουργία νέων από επιχειρηματίες του εθνικού χώρου (2).

Στη συνέχεια μέχρι το τέλος της περιόδου αυτής που εκτείνεται ως τις παραμονές της κρίσης η ελληνική σημαία θα ακολουθήσει μία σταθερά αυξητική και με υψηλούς ρυθμούς πορεία με αποτέλεσμα το 1973 να υπερκεράσει για πρώτη φορά με μία εξαίρεση στις αρχές της δεκαετίας του 60 την ελληνική χωρητικότητα υπο Ι.Ε.

Παράλληλα στο συνολικό επίπεδο η ελληνικής πλοιοκτησίας χωρητικότητα παρουσιάζει, με εξαίρεση το 1960, συνεχή άνοδο με ρυθμούς κατά κανόνα σαφώς ανώτερους από αυτούς του παγκόσμιου στόλου (πρβλ. Πίνακα Α.3.Ι ανωτέρω και Πίνακα Α.2.ΧΙ.Α σ.93).

---

(1) πιθανότερη αιτία της εμφάνισης διαφορών για την ίδια χρονική περίοδο γενικά ανάμεσα στα στοιχεία των δύο πηγών όπως προέκυψε από μία σύγκριση των στοιχείων για ορισμένες χρονολογίες (τέλος Ιουνίου).

(2) Βλ. Harlaftis A., op.cit., p.349.

Η αναρρίχηση τόσο του ελληνικού και ακόμα περισσότερο του ελληνόκτητου στόλου στις κορυφαίες θέσεις στην παγκόσμια ιεραρχία από πλευράς χωρητικότητας και μάλιστα το γεγονός ότι το τέλος αυτής της περιόδου βρίσκει την ελληνόκτητη ναυτιλία στην πρώτη θέση της παγκόσμιας χωρητικότητας, επιζητεί την επισήμανση των βασικών αιτιών αυτής της ανόδου. Η επισήμανση αυτή δεν μπορεί να γίνει με βάση προδιαγεγραμμένες μονοδιάστατες ερμηνείες δεδομένου ότι σε ένα κλάδο που τόσο η φύση της δραστηριότητας του είναι διεθνής όσο και βαθμιαία διεθνοποιείται διαρκώς και περισσότερο, αναπόφευκτα η οποιαδήποτε παρόμοια προσέγγιση οφείλει να αναφέρεται σε δύο επίπεδα: στο εθνικό επίπεδο και στο διεθνές επίπεδο.

Συγκεκριμένα η ερμηνεία αυτού του φαινομένου πρέπει να λάβει υπόψη τόσο τη συγκριτική θέση διεθνώς των συντελεστών του " ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος " όσο και τις ειδικότερες εκείνες συνθήκες σε σχέση με τον εθνικό χώρο που συντέλεσαν στην δημιουργία του και συγκεκριμένα τις εξελίξεις στο εθνικό εεσμικό πλαίσιο. Οποσδήποτε σε σχέση με το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας η πρώτη κατηγορία παραγόντων κατέχει σημαντικότερο ρόλο ενώ η δεύτερη κατηγορία παραγόντων σχετίζεται περισσότερο με την άνοδο του εθνικού νηολογίου της Ελλάδας. Στην διάρκεια της περιόδου αυτής και κυρίως στην αρχή της πολλά συστατικά στοιχεία του κόστους παραγωγής ελασσίων μεταφορικών υπηρεσιών θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είχαν μεγαλύτερη σχέση με τον εθνικό χώρο προέλευσης των στόλων. Βαθμιαία όμως με τη μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας και των δυνατοτήτων χρηματοδότησης ναυτιλιακών επενδύσεων στο διεθνή χώρο μπορεί να

---

ευσταθήσει ο ισχυρισμός ότι η κύρια διαφοροποίηση στο κόστος είχε σαν προέλευση τόσο τις διαφορές στο μεταβλητό κόστο μέσω του κόστους εργασίας όσο και - με ιδιαίτερη έμφαση στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας - τη δυνατότητα διαφοροποίησης του σταθερού κόστους. Στην τελευταία περίπτωση η διαφοροποίηση αυτή συντελείται μέσω κυρίως του χρόνου κατοχής του πλοίου σε σχέση με το κόστος κτήσης καθώς επίσης και μέσω της εφαρμοζόμενης συντήρησης του. Το σημείο αυτό συνδέεται και με το επίπεδο των ναύλων και επομένως και των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων που αποτέλεσαν τη σπονδυλική στήλη και το εφαλτήριο για μεγάλο τμήμα της ελληνικής πλοιοκτησίας. Η κτήση του πλοίου σε περιόδους χαμηλών ναύλων και χαμηλών τιμών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αποτελεί - εφόσον αντιστραφεί σύντομα η συγκυρία - έναν σημαντικό παράγοντα μείωσης του συνολικού κόστους. Πέρα όμως από τις πιθανές επιπτώσεις παρόμοιων παραγόντων παραμένει η γενική παρατήρηση ότι η μεγαλύτερη ηλικία των πλοίων μπορεί να καταλογιστεί στο ενεργητικό της ανταγωνιστικής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στο μεγαλύτερο μέρος της περιόδου αυτής εφόσον οι τεχνολογικές αλλαγές δεν ήσαν δραματικές όπως υπήρξαν στην ουσία προς το τέλος της περιόδου, στα τέλη της δεκαετίας του 60 - αρχές της δεκαετίας του 70, με την αυξανόμενη αυτοματοποίηση και την αύξηση του μεγέθους των πλοίων που οδήγησε μείωση του μέσου κόστους. Η υπόθεση αυτή ενισχύεται περαιτέρω αν παραμείνει το ερώτημα κατά πόσον οι απαιτούμενες αυξημένες δαπάνες για την συντήρηση και επισκευή παρόμοιων πλοίων διενεργούνται - και διενεργήθηκαν - στην πραγματικότητα πάντα στον αναμενόμενο βαθμό.

---

Συνεπώς, σε μία προσπάθεια θεωρητικής ταξινόμησης των παραπάνω, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι 4 παράγοντες συμβάλουν στην διαμόρφωση της ανταγωνιστικότητας των στόλων όπως θα τους εξετάσουμε αναλυτικότερα στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας με την ευρύτερη πλέον έννοια δεδομένου ότι η ανάπτυξη του εθνικού νηολογίου έγινε σε στενή σχέση με την χωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας :

- A. Ο πρώτος παράγοντας αφορά την εξειδίκευση του στόλου, την προσαρμογή του ή μη στις ανάγκες της ζήτησης στα πλαίσια μίας ανταγωνιστικής αγοράς.
  - B. Δεύτερο στοιχείο συνδεδεμένο σε μεγάλο βαθμό με το πρώτο , αποτελεί το τεχνολογικό επίπεδο του συγκεκριμένου στόλου και με το όρο αυτό θα περιγράψουμε τον βαθμό αξιοποίησης των τεχνολογικών βελτιώσεων που σχετίζονται με την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των πλοίων .
  - Γ. Το τρίτο στοιχείο σχετίζεται με το σταθερό κόστος των διαφόρων στόλων, στοιχείο αρκετά δύσκολο να προσεγγιστεί ποσοτικά δεδομένου ότι εμπλέκει παράγοντες όπως ο χρόνος κτήσης ή ναυπήγησης σε σχέση με την κατάσταση στην ναυπηγική αγορά και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων καθώς και τρόπων και όρων χρηματοδότησης, παράγοντες που αποτελούν κατεξοχήν πεδίο άσκησης του επιχειρηματικού ταλέντου των πλοιοκτητών αλλά ακόμα και παράγοντες όπως η πολιτική συντήρησης των πλοίων.
- Στη συγκεκριμένη περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας θα εντάξουμε για αναλυτικούς λόγους στο σημείο αυτό και την επίπτωση του παράγοντα του καθεστώτος της φορολογίας του πλοίου στην
-



διαμόρφωση της ανταγωνιστικής της θέσης.

Δ. Ο τέταρτος παράγοντας αφορά το μεταβλητό κόστος που στην ουσία συνοψίζεται από πλευράς δυνατών διαφοροποιήσεων του ανάμεσα στους διάφορους στόλους στο κόστος εργασίας, δεδομένου ότι τα λοιπά στοιχεία του μεταβλητού κόστους εξασφαλίζονται γενικά για την ποντοπόρο ναυτιλία σε διεθνή βάση. Ο τέταρτος αυτός παράγοντας όπως προσδιορίστηκε εδώ αφορά τόσο το επίπεδο των αμοιβών για τη ναυτική εργασία όσο και ρυθμίσεις σχετικές με τον αριθμό των μελών του πληρώματος αλλά και τις δυνατότητες απασχόλησης χαμηλότερου επιπέδου αμοιβών - παραδοσιακά αλλοδαπών από χώρες του Τρίτου Κόσμου - ναυτικών.

Η παραγωγικότητα των πληρωμάτων, στο βαθμό που εξαρτάται από το επίπεδο της εκπαίδευσης αλλά και άλλους παράγοντες που μπορούν να αποδοθούν συνοπτικά με τον παραδοσιακό όρο " ναυτοσύνη ", αποτελεί ένα ακόμα στοιχείο που αφορά εξαιρετικά την περίπτωση της ελληνικής και της ελληνοκτητής γενικότερα ναυτιλίας.

Οι παραπάνω παράγοντες δεν είναι βέβαια εξαντλητικοί και μία σειρά άλλων μπορεί να συμπεριληφθεί στους παραπάνω αποτελώντας μία πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση. Ο παράγοντας κρατική ναυτιλιακή πολιτική περιλαμβάνεται σιωπηρά στους δύο τελευταίους παράγοντες.

Υποχρεωτικά η ανάλυση που ακολουθεί στη συνέχεια και η οποία στηρίζεται στους τέσσερεις αυτούς παράγοντες βασίζεται στη γνωστή παραδοχή *ceteris paribus* που αναπόφευκτα καλύπτει λιγώτερο ή περισσότερο σημαντικές διαφορές ανάμεσα στους διάφορους στόλους. Δεν θα πρέπει εξάλλου να αγνοηθεί ότι η συνεπίδραση των παραγόντων αυτών

---

συντελείται μέσα σε γενικότερα πλαίσια ιστορικά, πολιτικά καθώς και στα πλαίσια της συγκυρίας.

Στο τμήμα αυτό θα ασχοληθούμε κυρίως με τον πρώτο, τρίτο και τέταρτο παράγοντα για τους οποίους τα διαθέσιμα στοιχεία της εποχής είναι και επαρκέστερα για μία τεκμηριωμένη ανάλυση. Η ανάλυση εξάλλου του πρώτου παράγοντα συμπληρώνει την εικόνα της θέσης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο ΔΚΕ στη ναυτιλία στην περίοδο αυτή δεδομένου ότι αφορά το δεύτερο στοιχείο που προσδιορίζει την πραγματική δύναμη της ΕΕΝ στην ναυτιλιακή αγορά, συγκεκριμένα την εξειδίκευση του στόλου.

Στο επίπεδο αρχικά της ελληνικής σημαίας παρατηρείται ότι, παρόλη την μεγάλη αύξηση της εγγεγραμμένης στο εθνικό νηολόγιο χωρητικότητας στο σύνολο της περιόδου, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 60 ο ελληνικός στόλος παρουσιάζει καθυστέρηση όχι μόνο σε σχέση με την νέα κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπάγκ κάρριερς αλλά και με αυτήν των πετρελαιοφόρων. Στη συνέχεια όμως η συνολική αύξηση του τοννάζ συνοδεύεται από μία παράλληλη βελτίωση της δομής του στόλου.

Αναλυτικότερα σε ότι αφορά τα πετρελαιοφόρα σημειώνεται ότι μέχρι και το τέλος αυτής της περιόδου η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στον ελληνικό στόλο παραμένει κατώτερη του παγκόσμιου μέσου όρου και κατώτερη των 10 κυριώτερων ναυτιλιακών δυνάμεων της εποχής εκτός της ΕΣΣΔ και των ΗΠΑ. Αλλά όπως παρατηρήθηκε ήδη είναι ο προσανατολισμός στη νεώτερη κατηγορία των μεταλλευματοφόρων/μπάγκ κάρριερς που συσχετίζεται αμεσώτερα με την σχετική πτώση και άνοδο των διαφόρων στόλων στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας. Για αυτόν

---

Πίνακας Α.3.ΙΙ  
Ποσοστιαία Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στην ελληνικής σημαίας  
κωρητικότητα  
1939-1973

έ Βάση κ.ο.κ.

%

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

Ελληνικός στόλος

1939	1948	1953	1958	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
1,8	-	9,9	11,8	23,2	23,3	23,9	26,4	26,3	25,4	27,7	35,4	35,6	34,0	33,4

Παγκόσμιος στόλος

1939	1948	1953	1958	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
2	19,6	24,2	29,2	32,3	33,0	34,3	35,2	35,3	35,6	36,6	37,9	38,9	39,2	39,8

(α) για τα έτη 1939 και 1948 περιλαμβάνονται μόνο τα πλοία άνω των 1.000 κ.ο.κ.

Πηγή: U.N. Statistical Yearbook , διάφορα έτη  
 Για τα έτη 1939 έως 1953, O.E.C.E, Les Transports Maritimes,  
 Paris, 1954. Για το έτος 1958, O.E.E.C, Maritime Transport 1959,  
 Paris, 1960

ακριβώς τον τύπο θα παρακολουθήσουμε στη διάρκεια αυτής της περιόδου μία γρήγορη αύξηση της συμμετοχής του στην ελληνικής σημαίας κωρητικότητα.

Η αύξηση αυτή θα πραγματοποιηθεί κυρίως προς τα τέλη της δεκαετίας του 60-αρχές της δεκαετίας του 70 όπου θα πάρει εντυπωσιακές διαστάσεις με αποτέλεσμα στο τέλος της περιόδου η συμμετοχή της κατηγορίας αυτής στην ελληνικής σημαίας κωρητικότητα να υπερβαίνει αισθητά τον παγκόσμιο μέσο όρο ενώ ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο μόνο από τα

## Πίνακας Α.3.ΙΙΙ

Ποσοστιαία συμμετοχή της κατηγορίας μεταλλευματοφόρα και μπάλκ κάρριερς  
στον ελληνικής σημαίας στόλο (α)  
1964-1973

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Ελληνικός στόλος	12,8	13,1	11,6	11,9	15,4	19,9	19,9	20,5	24,0	30,1
Παγκόσμιος στόλος	10,9	11,7	13,6	16,0	18,0	19,7	20,5	21,8	23,7	25,1

(α) περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων U.N. Statistical Yearbook 1973

αντίστοιχα ποσοστά της Νορβηγίας, της Ιαπωνίας και σε μικρότερο βαθμό της Ιταλίας από τους εθνικούς στόλους. Τα στοιχεία όμως αυτά αναφέρονται συνολικά τόσο στα ore & bulk carriers όσο και στα πλοία μικτού φορτίου. Απομονώνοντας την κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπάλκ κάρριερς παρατηρείται ότι η δεκαετία του 70 βρίσκει τον ελληνικό στόλο να παρουσιάζει σημαντική εξειδίκευση στην κατηγορία αυτή κωρητικότητας η οποία αποτελεί το ένα τέταρτο σχεδόν της υπό εθνική σημαία κωρητικότητας το 1973. Το ποσοστό αυτό υπερβαίνει σαφώς τον παγκόσμιο μέσο όρο και αποτελεί το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους μετά από αυτό της Ιαπωνίας καλύπτοντας μέσα σε μία τριετία την απόσταση που την χώριζε το 1970 από την τελευταία αυτή και τη Νορβηγία. Ακόμα όμως και την ημερομηνία αυτή η Ελλάδα παρουσίαζε ανώτερη συμμετοχή των μεταλλευματοφόρων και μπάλκ κάρριερς στο εθνικό νηολόγιο σε σχέση τόσο με τον παγκόσμιο μέσο όρο όσο και σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά

των δύο μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων σε σχετική παρακμή στην πρώτη αυτή περίοδο μέχρι το 1973, των ΗΠΑ και του Ην.Βασιλείου.

Στα πλαίσια μικτού φορτίου παρατηρήθηκε ήδη (1) ότι ο ελληνικός στόλος στα τέλη της περιόδου αυξάνει πολύ γρήγορα μία κατ'αρχήν ισχνή παρουσία στο σύνολο της κατηγορίας αυτής παγκόσμια υπερτριπλασιάζοντας το ποσοστό πλοίων ελληνικής σημαίας στην παγκόσμια χωρητικότητα πλοίων μικτού φορτίου ανάμεσα στο 1970 και στο 1973. Η συμμετοχή της κατηγορίας αυτής στο σύνολο του υπό ελληνική σημαία στόλου ανέρχεται σε 6,2%.

Η παρουσία της ελληνικής σημαίας στα ακόμα περισσότερο εξειδικευμένα υγραεριοφόρα πλοία, στα πλαίσια μεταφοράς χημικών (2) προϊόντων και στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων θα παραμείνει μέχρι το τέλος της πρώτης αυτής περιόδου το 1973 σε εμβρυσικό επίπεδο (1) δεδομένου ότι η χωρητικότητα αυτών των κατηγοριών υπό την ελληνική σημαία δεν ξεπερνά τους 10.000 κ.ο.κ σε καμία κατηγορία ενώ το 1970 χωρητικότητα έστω κάτω του ορίου αυτού υφίστανται στο εθνικό νηολόγιο μόνο για τα υγραεριοφόρα (1).

Η " κλασική " κατηγορία των κλασικών φορτηγών αποτελεί στην περίπτωση της Ελληνικής σημαίας μία ισχυρότατη παρουσία 32,9% στα

(1) βλ. ανωτέρω σ.σ.119-131.

(2) Πρωτοποριακή πρέπει να υπήρξε η δραστηριότητα της επιχείρησης Rethymnis & Kouloukoundis του Λονδίνου από πλευράς των Ελλήνων με πλοία ναυπήγησης από το 1970 ως το 1973, πρβλ. πρωτογενή στοιχεία από το Chemical Age, 20/2/76 που δημοσιεύονται αυτούσια στο Charonniere R. et J.C.Guegan, Internationalisation de la production et modes de transport des marchandises: Concentration et Centralisation du Capital, Université des Sciences Sociales de Grenoble, IREP, Grenoble, Ιούλιος 1976, σ.49.

μέσα του 1973 από τα υψηλότερα ποσοστά σε σχέση με τις υπόλοιπες κύριες ναυτιλιακές χώρες (πρβλ.σ.σ. 112-118). Το ποσοστό αυτό όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του Πίνακα Α.3.ΙV κατωτέρω είναι χαμηλότερο μόνο από τα αντίστοιχα ποσοστά του στόλου της ΕΙΣΔ και του στόλου υπό σημαία Παναμά μεταξύ των 10 κυριώτερων στόλων.

Εκτός από την περίπτωση των ΗΠΑ όπου πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι συνυπολογίστηκε και ο εφεδρικός στόλος, ουσιαστικά πλοία γενικού φορτίου στο σύνολο του, για όλες τις υπόλοιπες από τις σημαντικώτερες ναυτιλίες τα αντίστοιχα ποσοστά είναι πολύ χαμηλότερα. Για τις χώρες αυτές καταγράφεται ακόμα πτωτική τάση στη συμμετοχή αυτής της κατηγορίας στη συνολική χωρητικότητα ανάμεσα στο 1970 και στο 1973 που αντανακλά ακόμα και απόλυτες μειώσεις (1) χωρίς να συσχετίζεται άμεσα με μία αντίστοιχη αύξηση στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, εξέλιξη αναμενόμενη δεδομένης της μεγαλύτερης παραγωγικότητας των νεώτερων αυτών πλοίων.

Στο σημείο αυτό όμως πρέπει οπωσδήποτε να γίνει η διάκριση ότι η έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικής ανάμιξης της ελληνικής ναυτιλίας στην ναυτιλία τακτικών γραμμών υπαγορεύει τον προσδιορισμό της απασχόλησης των ελληνικών αυτών πλοίων σε μεταφορές γενικών φορτίων εκτός των πλαισίων των τακτικών γραμμών ή μέσω ναυλώσεων της χωρητικότητας αυτής σε εταιρείες τακτικών γραμμών καθώς και κυρίως σε μεταφορές κύδην φορτίων γεγονός που επιβάλλει τη διαφοροποίηση της ελληνικής περίπτωσης από αυτές των χωρών με μεγάλη ανάμιξη στην

---

(1) όπως δείχνει π.χ. η ανάλυση των στοιχείων για τον βρετανικό, τον ιαπωνικό αλλά και τον νορβηγικό στόλο ανάμεσα στο 1970 και στο 1973. Σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1970 και Lloyd's Register Statistical Tables 1973.

Πίνακας Α.3.ΙV  
Συμμετοχή των κλασικών πλοίων γενικού φορτίου στον ελληνικό και  
στους κυριώτερους εμπορικούς στόλους  
1970 και 1973

(α)	1970	1973	
	% της συνολικής χωρητικότητας	% της συνολικής χωρητικότητας	
Λιβερία	10,1%	Λιβερία	7,1%
Ιαπωνία	27,3%	Ιαπωνία	15,6%
Ηνωμένο Βασίλειο	29,1%	Ηνωμένο Βασίλειο	17,3%
Νορβηγία	13,1%	Νορβηγία	9,4%
ΗΠΑ	53,5%	Ελλάδα	32,8%
ΕΣΣΔ	40,1%	ΕΣΣΔ	37,1%
Ελλάδα	40,6%	ΗΠΑ	31,8%
ΟΔΓ	52,0%	Παναμάς	33,3%
Ιταλία	19,8%	Ιταλία	14,4%
Γαλλία	21,6%	Γαλλία	17,1%
.....		.....	
Παγκ. Στόλος	31,8%	Παγκ. Στόλος	24,0%

(α) κατάταξη με βάση τη συμμετοχή στη συνολική χωρητικότητα

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register of Shipping  
Statistical tables 1970 και 1973

αγορά τακτικών γραμμών στην ουσία των περισσότερων πλοίων  
Νορβηγίας - η οποία εξάλλου εμφανίζεται με μικρά ποσοστά συμμετοχής  
της κατηγορίας αυτής στο σύνολο της χωρητικότητας της.

Η ανάλυση όμως της εξέλιξης της διάρθρωσης κατά κατηγορίες πλοίων  
της ελληνικής ναυτιλίας παρουσιάζει μία βασική αδυναμία:

Ο παράγοντας σημαίες ευκολίας δεν μπορεί και πάλι να αγνοηθεί  
δεδομένης της στενής σχέσης των δύο αυτών κατηγοριών  
ελληνόκτητης χωρητικότητας σε όλη τη διάρκεια της περιόδου.

Ο συνυπολογισμός όμως αυτής της κατηγορίας κωρητικότητας παρουσιάζει βασικά προβλήματα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται διαρκώς υπόψη για την εκτίμηση του βαθμού ακρίβειας της ανάλυσης που ακολουθεί. Συγκεκριμένα οι ημερομηνίες καταγραφής της κωρητικότητας στις πηγές που χρησιμοποιούνται υποχρεωτικά, δεν συμπίπτουν ενώ πιθανώς και οι τρόποι υπολογισμού διαφέρουν και αυτό είναι δυνατό να στρεβλώνει την ανάλυση χωρίς να είναι δυνατόν να εξακριβωθεί ο βαθμός.

Στο επίπεδο της υπό ξένες σημαίες ελληνόκτητης κωρητικότητας παρατηρείται ότι στα τέλη της περιόδου τα δεξαμενόπλοια αποτελούν πάνω από το μισό σχεδόν 60% της ελληνόκτητης ναυτιλίας υπό ξένες σημαίες, ακριβέστερα 59,4% (1) ενώ το 1957 πριν το πρώτο κύμα μαζικής στροφής και επιστροφής στο εθνικό νηολόγιο το αντίστοιχο ποσοστό ήταν ελαφρά χαμηλότερο του 50%, συγκεκριμένα 46,3% (2). Συγκρίνοντας με τα στοιχεία του Πίνακα Α.3.II για την κωρητικότητα υπό ελληνική σημαία συμπεραίνεται ότι για την ίδια περίπου εποχή αντίστοιχα τα ποσοστά αυτά είναι πολλαπλάσια των αντίστοιχων του εθνικού νηολογίου με τάση άμβλυνσης οπωσδήποτε των σχετικών διαφορών στην πορεία, διαφορών όμως που εξακολουθούν να είναι σημαντικές και να διαμορφώνουν μία διαφορετική εικόνα για την ελληνόκτητη ναυτιλία στο σύνολο της σε σχέση με την εικόνα που τα εθνικά μόνο στοιχεία παρουσιάζουν. Έτσι στο συνολικό επίπεδο της ελληνικής πλοιοκτησίας το 1957 τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το 41,6% (2) της συνολικής ελληνόκτητης

(1) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/74 Διατηρούνται μικρές αποκλίσεις στην ίδια την πηγή σε σχέση με το γενικό σύνολο αλλά της τάξης του λιγώτερο του 1%.

(2) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 1/50



χωρητικότητας ενώ το ποσοστό αυτό ανέρχεται αντίστοιχα σε 46,5% για το 1973 (1). Με βάση τα παραπάνω ποσοστά σε επίπεδο συνολικής ελληνικής πλοιοκτησίας παρατηρείται ότι η συμμετοχή των δεξαμενοπλοίων είναι σαφώς υψηλότερη των αντίστοιχων ποσοστών του παγκόσμιου στόλου προσεγγίζοντας για τα τέλη της περιόδου το αντίστοιχο ποσοστό ναυτιλιακών δυνάμεων όπως της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου που κατέχουν τις υψηλότερες αναλογίες με εξαίρεση τη Γαλλία ανάμεσα στους εθνικούς - πλην σημαίων ευκολίας - στόλους (2).

Το γεγονός της μικρής χρησιμοποίησης των σημαίων ευκολίας από τις υπόλοιπες, εκτός Ελλάδας και ΗΠΑ, κύριες ναυτιλιακές χώρες, καθιστά αυτήν την προσέγγιση ρεαλιστική σε σχέση με την πραγματική ιεραρχία από πλευράς πλοιοκτησίας σε αυτήν την κατηγορία χωρητικότητας (2).

Σε σχέση με την δυναμικότερα αναπτυσσόμενη την εποχή αυτή χωρητικότητα των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς, ο συνυπολογισμός των σημαίων ευκολίας στα τέλη της περιόδου, στα τέλη του 1973, μειώνει - αντίθετα με τα πετρελαιοφόρα - το ποσοστό της συμμετοχής της κατηγορίας αυτής στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου σε 21,2% δεδομένου ότι στη χωρητικότητα υπό ξένες σημαίες στα τέλη του 1973 η κατηγορία αυτή συμμετέχει κατά 16,2% ενώ στο στόλο υπό εθνικά σημαία κατά 25,9% σύμφωνα με τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών (2) που αναφέρονται στο τέλος του έτους. Ακόμα όμως και σε αυτήν την

---

(1) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/74

(2) Τα ποσοστά για την ελληνική ναυτιλία έχουν υπολογιστεί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/74. Λόγω της διαφορετικής χρονικής στιγμής υπολογισμού των στοιχείων από τους Ηλόυντς και τα Ναυτικά Χρονικά τα ποσοστά αυτά δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα με τα ποσοστά του Πίνακα Α.3.ΙΙ και λαμβάνονται εδώ υπόψη ενδεικτικά.

περίπτωση το ποσοστό αυτό παραμένει από τα υψηλότερα ανάμεσα στους 10 κυριώτερους στόλους με μόνο, την Ιαπωνία και δευτερευόντως τη Νορβηγία να παρουσιάζουν σε ένα βαθμό μεγαλύτερη εξειδίκευση στην κατηγορία αυτή (1).

Στην κατηγορία των πλοίων μικτού φορτίου υπό ξένες σημαίες παρατηρείται ότι στα τέλη του 1973 η χωρητικότητα αυτής της κατηγορίας αποτελεί το 8,4% της συνολικής χωρητικότητας υπό τις σημαίες αυτές ποσοστό υψηλότερο αυτό του εθνικού νηολογίου που προσεγγίζει το 6% , ακριβέστερα 5,9% στην ημερομηνία αυτή (2) ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό όλες τις σημαίες ανέρχεται σε 7,1%. Σαν αποτέλεσμα και σε αυτήν την κατηγορία όπως στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων ο συνυπολογισμός της ελληνόκτητης χωρητικότητας αυξάνει το αντίστοιχο ποσοστό σε αντίθεση όπως παρατηρήθηκε με την κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς. Αντίθετα παρόμοια περίπτωση με αυτή των μπαλκ κάρριερς θα συναντήσουμε στην περίπτωση των κλασικών φορτηγών όπου στο σύνολο πλέον της ελληνόκτητης πλοιοκτησίας ανέρχονται στο 22,9% της

- (1) Θα πρέπει να λαμβάνεται πάντα υπόψη ότι για τις υπόλοιπες χώρες οι υπολογισμοί έχουν γίνει για τα μέσα του έτους ενώ στην Ελλάδα για την ελληνόκτητη ναυτιλία και τα αντίστοιχα ποσοστά για την ελληνική σημαία που αναφέρονται εδώ για το τέλος του έτους λόγω της διαφοράς, υποχρεωτικά, των πηγών.
- (2) 6,2% με βάση υπολογισμούς σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register. Όπως και για τις προηγούμενες κατηγορίες τα ποσοστά για την ελληνική ναυτιλία έχουν υπολογιστεί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/74 και λόγω της διαφορετικής χρονικής στιγμής υπολογισμού των στοιχείων από τους Άλουντς και τα Ναυτικά Χρονικά τα ποσοστά αυτά δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα με τα ποσοστά του Πίνακα Α.2.ΧΙΧ σ.126 ανωτέρω στην περίπτωση των πλοίων μικτού φορτίου και του Πίνακα Α.3.ΙV για τα πλοία γενικού φορτίου και λαμβάνονται εδώ υπόψη ενδεικτικά.

στα τέλη του 1973 ποσοστό σημαντικά χαμηλότερο από το ποσοστό που καταγράφηκε για την εθνική σημαία (βλ. Πίνακα Α.3.ΙV ανωτέρω). Στο επίπεδο του εθνικού νηολογίου την ίδια εποχή τα πλοία γενικού φορτίου συμμετέχουν κατά 29,9% και στη κωρητικότητα υπό ξένες σημαίες κατά 15,4% (1). Σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα στοιχεία για τα μπαλκ κάρριερς στην ημερομηνία αυτή προκύπτει ότι η εθνική σημαία σε σχέση με την συνολική ελληνόκτητη κωρητικότητα συγκεντρώνει συγκριτικά περισσότερο την κωρητικότητα στις κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου (2).

Σε σχέση με την εξέλιξη του σταθερού κόστους σαν προσδιοριστικού παράγοντα της ανταγωνιστικής θέσης της ελληνικής και γενικότερα της ελληνόκτητης κωρητικότητας δύο είναι τα βασικά σημεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Το πρώτο αφορά τον παράγοντα της συγκυρίας σε σχέση με την απόκτηση κωρητικότητας από τους έλληνες πλοιοκτήτες. Η κίνηση των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά νέων και μεταχειρισμένων πλοίων είναι γενικά γνωστό ότι υπήρξε εν γένει αντίθετη με το ρεύμα και πιο συγκεκριμένα με την κίνηση των ναύλων. Μία προσπάθεια συσχετισμού για

(1) Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/74

(2) Σε ότι αφορά την παρατήρηση βλ. Χαριλάφης Α.ορ.οίτ. σ.118, 326, 340-341 ο στόλος ξηρού φορτίου επανήλθε στην ελληνική σημαία σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι ο στόλος των δεξαμενοπλοίων μία κατά τη γνώμη μας εύλογη ερμηνεία θα μπορούσε κάλλιστα να είναι η σχέση των πλοιοκτητών αυτών μέσω μακροχρονίων ναυλώσεων - που ως γνωστό επέχουν και θέση επιπρόσθετης εγγύησης για τραπεζικές δανειοδοτήσεις - με τις εταιρείες πετρελαίου που δεν είναι ρηξικέλευθο να υποστηριχτεί ότι πρέπει να ήσαν διστακτικότερες απέναντι σε ένα φιλόξενο μεν αλλά οπωσδήποτε εθνικό νηολόγιο με όρους - περισσότερο ή λιγώτερο - όχι τόσο χαλαρούς σε σχέση με τις σημαίες ευκολίας.

την περίοδο αυτή των ναύλων και της συνολικής ελληνόκτητης κωρητικότητας μέσα από μία πρώτη παρατήρηση των στοιχείων που καταβλήθηκε, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις υστερήσεις μεταξύ ανόδου των ναύλων και νεοναυπηγήσεων αλλά εν μέρει και των αγορών στην αγορά second-hand όσο και την προσφυγή όπως θα αναλυθεί αμέσως κατωτέρω των Ελλήνων πλοιοκτητών σε μεγάλο βαθμό στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σαν έναν από τους κύριους μοχλούς ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, δεν αποδεικνύει άμεσα το σημείο αυτό.

Διαφάνηκε όμως μία αμεσώτερη ευαισθησία στις διακυμάνσεις των ναύλων λόγω της μεγάλης προσφυγής στα μεταχειρισμένα πλοία (1).

Το δεύτερο σημείο που σχετίζεται με τον παράγοντα του σταθερού κόστους αφορά τον βαθμό της προσφυγής της ελληνικής πλοιοκτησίας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων καθώς και το στοιχείο της χρονικής διάρκειας της οικονομικής αξιοποίησης της κωρητικότητας κάθε μορφής. Για τα δύο αυτά στοιχεία πολύτιμες πληροφορίες μπορεί να παράσχει η ανάλυση της διάρθρωσης κατά ηλικίες της ελληνικής κωρητικότητας στη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Ο Πίνακας Α.3.Υ παρουσιάζει συγκριτικά στοιχεία που αφορούν την ηλικία του ελληνικής σημαίας στόλου στις αρχές και στα τέλη αυτής περιόδου σε σχέση με τις κυριώτερες ναυτιλιακές δυνάμεις της εποχής.

Όπως συνάγεται από τον Πίνακα είναι εμφανής η απουσία νεότευκτων πλοίων στον ελληνικής σημαίας στόλο στην αρχή της περιόδου, το 1953, ενώ εντυπωσιακή είναι η παρουσία υπερηλίκων πλοίων. Στο ένα

---

(1) πρβλ. Πίνακα Α.3.Ι ανωτέρω που αφορά την εξέλιξη της συνολικής ελληνόκτητης κωρητικότητας και Πίνακα Α.1.ΧΙΙΙ σ. 49 ανωτέρω που αναφέρεται στην εξέλιξη των ναύλων μεταξύ του 1948 και του 1973.

## Πίνακας Α.3.Υ

Ηλικία των πλοίων των κυριότερων ναυτιλιακών χωρών μελών ΟΟΣΑ (α)  
τό 1953 και 1973 \*

1953

Πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

(β)	% της συνολικής κωρητικότητας					
	< 5 ετών	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
ΗΠΑ	3%	45%	47%	1%	2%	2%
Ην. Βασίλειο	21%	29%	22%	9%	6%	13%
Νορβηγία	40%	20%	14%	8%	8%	10%
Γαλλία	32%	26%	16%	5%	7%	14%
Ιταλία	12%	19%	30%	2%	4%	33%
Ολλανδία	18%	28%	20%	12%	8%	14%
Ιουηδία	28%	30%	9%	6%	5%	22%
Ελλάδα	2%	26%	42%	3%	1%	26%

1973

(β)	Δεξαμενόπλοια						
	< 5 ετών	5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	>30
Ιαπωνία	59%	31%	8%	2%	-	-	-
Ην. Βασίλειο	52%	21%	18%	7%	-	1%	1%
Νορβηγία	46%	38%	11%	5%	-	-	-
Ελλάδα	28%	18%	18%	26%	8%	1%	1%
ΗΠΑ	22%	5%	20%	17%	9%	16%	11%
Ιταλία	34%	18%	22%	16%	6%	2%	-
Γαλλία	53%	25%	13%	8%	1%	-	-

(β)	Στόλος πλην δεξαμενοπλοίων						
	< 5 ετών	5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	>30
Ιαπωνία	55%	28%	8%	5%	2%	1%	1%
Ην. Βασίλειο	47%	20%	15%	9%	5%	3%	1%
Νορβηγία	43%	35%	12%	6%	2%	1%	1%
Ελλάδα	31%	17%	16%	20%	9%	4%	3%
ΗΠΑ	18%	11%	11%	3%	4%	39%	14%
Ιταλία	31%	20%	18%	14%	8%	5%	4%
Γαλλία	38%	22%	23%	12%	4%	1%	-

(α) Χώρες μέλη ΟΟΣΑ κατά το αντίστοιχο έτος

(β) Κατάταξη σύμφωνα με τη συνολική κωρητικότητα στα μέσα του έτους

\* Με βάση υπολογισμού τους κ.ο.κ. Περιλαμβάνεται ο εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ αλλά εξαιρείται ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών.

Πηγή: Για το έτος 1953, Ο.Ε.Ο.Ε, Les Transports Maritimes, Paris, Septembre 1954, και για το 1973, Ο.Ε.Ο.Ε, Maritime Transport 1973, Paris, 1974.

και στο άλλο από τα δύο αυτά ακραία κλιμάκια ηλικίας η ελληνική κωρητικότητα παρουσιάζει στην πρώτη περίπτωση το μικρότερο ποσοστό και στην κατηγορία των υπερήλικων πλοίων το δεύτερο μεγαλύτερο. Εντυπωσιακή είναι η σημασία αεροιστικά των μεσαίων ηλικιών στο στόλο μεγαλύτερη από όλες τις υπόλοιπες ναυτιλιακές δυνάμεις μελών του ΟΟΣΑ την ημερομηνία αυτή, με την εξαίρεση των ΗΠΑ. Το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με την μικρή ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας προπολεμικά και την καταστροφή των τριών τετάρτων περίπου του ελληνικού στόλου, που συμποσούτο αμέσως μεταπολεμικά σε μισό εκατομμύριο κ.ο.κ. υποδεικνύει ότι οι μεταπολεμικές νηολογήσεις στο εθνικό νηολόγιο πρέπει να αφορούν κατ' εξοχήν second-hand πλοία και κυρίως τα γνωστά Λίμπερτυς που αποκτήθηκαν με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου (1). Στα τέλη της περιόδου τα αποτελέσματα μίας αναλυτικότερης εξέτασης της ηλικίας του στόλου, διαχωρισμένου σε δεξαμενόπλοια και υπόλοιπο στόλο, δείχνουν μία σαφή βελτίωση από πλευράς συμμετοχής νεότευκτων πλοίων στη κωρητικότητα τόσο των δεξαμενοπλοίων και ελαφρώς περισσότερο στην περίπτωση του υπόλοιπου στόλου. Δεν παύει όμως η ελληνική σημαία να έχει την μεγαλύτερη συμμετοχή αεροιστικά στις ηλικίες άνω των 15 ετών - και στις δύο κατηγορίες κωρητικότητας - ανάμεσα στις ναυτιλιακές δυνάμεις μέλη του ΟΟΣΑ με μόνη εξαίρεση τις ΗΠΑ όπου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και ο παράγοντας του συνυπολογισμού του εφεδρικού στόλου στην υπό

---

(1) Το χρονικό της αγοράς αυτής περιγράφεται αναλυτικώτατα στο Τζαμτζής Α.Ι., *op.cit.*

(2) Το 1953 η ελληνικής σημαίας κωρητικότητα είναι πάντως μικρότερη από την αντίστοιχη το 1948.

εξέταση κωρητικότητα.

Η ανάλυση αυτή όμως παρακάμπτει το πρόβλημα της ύπαρξης των σημαίων ευκολίας, κύριου παράγοντα ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας την εποχή αυτή καθώς και δεξαμενής άντλησης κωρητικότητας για το ελληνικό νηολόγιο. Όπως αναφέρθηκε ήδη (1) δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ούτε καν για την συγκεκριμένης εθνικής προέλευσης κωρητικότητα των στόλων υπό σημαία ευκολίας εν γένει σε γενικούς ποσοτικούς όρους έστω πριν τις αρχές - σε ελλιπή μάλιστα μορφή - της δεκαετίας του 70. Έτσι δεν είναι δυνατός ο συνυπολογισμός της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας στην ανάλυση κατά ηλικία της κωρητικότητας των στόλων των διαφόρων ναυτιλιακών δυνάμεων πρόβλημα που αφορά κυρίως το στόλο των ΗΠΑ για τις οποίες, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία καταγράφεται και η σημαντικότερη κωρητικότητα υπό τα νηολόγια αυτά. Με βάση διαθέσιμα στοιχεία για τον ελληνικής πλοιοκτησίας στόλο, περί τις αρχές της περιόδου, πριν το μεγάλο κύμα της επανόδου στην ελληνική σημαία, για πλοία άνω των 3.000 κ.ο.χ μόνο, το 1957, η ανάλυση της ηλικίας των φορτηγών και δεξαμενοπλοίων υπό την ελληνική σημαία και τις σημαίες ευκολίας υποδεικνύει ότι οι μεγαλύτερες αποκλίσεις εμφανίζονται στα δεξαμενοπλοία ενώ σε σχέση με τα φορτηγά οι διαφορές είναι μικρές (πρβλ. Πίνακα Α.3.VI).

Οι αποκλίσεις στα δεξαμενόπλοια ανάμεσα στις δύο αυτές κατηγορίες ελληνόκτητης κωρητικότητας αφορούν κατ' αρχήν τα παρήλικα πλοία ηλικίας 28 ετών και άνω όπου παρατηρείται ότι ένα μεγάλο μέρος των δεξαμενοπλοίων του ελληνικής σημαίας στόλου είναι ναυπηγημένο πριν

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.σ.82-90.

ακόμα την μεγάλη οικονομική κρίση των ετών 30. Πρόκειται βέβαια για ένα υψηλό ποσοστό που αφορά όμως μία κατηγορία χωρητικότητας που συμμετέχει σε πολύ χαμηλό ποσοστό στο σύνολο της ελληνικής σημαίας το 1957, περίπου 13% (1).

Αντίθετα τα δεξαμενόπλοια την ημερομηνία αυτή συμμετέχουν σε ποσοστό περίπου 45%, σύμφωνα με την ίδια πηγή, στην χωρητικότητα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας που είναι υπερπενταπλάσια της ελληνικής σημαίας την εποχή αυτή. Είναι σαφές ότι μέχρι αυτήν την ημερομηνία στην ουσία η ελληνική σημαία κυριαρχείται ακόμα από το προπολεμικό τοννάζ καθώς και τα λιμπερτους που αγοράστηκαν με εγγύηση

Πίνακας Α.3.VI  
Ηλικία του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό σημαίες  
ευκολίας και υπό ελληνική σημαία 1957 (α)

% κάθε κατηγορίας χωρητικότητας (β)

Έτος Ναυπήγησης (γ) <	1929	1930-35	1935-40	1940-45	1945-50	1950-57
<u>Ελληνική σημαία</u>						
Φορτηγά	11,0%	0,4%	4,3%	56,7%	1,6%	25,7%
Δεξ/πλοία	25,6%	-	-	30,6%	-	43,8%
<u>Ξένες σημαίες</u>						
Φορτηγά	12,4%	0,2%	1,2%	63,3%	0,5%	24,9%
Δεξ/πλοία	2,6%	1,7%	2,0%	13,5%	4,0%	76,3%

(α) τέλος του έτους

(β) Με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας. Πλοία άνω των 100 κ.σ.κ και άνω αλλά οι πίνακες δεν περιλαμβάνουν όλα τα σκάφη κάτω των 1.000 κ.σ.κ.

(γ) Διατηρήθηκε ο τρόπος κατάταξης των Ν.Χ δεδομένου ότι δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια τα όρια των διαστημάτων τα άκρα των οποίων είναι επάλληλα.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων στα Ναυτικά Χρονικά 15/1/58

(1) σύμφωνα με τα στοιχεία στα Ναυτικά Χρονικά 15/1/58



του ελληνικού Δημοσίου. Η ανάπτυξη του στόλου των δεξαμενοπλοίων γίνεται αποκλειστικά, σχεδόν, κάτω από τις σημαίες ευκολίας .

Στα τέλη ακριβώς της πρώτης αυτής περιόδου, το 1973, σε σχέση με την ηλικία του ελληνόκτητου στόλου υπό σημαίες ευκολίας και υπό εθνική σημαία τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν μία διαφοροποίηση της εικόνας δεδομένου ότι δεν αποκαλύπτουν δραματικές διαφορές ανάμεσα στις δύο κατηγορίες ελληνόκτητης χωρητικότητας την εποχή όπου σημειωτέον η χωρητικότητα που αντιστοιχεί σε κάθε μία είναι περίπου η ίδια . Στην ελληνική σημαία παρατηρείται μ.α ελαφρά μεγαλύτερη συμμετοχή υπερηλίκων πλοίων καθώς και μία ελαφρά μικρότερη συμμετοχή των πλοίων μεταξύ 7 και 3 ετών αλλά ταυτόχρονα παρατηρείται ότι υπερέχει στα πλοία κάτω των 3 ετών γεγονός που αντικατοπτρίζει την στροφή ακριβώς την εποχή αυτή προς την ελληνική σημαία. Την στιγμή συνεπώς που οι δύο κατηγορίες ελληνόκτητης χωρητικότητας καείστανται ισοδύναμες η διαφοροποίηση τους από πλευρας ηλικίας των πλοίων που περιλαμβάνουν είναι στην ουσία πολύ μικρή και με τον τρόπο τα

Πίνακας Α.3.VII

Ηλικία του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό σημαίες ευκολίας και υπό ελληνική σημαία 1973 (α)

% κάθε κατηγορίας χωρητικότητας (β)

	> 27 ετών	27-23	22-18	17-13	12-8	7-3	< 3
Ελληνική σημαία	2,7%	3,5%	12,0%	23,9%	17,5%	21,8%	18,9
Ξένες σημαίες	2,0%	2,8%	12,8%	25,2%	15,7%	25,1%	16,3

(α) τέλος του έτους

(β) Με βάση τους κόρους ολικής χωρητικότητας. Πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ναυτικών Χρονικών 15/1/74

συμπεράσματα που προέκυψαν από τη σύγκριση της διάρθρωσης κατά ηλικία της ελληνικής σημαίας συγκριτικά με τις άλλες κύριες ναυτιλιακές δυνάμεις της εποχής αυτής μπορεί να θεωρηθεί με κάποια ασφάλεια ότι μπορούν να επεκταθούν και στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Αν λοιπόν από την πλευρά του σταθερού κόστους υπάρχουν το λιγώτερο αποχρώσεις ενδείξεις για το ρόλο του παράγοντα αυτού στη συμπίεση συγκριτικά του συνολικού κόστους της ελληνικής ναυτιλίας, η ανάλυση οφείλει να συμπληρωθεί με την εξέταση του τέταρτου κύριου παράγοντα (1) διαμόρφωσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου. Όπως αναφέρθηκε ήδη από την πλευρά του μεταβλητού κόστους, που αποτελεί και τον τέταρτο αυτό παράγοντα, θα επικεντρώσουμε στη σχέση του κόστους εργασίας της ελληνικής ναυτιλίας με το κόστος εργασίας των υπόλοιπων σημαντικών ναυτιλιακών δυνάμεων στη διάρκεια αυτής της πρώτης περιόδου επικεντρώνοντας, όπου είναι δυνατόν, όχι μόνο στον καθαρά μισθολογικό παράγοντα αλλά και σε παράγοντες όπως ο αριθμός (2) - θεσμικά αλλά και πρακτικά - των μελών του πληρώματος αλλά και η ποιότητα της ναυτικής εργασίας. Η σημασία αυτού του παράγοντα έχει ήδη επισημανθεί σε σχέση με την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας (3) και είχε σαν αποτέλεσμα όχι μόνο την αυξημένη παραγωγικότητα της ελληνικής ναυτικής εργασίας αλλά - και σε

---

(1) Βλ. ανωτέρω σ.148.

(2) Σε σχέση και με τον πρακτικό κανόνα για τον υπολογισμό από τους πλοιοκτήτες του συνολικού κόστους πληρώματος κάτω από διαφορετικές σημαίες, ο πολλαπλασιαστής που χρησιμοποιείται προκύπτει μετά από συνυπολογισμό μισθού και αριθμού πληρώματος βλ. Moreby D., "Crew costs", Maritime Policy and Management, 1-3/1985, σ.58.

(3) Βλ. Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική, εκδ. Σ.Καραμπερόπουλος-Α.Σταμούλης, Πειραιεύς, 1980 τμ. II.

συνδυασμο με τους υπόλοιπους παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους επάνδρωσης - την ευνοϊκή διαμόρφωση του κόστους εκμετάλλευσης συνολικά. Ακριβώς οι συγκεκριμένες ιδιότητες του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, συνδυασμός ιστορικής και τοπικής ναυτικής παράδοσης (1), αλλά και οι συγκεκριμένες συνθήκες που επικρατούσαν στην ελληνική οικονομία στην πρώτη αυτή περίοδο, συγκεκριμένα η ύπαρξη πλεονάσματος στην αγορά εργατικού δυναμικού που εύρισκε διέξοδο " υπό πίεση " στην μετανάστευση και στη ναυτιλία (2) συντελούσαν στη διαμόρφωση της παραγωγικότητας των ελλήνων ναυτεργατών σε πλαίσια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν εξετάζονται οι καθαρά μισθολογικές διαφορές σε σχέση με τις ανταγωνιστικές ναυτιλίες σε παγκόσμια κλίμακα. Για παράδειγμα αναφέρεται η δυνατότητα συμβολής του στην συντήρηση και επισκευές (1).

---

(1) Τόσο το 1960 όσο και λίγο μετά τα τέλη αυτής της περιόδου, το 1975, 40% των ελληνικών πληρωμάτων προερχόταν από τις νησιωτικές περιοχές, βλ. Harlaftis A., *op.cit.*, σ.146.

(2) όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Γεωργαντόπουλος Ε., *op.cit.*, τομ.2, σ.128, " Στην εικοσιπενταετία 1951-1975 η απασχόληση στην μεταποίηση αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 1,37% συνολικά δε κατά 34,2%. Αντιθέτως στην ίδια περίοδο ο αριθμός των απασχολούμενων στην ελληνική εμπορική ναυτιλία, αυξήθηκε κατά 367% ... Η συμμετοχή της ναυτιλίας στη συνολική απασχόληση, αυξήθηκε ως εκ τούτου από 1% το 1951 σε 4,3% το 1975 ". Τον Ιούνιο 1971 στη Δ.Γερμανία μόνο εργάζονταν πάνω από 250.000 Έλληνες, βλ. Νικολινάκος Μ., Καπιταλισμός και Μετανάστευση, εκδ. Παπαζήση Αθήνα 1974, σ.169, ενώ ανάμεσα στο 1961 και στο 1971 " 392.175 άτομα έφυγαν από την Ελλάδα προς αναζήτηση εργασίας " όπως αναφέρεται στο Νικολινάκος Μ., Οικονομική ανάπτυξη και μετανάστευση στην Ελλάδα, εκδ. Κάλβος, Αθήνα 1974, σ.30 .

(1) στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης (χωρίς να περιλαμβάνονται τόκοι) υπολογίζεται η συμμετοχή αυτής της κατηγορίας σε 10-15% βλ. Carleen O' Loughlin, The Economics of Sea Transport, Pergamon Press, 1967, σ.111

Πίνακας Α.3.VIII  
Συγκριτικό κόστος επάνδρωσης κατά νηολογίο 1953 και 1963-4  
H.B=100

	1953 (α)	1963-4
ΗΠΑ	355	398
Ελλάδα	129	159
Ην. Βασιλείο	100	100
Νορβηγία	97	97
ΟΔΓ	92	95
Ιταλία	84	80
Παναμάς	... (β)	104
Ιαπωνία	... (β)	65
Ινδία	... (β)	82

(α) Η πηγή των στοιχείων αναφέρεται στο συνολικό κόστος σε λίρες Αγγλίας το οποίο μετατρέψαμε σε δείκτη.

(β) Δεν παρέχονται στοιχεία.

Πηγή: Carleen O' Loughlin, The Economics of Sea Transport, Pergamon Press, 1967. Για το έτος 1953 πρωτογενής πηγή αναφέρεται στο ίδιο το Fortune Magazine 1953.

Ο Πίνακας Α.3.VIII παρουσιάζει τις διαφορές στο κόστος επάνδρωσης ανάμεσα σε κύριους εμπορικούς στόλους λίγο πριν τα μέσα της δεκαετίας του 50 και του 60. Σαν βάση =100 λαμβάνεται το κόστος πλοίου υπό Αγγλική σημαία για ένα πλοίο 6-8.000 κ.σ.χ. το 1963-64 και για ένα πλοίο Λίμπερτυ (1) το 1953. Σύμφωνα όμως με άλλες εκτιμήσεις στα μέσα της δεκαετίας του 60 για αντίστοιχης χωρητικότητας πλοία οι διαφορές μεταξύ της βρετανικής και της ελληνικής σημαίας, ιδιαίτερα σε ότι αφορά το κατώτερο πλήρωμα, καταμετρώνται πολύ λιγώτερο σημαντικές με τάση αντιστροφής υπέρ της ελληνικής σημαίας όσο κατερχόμεθα στην κλίμακα της ιεραρχίας και της εξειδίκευσης του

(1) Η χωρητικότητα του κλασικού Λίμπερτυ ήταν 7.200 κ.σ.χ βλ. Μητρόπουλος Ε., Κατηγορίες και σύγχρονοι τύποι εμπορικών πλοίων ορ.ε.ιτ., σ.113, όπως έχει ήδη αναφερθεί.

πληρώματος (1).

Η διάσταση των εκτιμήσεων είναι αναμενόμενη εφόσον όπως είναι γνωστό είναι οι πραγματικοί μισθοί που καθορίζονται με βάση την προσφορά και τη ζήτηση ναυτικής εργασίας και όχι οι οριζόμενοι από τις συλλογικές συμβάσεις που έχουν σημασία όχι μόνο για την παρούσα ανάλυση αλλά και τη ναυτιλία στο σύνολο της. Τα στοιχεία για τους πραγματικούς μισθούς εκτιμώνται συνήθως με βάση σποραδικές πληροφορίες που μπορούν να αντανakλούν μία σειρά άλλους παράγοντες όπως διαφορετική πολιτική στο θέμα αυτό επιχειρήσεων κλπ. Πάντως - και ιδιαίτερα μετά τη διάλυση των δυναμικών συνδικαλιστικών οργανώσεων στην ελληνική ναυτιλία - η τελευταία αυτή εκτίμηση φαίνεται ρεαλιστικότερη αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι στα μέσα της δεκαετίας του 60 περίπου ο αριθμός του πληρώματος ενός δεξαμενόπλοιου 70.000 τόνων νεκρού βάρους περίπου ήταν στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου 70 και στην περίπτωση της Ελλάδας 52 και ακόμα περισσότερο - ή μάλλον λιγώτερο - 48 στην περίπτωση της Λιβερίας (2). Σταδιακή εξομάλυνση έως κατάργηση της διαφοράς, σε σχέση τουλάχιστον με το κατώτερο πλήρωμα, μεταξύ των μισθολογικών επιπέδων Βρετανικής και Ελληνικής σημαίας έχει επίσης παρατηρηθεί μεταξύ του 1955 και του 1965 (3). Ακόμα στοιχεία για το επίπεδο των μηνιαίων αποδοχών για τους

---

(1) Βλ. Metaxas B.N., op.cit., Πίνακας 20, σ.173. Τα συμπεράσματα αυτά ενισχύονται και από τα σχετικά με τις υπερωρίες στοιχεία που παρατίθενται στο ίδιο.

(2) Βλ. Metaxas B.N., op.cit., Πίνακα 19, σ.167.

(3) Σύμφωνα με στοιχεία του Chamber of Shipping U.K και YEN Βλ. Harlaftis A. op.cit., Appendix XII, σ.443.

Πλοιοάρχους Β' και τους Ναύτες λίγο μετά τα τέλη της πρώτης αυτής περιόδου, συγκεκριμένα το 1975, φέρνουν την Ελλάδα στην τελευταία και χαμηλότερη, από πλευράς μηνιαίων αποδοχών, θέση μεταξύ των ναυτιλιών της ΕΟΚ στις οποίες βέβαια περιλαμβάνεται και η Μεγάλη Βρετανία (1).

Στην περίπτωση των σημαίων ευκολίας παρατηρείται ότι τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια στα πλοία υπό τις σημαίες αυτές ήταν δυνατή η απασχόληση πληρωμάτων από δυτικοευρωπαϊκές χώρες συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας με αμοιβές κάτω των αντίστοιχων συλλογικών συμβάσεων (2). Η σημασία των σημαίων αυτών για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας έχει ήδη εκτιμηθεί (βλ. ανωτέρω). Σε κάθε περίπτωση η εξομάλυνση της διαφοράς των αποδοχών των ναυτικών ανάμεσα στην Ελλάδα και σε μία - τουλάχιστον - από τις ανταγωνίστριες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις της εποχής θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνετέλεσε και αυτή στην στροφή στο ελληνικό νηολόγιο.

---

(1) βλ. Τζωάννου Ι.Γ., Η Ελληνική Ναυτιλία και οι επιπτώσεις εκ της εντάξεως εις την ΕΟΚ, εκδ. ΙΟΒΕ, Αθήνα 1977. Με βάση τα στοιχεία της International Shipping Federation.

(2) βλ. Metaxas B.N., op.cit., σ.170.

### A.3.2. Η διεθνής συγκυρία - ο ρόλος της Ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής

---

Η ανάληψη αυξημένων κινδύνων οδηγεί - στην περίπτωση αίσιου τέλους - σε αυξημένα κέρδη. Η περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας βρίθει περιπτώσεων ανάληψης μεταφορών με αυξημένους κινδύνους λόγω πολεμικών συρράξεων ή απαγορεύσεων για πολιτικοστρατιωτικούς λόγους μεταφορών σε συγκεκριμένες περιοχές (1).

Τα διάφορα εμπόργκα καθώς και οι πολεμικές καταστάσεις δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι έχουν λιγώτερο ή περισσότερο στενή σχέση με την αύξηση των ναύλων. Ο μηχανισμός όμως και η κατανομή των ωφελειών που προκύπτουν από τις αυξήσεις αυτές των ναύλων, που κατά κανόνα δεν σχετίζονται με αυξήσεις του κόστους πλην σε ορισμένες περιπτώσεις εμπόλεμων περιοχών με - σημαντικές όμως - αυξήσεις των ασφαλίσεων, δεν είναι όμως το ίδιο απλό να προσδιορισθεί σε κάθε περίπτωση. Στο τμήμα αυτό θα μας απασχολήσουν οι καταστάσεις εκείνες που δεν αφορούν καθεαυτό επιπτώσεις πολεμικών συρράξεων (2) ή γενικές αποτομικές αυξήσεις των ναύλων απότοκες

---

(1) βλ. Κρεμμυδάς Β., Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835, Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα 1985, 1986, για τη δραστηριότητα των ελλήνων πλοιοκτητών στη διάρκεια του βρετανικού αποκλεισμού κατά του Ναπολέοντα, τομ.1, σ.σ.21-29.

(2) βλ. επίσης Vlachos G., *op.cit.* και Harlaftis A., *op.cit.* για μία επισκόπηση της σχέσης πολεμικών καταστάσεων και ΕΕΝ.

καταστάσεων όπως κλεισίματα διωρύγων ή υποχρεωτική εκτροπή εμπορικών και συνεπώς μεταφορικών ροών. Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε δυνατότητες απασχόλησης, με υψηλό κίνδυνο, σε ναύλους πέραν των επικρατούντων στις ναυλαγορές. Η περίπτωση του Σουέζ για παράδειγμα δεν συμπεριλαμβάνεται εδώ τόσο σε σχέση με το πρώτο όσο και με το δεύτερο κλείσιμο της διώρυγας που οδήγησαν αυτόματα στην σημαντικώτατη αύξηση των αποστάσεων της θαλάσσιας μεταφοράς για μία σειρά μεταφορικών ροών (1) και αυτό όχι μόνο γιατί αφορούν καταστάσεις όπου απουσίαζαν οι μεγάλης χρονικής διάρκειας αλλά και κλίμακας στην ουσία εχεροπραξίες : Στις περιπτώσεις αυτές οι ωφέλειες από την απότομη αύξηση της ζήτησης μπορεί να θεωρηθεί ότι κατανεμήθηκαν χωρίς διακρίσεις ανάμεσα στους πλοιοκτήτες όλων των εθνικών ναυτιλιών. Σε μερική αντιδιαστολή με την περίπτωση του Σουέζ, ο πόλεμος της Κορέας, που επέδρασε μεν λόγω της ίδιας της έκτασης και της διάρκειας των εχεροπραξιών και της γενικότερης ανόδου της διεθνούς έντασης στο γενικό επίπεδο των ναύλων (1), θα μας απασχολήσει λόγω μίας άλλης διάστασης του, συγκεκριμένα των επιπτώσεων της απαγόρευσης μεταφοράς Κινέζικων φορτίων. Στην περίπτωση του Σουέζ πρόκειται για μία απότομη αύξηση της ζήτησης που λόγω της αναλαστικότητας βραχυπρόθεσμα της προσφοράς οδήγησε σε βραχείες αλλά αξείς προς τα πάνω μεταβολές του επιπέδου των ναύλων (2). Η εξέλιξη αυτή δημιούργησε, όπως αναφέρθηκε, γενικά - δυνητικά και πραγματικά - ωφέλη για το σύνολο της πλοιοκτησίας. Στην περίπτωση του πολέμου όμως

---

(1) βλ. ανωτέρω Α.1.3

(2) βλ. Metaxas B.N., op.cit., σ.100



της Κορέας, για παράδειγμα, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι - εκτός από το αποτέλεσμα που αφορά το επίπεδο των ναύλων γενικά και που οφείλεται στην "νευρικότητα" τόσο της ναυλαγοράς όσο και των διεθνών αγορών και στις επιπτώσεις στην ζήτηση - σε σχέση με τις επιμέρους συναλλαγές που αφορούσαν τις υπό απαγόρευση μεταφορές Κινεζικών φορτίων οι έλληνες πλοιοκτήτες που αποφάσισαν να την παραβούν (1) οπωσδήποτε επωφελούνταν από υψηλότερους ναύλους. Κλασική περίπτωση που εμπήκει ολοσχερώς στην τελευταία αυτή κατηγορία είναι αυτή της επιβολής εμπάργκο από τις ΗΠΑ στα πλοία τα οποία εξακολουθούσαν να εκτελούν μεταφορές προς την Κούβα. Η ίδια η επίδραση της επιμήκυνσης των αποστάσεων λόγω υποχρεωτική μεταβολής των εμπορικών ροών δεν φαίνεται - εφόσον αφορά κυρίως ένα από τα δευτερεύοντα κύδην φορτία, τη ζάχαρη - να πρέπει να επηρέασε τόσο το επίπεδο των ναύλων. Εξάλλου, παρόλη την χειροτέρευση του διεθνούς κλίματος που σηματοδοτήθηκε από την κρίση της Κούβας στην αρχή της δεκαετίας του 1960, η ανυπαρξία θερμής εστίας οδήγησε σε περιορισμένες αντιδράσεις της διεθνούς οικονομίας. Οι σημαντικά υψηλότεροι ναύλοι όμως για μεταφορά φορτίων στην Κούβα αν δεν επηρέασαν το γενικότερο επίπεδο των ναύλων οπωσδήποτε επηρέασαν τα έσοδα των ελληνικών πλοιοκτητών που ανέλαβαν παρόμοιες μεταφορές. Τα πλοία που έχουν καταγραφεί (2) να καταπλέουν στην Κούβα από το 1963 ως το 1974 είναι βέβαια τα

---

(1) βλ. Harlaftis A., *op.cit.*, σ.317-8.

(2) βλ. Carvounis C., "Efficiency and contradictions of multinational activity: the case of Greek Shipping", unpublished ph.D thesis, (New School of Social Research 1979) Table IV-5 στο Harlaftis A., *op.cit.*, σ.324

περισσότερα υπό σημαίες ευκολίας. Από το συνολικό αριθμό των ελληνόκτητων που αναφέρονται (1) ελάχιστα είναι υπό σημαία Παναμά ή Λιβερίας. Αυτό που μπορούμε στο σημείο αυτό να υποθέσουμε είναι ότι οι ειδικότεροι δεσμοί ανάμεσα στις ΗΠΑ και στα δύο αυτά κυριώτερα νηολόγια ευκολίας της εποχής καθώς και η μεγάλη χρήση από τις ΗΠΑ των σημαιών αυτών για πλοία αμερικανικής πλοιοκτησίας και κυρίως πετρελαιοφόρων - μεγάλο μέρος από τα οποία ανήκε στις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου - (2) θα πρέπει να συνετέλεσε στο σημείο αυτό. Σε σχέση με την υιοθέτηση της κυπριακής σημαίας σωστά αναφέρεται επίσης (3) ο παράγοντας ότι η σημαία αυτή " εφευρέθηκε " από τους Έλληνες πλοιοκτήτες λόγω της αποδοχής της από τις συναλασσόμενες στις περιπτώσεις αυτές χώρες και βέβαια λόγω της απουσίας ιδιαίτερων περιορισμών οποιασδήποτε φύσης δεδομένου του καθαρού χαρακτήρα της σαν σημαίας ευκολίας.

Η υποχρεωτικά " γνωστή - άγνωστη " σε μεγάλο μέρος της παρόμοια δραστηριότητα των ελληνών πλοιοκτητών απαιτούσε στην ουσία δύο προϋποθέσεις: την ανάληψη από μέρους τους των οποιασδήποτε φύσης κινδύνων συνεπάγονταν αυτές οι μεταφορές και δεύτερο την απραξία του κράτους της σημαίας αλλά και/ή διαχείρισης του πλοίου.

Στην τελευταία αυτή περίπτωση με τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν παραπάνω για τη σχέση ΗΠΑ και ορισμένων νηολογίων ευκολίας γενικά,

(1) Βλ. σημ.2 προηγούμενης σελίδας

(2) Με βάση τα στοιχεία του DAF/MTC/74.12 οι 7 μεγάλες εταιρείες πετρελαίου κατείχαν σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας ένα τέταρτο της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων άνω των 175.000 τ.ν.β υπό σημαίες ευκολίας.

(3) Βλ. Harlaftis A., op.cit., σ.119, 326, 340-41.

αυτή η κατηγορία υπολογίων δεν δημιουργούσε εμπόδια. Αλλά και το ελληνικό κράτος στο μέτρο που αυτό ήταν δυνατό κάτω από το δεδομένο πλαίσιο των πολιτικών και οικονομικών εξαρτήσεων και στο θέμα αυτό παρέμεινε στα πλαίσια αυτού που θα μπορούσε να περιγραφεί σαν ρόλου του "κράτους-νυχτοφύλακα" δηλαδή μίας περιορισμένης πρωτοβουλίας, υποβοηθητικής για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, άσκησης πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας χωρίς αυτό να σημαίνει σε καμμία περίπτωση ότι το μέγεθος των παρεμβάσεων του δεν υπήρξε θετικά σημαντικό για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, μέγεθος το οποίο έχει αποδοθεί στην πλήρη του διάσταση (1).

Η σχέση της ελληνικής - και γενικότερα της ελληνοκτητης ναυτιλίας στο σύνολο της - με το ελληνικό κράτος θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν ένα από τα βασικά "συγκριτικά" πλεονεκτήματα της την περίοδο αυτή. Όχι μόνο το ελληνικό κράτος παρείχε με μία σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων, από τις οποίες ορισμένες αναφέρθηκαν ήδη, ένα καθεστώς διευκολύνσεων και ουσιαστικών "επιδοτήσεων" της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, αλλά η ύπαρξη αυτού του θεσμικού πλαισίου οπωσδήποτε βάρυνε σε σχέση με την μεταχείριση των δραστηριοτήτων της ελληνικής πολιτοκτησίας στο εξωτερικό. Αν δεν εμπόδιζε τις εύκολα κατανοήσιμες προσπάθειες ναυτιλιακών χωρών να περιορίσουν τα πλεονεκτήματα που απολάμβαναν οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο έδαφος τους θα πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούσε έναν - με τη διαμόρφωση του - διασκόως περισσότερο υπολογίσιμο παράγοντα.

---

(1) Βλ. Harlaftis A., op.cit.

Εκτός από τις δύο μεγάλες παρεμβάσεις που αφορούσαν την απόκτηση των *Himperus* το 1946 (1) καθώς και την σε μικρότερο βαθμό, τηρουμένων των αναλογιών, αρωγή του ελληνικού κράτους στην αντικατάστασή τους στα μέσα της δεκαετίας του 60 (2) είναι δυνατόν εν γένει να διακρίνουμε τα μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής στην περίοδο αυτή στα εξής κυρίως: σε μέτρα τα οποία αφορούσαν την διευκόλυνση της εγγραφής πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα (3) υπό καθεστώς φορολογικής και συναλλαγματικής ελευθερίας και σε μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης του πλοίου που κατέληξαν στη διαμόρφωση επιπέδου φορολογίας παρόμοιου με των σημάτων ευκολίας (4). Στη δεκαετία του 70 και του 80, όπως προκύπτει από την ανάλυση για την περίοδο μετά την κρίση που ακολουθεί, η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας σε συνθήκες κρίσης θα στραφεί κυρίως σε θέματα σχετικά με την ναυτική εργασία αντιμετωπίζοντας δύο συχνά αντικρουόμενες προτεραιότητες: την ανάγκη διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και την ανάγκη διατήρησης των ωφελειών από τη δραστηριότητα της.-

---

(1) βλ. ανωτέρω

(2) βλ. Harlaftis A., *op.cit.*, σ.331.

(3) κυρίως Ν.Δ.2687/53, Α.Ν.89/67, Α.Ν.378/68.

(4) κυρίως Ν.1880/51, Α.Ν.465/68.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.4. Μερικά συμπεράσματα για η διαμόρφωση του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στη ναυτιλία 1945-1973 - Η θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Μέσα σε σαφή πλαίσια που αφορούν τη θέση των διαφόρων ομάδων χωρών στο Δ.Κ.Ε και στα οποία αναφερθήκαμε αναλυτικά ήδη (1) , και ενώ για τις εκτός ΟΟΣΑ και σημαίων ευκολίας χώρες οι εξελίξεις δεν διαγράφουν παρά μόνο διαισθητικά τις επικείμενες αλλαγές όπως αυτές θα καταγραφούν με έντονο ως δραματικό τρόπο στην επόμενη περίοδο, οι βασικές εξελίξεις αφορούν τις χώρες εντός της ομάδας των ανεπτυγμένων (2) χωρών της Δύσης, ουσιαστικά δηλ. των χωρών μελών του ΟΟΣΑ.

Διακρίνοντας τις κατηγορίες χωρητικότητας ανάλογα με το χρόνο εδραίωσης μίας ουσιαστικής παρουσίας τους στις αγορές θα διακρίνουμε - εκτός από την κλασική κατηγορία των φορτηγών γενικού φορτίου η οποία γρήγορα απαξιώνεται από την έλευση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - κατά χρονική σειρά τα δεξαμενόπλοια, τα μεταλλευματοφόρα και μπαλκ κάρριερς και στη συνέχεια τα πλοία μικτού φορτίου. Οι κατηγορίες των υγραεριοφόρων, των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων και βέβαια των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ που συντέλεσαν στην ριζική αναδιάρθρωση πολλών χαρακτηριστικών της θαλάσσιας μεταφοράς, υπάγονται στην παρούσα ανάλυση σε μία γενική κατηγορία των εξειδικευμένων πλοίων. Η παρουσίαση των ειδικότερων

(1) σ.100 - 104 ανωτέρω.

(2) Λιγώτερο ή περισσότερο αν λάβουμε υπόψη μας την Τουρκία, την Πορτογαλία και την Ελλάδα πχ. για αυτήν την περίοδο .

συμπερασμάτων του Ιου μέρους, που ακολουθεί, βασίζεται στις διακρίσεις αυτές.

Συγκεκριμένα παρατηρείται σε ένα πρώτο στάδιο ότι οι στόλοι με το μεγαλύτερο δυναμισμό στην περίοδο που εξετάζεται στο παρόν τμήμα παρουσιάζουν σημαντική συγκριτικά εξειδίκευση στην κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπάγκ κάρριερς, νεώτερη κατηγορία πλοίων που αναπτύσσεται στην περίοδο αυτή με πολύ γρήγορους ρυθμούς ανώτερους των δεξαμενοπλοίων - " ωριμότερης " πιά μεταπολεμικά κατηγορίας κωρητικότητας τα οποία έχουν ήδη καταλάβει σημαντική θέση στη κωρητικότητα των κυριώτερων στόλων.

Όπως αναλύθηκε παραπάνω στην κατηγορία αυτή ανήκουν σαφώς οι στόλοι της Ιαπωνίας και της Νορβηγίας και βέβαια η Ελλάδα. Οι παρατηρήσεις αυτές φαίνονται να ισχύουν και για στόλους που παρουσιάζουν συγκρατημένες απώλειες σε όρους μεριδίων στην παγκόσμια αγορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών όπως αυτοί της Ιταλίας και της Σουηδίας αλλά και της ΟΔΓ που παρουσιάζει την ιδιομορφία της χαμηλότερης - και με μεγάλη απόσταση - συγκριτικής εξειδίκευσης στον τομέα των δεξαμενοπλοίων σε όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου ως την κρίση.

Για τους στόλους με τις μεγαλύτερες απώλειες σε μερίδια της αγοράς συγκεκριμένα τους στόλους των ΗΠΑ και της Μεγάλης Βρετανίας, με βέβαια δεδομένο για την πρώτη περίπτωση τον " παραμορφωτικό " φακό των σημαίων ευκολίας (1), παρατηρείται ότι κωλάνουν σημαντικά στην

---

(1) και στο επίπεδο αυτό όμως με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία - βλ. DAF/MTC/74.12, ο υπολογισμός στο σύνολο της αμερικανικής πλοιοκτησίας της κατηγορίας αυτής φαίνεται να αλλοιώνει ελάχιστα το σχετικό ποσοστό, ενώ περιλαμβάνονται και τα μικτού φορτίου.

κατηγορία των *ore & bulk carriers*. Στην κατηγορία των πλοίων μικτού φορτίου που μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ακολουθεί τις δύο προηγούμενες από πλευράς οικονομικής σημασίας και διάδοσης οι δυναμικά στο σύνολο της περιόδου αναπτυσσόμενοι στόλοι, συγκεκριμένα η Ιαπωνία και η Νορβηγία, διαθέτουν ισχυρή παρουσία. Η Ελλάδα θα παρουσιάσει γρήγορη άνοδο στην κατηγορία αυτή και αν συνυπολογιστούν τα ελληνόκτητα πλοία αυτή της κατηγορίας υπό σημαίες ευκολίας η συμμετοχή των ελλήνων πλοιοκτητών στο σύνολο αυτή της κατηγορίας παγκόσμια πρέπει να προσεγγίζει το 15%(1). Μεγάλη συγκριτικά στροφή προς την κατηγορία αυτή μπορούμε να παρατηρήσουμε και πάλι για χώρες με συγκρατημένες σχετικές απώλειες όπως η Σουηδία και η Ιταλία. Αντίθετα για τις χώρες που παρουσιάζουν μεγάλες απώλειες σε όρους μεριδίων της αγοράς όπως οι ΗΠΑ (2) και το Ηνωμένο Βασίλειο σημειώνεται και πάλι η καθυστέρηση στους τύπους αυτών πλοίων σε σύγκριση με τη συμμετοχή των στόλων αυτών στην παγκόσμια κωρητικότητα, καθυστέρηση όμως που στις αρχές της δεκαετίας του 70 η Μεγάλη Βρετανία θα καταβάλλει μεγάλη και επιτυχή - προσπάθεια να καλύψει (3) .

---

(1) Προσέγγιση με βάση τα στοιχεία των Ν.Χ 15/1/74

(2) ακόμα και αν το σύνολο, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, της αμερικανικής πλοιοκτησίας κωρητικότητας στην κατηγορία *bulk carriers* και μικτού φορτίου θεωρηθεί ότι αποτελείται από πλοία μικτού φορτίου το ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο παραμένει κατώτερο από το νορβηγικό το ιαπωνικό και το ελληνικό με την ίδια βάση υπολογισμού, πρβλ. στοιχεία ΔΑΦ/ΜΤΟ/74.12

(3) για τους νεώτατους για την εποχή αυτή τύπους πλοίων, σε μεγαλύτερο βαθμό και από τα πλοία μικτού φορτίου που αποτελούν ήδη μία υπολογίσιμη κατηγορία κωρητικότητας στην περίοδο αυτή, οι εκτιμήσεις που διατυπώνονται εδώ λαμβάνουν υπόψη κυρίως την συμμετοχή τους στο παγκόσμιο σύνολο της συγκεκριμένης κατηγορίας και δευτερευόντως στη συνολική κωρητικότητα των εθνικών στόλων.

Ακριβώς όμως από την πρώτη από τις δύο αυτές χώρες θα ξεκινήσει μία από τις σημαντικότερες - αν όχι η σημαντικότερη - βαθειές αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές στη μεταπολεμική περίοδο: η εμπορευματοκιβωτιοποίηση στις θαλάσσιες μεταφορές και ακριβώς στις χώρες αυτές κατά σειρά απώλειας μεριδίων αγοράς κατάχωρούνται οι μεγαλύτεροι στόλοι πλοίων μεταφοράς containers στα τέλη της περιόδου αυτής. Σε αυτήν την μεγάλης έντασης κεφαλαίου κατηγορία πλοίων στρέφονται επίσης και άλλες χώρες που παρουσιάζουν κάμψη - σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό - σε σχετικούς όρους στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου όπως η ΟΔΓ και η Σουηδία, χώρες με υψηλό κόστος εργασίας (1), ενώ ακολουθούν στη συνέχεια και η Ολλανδία και η Δανία . Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις η συμμετοχή των χωρών αυτών στον παγκόσμιο στόλο της κατηγορίας αυτής είναι υψηλότερη από το γενικό ποσοστό της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο .

Από την πλευρά τώρα των στόλων που αναπτύσσονται δυναμικά στο σύνολο όλων των κατηγοριών, όπως η Νορβηγία και η Ιαπωνία, η εξειδίκευση τους σε αυτήν την κατηγορία παρουσιάζεται στην αρχή της δεκαετίας του 70 σχετικά μικρότερη. Το στοιχείο αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στην περίπτωση του νορβηγικού στόλου. Αντίθετα στην περίπτωση της Ιαπωνίας προς το τέλος της περιόδου παρατηρείται μία ισχυρότατη στροφή προς τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων,

---

(1) σε σχέση με το εργατικό κόστος στη βιομηχανία η Σουηδία και η ΟΔΓ κατατάσσονταν το 1970 στις υψηλότερες θέσεις μετά τις ΗΠΑ ανάμεσα σε 11 χώρες στις οποίες επίσης συμπεριλαμβάνονταν η Δανία, 4η στην κατάταξη, το Βέλγιο, η Ελβετία, η Ιταλία, η Γαλλία το Ηνωμένο Βασίλειο, η Αυστρία και η Ιαπωνία. βλ. Kirby M.W., The Decline of British Economic Power since 1970, Allen & Unwin London, 1981, σ.156 Πιν.26.



υποβοηθούμενη προφανώς και από την ταχεία άνοδο της χώρας αυτής στο διεθνές εμπόριο και ειδικά σε τομείς της μεταποίησης.

Στα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων και πάλι οι δύο στόλοι που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη σχετική πτώση παρουσιάζουν στροφή προς την κατηγορία αυτή. Στην ίδια όμως κατηγορία παρουσιάζεται ισχυρώτατη η Νορβηγία στόλος που παρουσιάζει δυναμική άνοδο στο σύνολο της περιόδου παρόλο που, όπως σημειώθηκε, προς το τέλος της ίδιας εμφανίζει τάσεις απώλειας των κερδών αυτών σε όρους μεριδίων της αγοράς.

Τέλος στα υγραεριοφόρα, όπου οπωσδήποτε επεισέρχονται και παράγοντες που αφορούν την ενεργειακή πολιτική των διαφόρων χωρών, όπως ήδη αναφέρθηκε αλλοιώνοντας την εικόνα, παρατηρείται ότι στο τέλος της περιόδου την μεγαλύτερη εξειδίκευση παρουσιάζει το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι ΗΠΑ, πάντα εκτός ιδιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας, παρουσιάζουν κυριολεκτικά μηδαμινό ποσοστό στην κατηγορία αυτή στο σύνολο του παγκόσμιου τοννάζ, σε επίπεδο γενικού νηολογίου, ενώ ο συνυπολογισμός της αμερικανικής πλοιοκτησίας κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας ενισχύει μάλλον το γενικό σχήμα τονίζοντας τις αναλογίες με τη βρετανική περίπτωση (1).

---

(1) Παρόλη την έλλειψη στοιχείων για την ιδιοκτησία των επιμέρους κατηγοριών κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας, στην περίπτωση των υγραεριοφόρων όπου η ελληνική συμμετοχή υπολογίζεται μικρή το μεγαλύτερο ίσως μέρος της κωρητικότητας αυτής υπό σημαίες ευκολίας που δεν είναι καθόλου αμελητέο θα πρέπει να καταλογιστεί στις ΗΠΑ. Με αυτήν την υπόθεση διαμορφώνεται εύκολα μία διαφορετική εικόνα για τις ΗΠΑ στην κατηγορία αυτή κωρητικότητας που τις θέτει στην ίδια περίπτωση με το Ηνωμένο Βασίλειο. Ένας ανάλογος ισχυρισμός για τα πλοία μικτού φορτίου δεν μπορεί να διατυπωθεί με την ίδια ασφάλεια δεδομένης της σημαντικής παρουσίας της ελληνικής πλοιοκτησίας στον τύπο αυτό πλοίων.

Η στροφή του Ηνωμένου Βασιλείου στα υγραεριοφορα συντελείται με ταχύ ρυθμό από τις αρχές της δεκαετίας του 70 και η χώρα αυτή παίρνει με σε μία τριετία, την πρωτοκαθεδρία παγκόσμια σε αυτήν την κατηγορία κωρητικότητας από την Ιαπωνία και τη δεύτερη, με κάποια απόσταση, το 1970, Νορβηγία. Αυξημένη εξειδίκευση στα υγραεριοφόρα παρατηρείται για την Ιταλία και σε μικρότερο βαθμό για την Σουηδία και για την Ισπανία που παρόλη την μικρή κωρητικότητά της στο σύνολο της περιόδου εμφανίζει αυξητικές τάσεις. Όμως θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι, εκτός Ηνωμένου Βασιλείου, αύξηση της εξειδίκευσης σε αυτήν την κατηγορία κωρητικότητας στις αρχές της δεκαετίας του 70 παρατηρείται ουσιαστικά μόνο για την Ολλανδία, γιολόγιο με έντονη κάμψη της συμμετοχής του στην παγκόσμια κωρητικότητα στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο.

Εκτός από την τελευταία αυτή κατηγορία εξειδικευμένων πλοίων όπου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε μεγάλο βαθμό οι ειδικές συνθήκες όπως διατυπώθηκαν ήδη στην παράγραφο Α.2.3 (1), η συνολική επισκόπηση των επιμέρους εξελίξεων μπορεί να περιληφθεί σε ένα σχήμα που μπορεί σε γενικές γραμμές να περιγραφεί ως εξής:

-Οι στόλοι που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες σχετικές απώλειες στο σύνολο της παγκόσμιας κωρητικότητας παρουσιάζουν μικρή στροφή προς τη νέα, μεγάλη και ανερχόμενη κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς και σε μία φυγή προς τα εμπρός, πιεζόμενες από χώρες με μικρότερο κόστος εκμετάλλευσης, στρέφονται προς τα τέλη της δεκαετίας του 60 - αρχές της δεκαετίας του 70 προς εξειδικευμένους τύπους πλοίων υψηλής εντάσεως κεφαλαίου, τύπους

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.120, υποσ.1 και 2 και επ.

πλοίων που χρειάζονται περαιτέρω σχετικά εξειδικευμένη εργασία και ακόμα ένα υψηλό επίπεδο τεχνικών και υποδομής διαχείρισης όπως αυτό είναι περισσότερο καθαρό στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το ίδιο θα παρατηρηθεί σε μεγάλο βαθμό και για τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων ενώ στην κατηγορία των υγροεπιφόρων στη διαμόρφωση της τελικής εικόνας επιδρούν και οι ενεργειακές πολιτικές των διαφόρων χωρών.

-Οι στόλοι που παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο δυναμισμό είναι εκείνοι που στήριξαν την ανάπτυξη τους στις πλέον δυναμικά αναπτυσσόμενες κατηγορίες πλοίων στη διάρκεια της περιόδου όπως τα ore & bulk carriers. Όμως η περίπτωση κυρίως της Ιαπωνίας, χωρίς να παραγνωρίζεται ο ρόλος της βιομηχανικής ανάπτυξης της στην περίοδο αυτή, υποδεικνύει με σαφήνεια πως η υιοθέτηση τεχνολογικά ανώτερων τύπων πλοίων είναι δυνατή και για χώρες που δεν έχουν εξαντλήσει το συγκριτικό τους πλεονέκτημα στον κλάδο, όπως παρατηρείται χαρακτηριστικά από την γρήγορη υιοθέτηση και τη σημαντική της παρουσία σε εξειδικευμένες κατηγορίες κωρητικότητας (1).

Η περίπτωση της ναυτιλίας όπως ευκρινέστερα θα φανεί στην

---

(1) στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί συνοπτικά μία παρατήρηση σχετικά με την διάδοση νέων μεθόδων παραγωγής και τη βραδύτερη διάδοση της τεχνικής στην πρωτοπόρα χώρα σε σχέση με αυτές που ακολουθούν στην εφαρμογή της στο επίπεδο διαφόρων κλάδων όπως η καλυβουργία αλλά και το ύφασμα, συνολικά έξη, με πεδίο 5 ευρωπαϊκές χώρες, τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία από έκθεση που αναφέρεται στο Ray G., The diffusion of mature technologies, Cambridge, Cambridge University Press, 1984 σελ.85 :  
 "Το αποτέλεσμα είναι συνεπές με την υπόθεση ότι ο πρωτοπόρος (στην εφαρμογή της τεχνικής) αντιμετωπίζει κάθε είδους νέα προβλήματα που έχουν σχέση με την νέα τεχνική-που λύονται τμηματικά και βαθμιαία μέχρι το χρόνο υιοθέτησης της τεχνικής από άλλους. Δεν είναι επομένως απαραίτητα επιθυμητό να είναι κανείς ο πρώτος που θα εισαγάγει μία νέα τεχνική."

επόμενη περίοδο δείχνει ότι ακριβώς αυτός ο παράγοντας συσχετιζόμενος με χαμηλότερο μεταβλητό κόστος τείνει να συντηρήσει μέχρι εξαλείψεως σχεδόν τον "κύκλο του προϊόντος" κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις που θα συζητηθούν κατωτέρω και αφορούν τις ιδιομορφίες της παγκόσμιας θαλάσσιας βιομηχανίας.

Πρόκειται ακριβώς για ένα από τα κεντρικά σημεία που θα μας απασχολήσουν στο δεύτερο μέρος όπου κάτω από το βάρος της συγκυρίας ο παράγοντας αυτός θα πάρει δραματικές διαστάσεις. Στη δεύτερη αυτή περίοδο όμως η έκταση αριθμητική και γεωγραφική των εμπλεκόμενων χωρών θα είναι σημαντικώτατα αυξημένη και οι παρατηρήσεις θα αφορούν λιγώτερο τις ανακατατάξεις εντός μίας ομάδας και περισσότερο την διαμόρφωση με "επώδυνο" τρόπο μίας νέας ισορροπίας μεταξύ ομάδων χωρών μέσα στις οποίες βέβαια ένας αριθμός από αυτές αποτελεί τον "σκληρό πυρήνα".

Η ανυπαρξία όμως ουσιαστικών μεταβολών στο Διεθνή Καταμερισμό Εργασίας στη ναυτιλία εκτός της ομάδας των χωρών του ΟΟΣΑ στην πρώτη αυτή περίοδο δεν σημαίνει ότι οι υπόλοιπες, εκτός αυτής της ομάδας, χώρες δεν κάνουν αισθητή την παρουσία τους με κάποιο άλλο τρόπο. Σε ένα άλλο επίπεδο, το θεσμικό, οι εξελίξεις είναι περισσότερο ευκρινείς: Η δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων μέσα στην UNCTAD κυρίως (1) δίνει τη διάσταση της πολιτικής τους βούλησης να

---

(1) Η δημιουργία Επιτροπής Θαλασσίων Μεταφορών ζητήθηκε από τους αναπτυσσόμενους από την πρώτη UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) που δημιουργήθηκε στο τέλος του 1964. Η Επιτροπή λειτούργησε τελικά το 1965 μετά από σημαντική αντίδραση στην δημιουργία της από τις ανεπτυγμένες χώρες του ΟΟΣΑ. βλ. κατωτέρω Β.2.1.

επιβάλλουν de jure μία διαφορετική κατανομή της ναυτιλιακής δραστηριότητας ανάμεσα στις κύριες ομάδες χωρών και κυρίως ανάμεσα σε αυτές και τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ. Οι προσπάθειες των αναπτυσσόμενων θα αποδώσουν στα ακριβώς επόμενα χρόνια και όχι μόνο στο εεσμικό επίπεδο. Προς το παρόν στην πρώτη αυτή μεταπολεμική περίοδο ως την εμφάνιση της κρίσης αυτή οι χώρες του ΟΟΣΑ νοιώθουν να απειλούνται περισσότερο στο επίπεδο των διεθνών οργανισμών. Οι ωκεανοί έπονται.

Ειδικότερα στην περίπτωση της Ελλάδας παρατηρείται ότι η εεαματική άνοδος της ελληνικής και συνολικά της ελληνόκτητης ναυτιλίας τόσο σε απόλυτους όσο και σχετικούς όρους παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

Ο ελληνικός στόλος, διατηρώντας μία σημαντική παρουσία των πετρελαιοφόρων στο σύνολο του στόλου παρουσία που μεταβάλλεται από σημαντική σε ισχυρώτατη στο επίπεδο της ελληνικής πλοιοκτησίας και ήδη σε κυρίαρχη στο επίπεδο της συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο των δεξαμενοπλοίων στα τέλη της περιόδου (1), παράλληλα παρουσιάζει αυξημένη, συγκριτικά, αλλά και αυξανόμενη συμμετοχή στην νεώτερη κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς. Ακόμα με γρήγορους

---

(1) με βάση το σύνολο των δεξαμενοπλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας όπως δίνονται από τα Ν.Χ 15/1/74 και αφού έχει προσεγγιστικά διενεργηθεί ο αντίστοιχος υπολογισμός και για τα αμερικανικής ιδιοκτησίας πλοία με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1973 και DAF/MTC/74.12, προσέγγιση με μικρή υποχρεωτική απόκλιση από την πραγματικότητα - κυρίως λόγω του γνωστού προβλήματος που αφορά όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στις σημαίες ευκολίας ιδιαίτερα αυτήν την εποχή - υπολογίστηκε ότι ο ελληνικός στόλος αποτελεί τον πρώτο σε μέγεθος στόλο δεξαμενοπλοίων το 1973.

ρυθμούς προς το τέλος της δεκαετίας αποτελεί ισχυρή παρουσία στα πλαίσια μικτού φορτίου.

Στα τέλη αυτής της περιόδου, λίγο πριν την εμφάνιση της κρίσης, ο ελληνικός και γενικότερα ο ελληνόκτητος στόλος στις παραπάνω κατηγορίες κωρητικότητας παρουσιάζει μία σειρά κοινών χαρακτηριστικών με τον Νορβηγικό αλλά και τον Ιαπωνικό στόλο, παρόλες τις βασικές διαφορές της Ιαπωνικής και Ελληνικής περίπτωσης, τους δύο στόλους που το τέλος του περιόδου βρίσκει μαζί με τον ελληνικό να έχουν βελτιώσει σημαντικά το μερίδιό τους στη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Δεν διαθέτει όμως καμμία αξιόλογη παρουσία στις νεώτατες κατηγορίες τεχνολογικά προηγμένων και ιδιαίτερα εξειδικευμένων πλοίων. Απουσιάζει βέβαια εντελώς από την κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα οποία στρέφονται περισσότερο χώρες με υψηλή ανάμιξη στις τακτικές γραμμές αλλά και αυξημένο κόστος εργασίας. Ακριβώς σε σχέση με τον παράγοντα του κόστους εργασίας τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν μία βελτίωση της ελληνικής ανταγωνιστικότητας της οποίας όμως ένα κύριο στοιχείο θα έχει αποτελέσει το σταθερό κόστος μέσω κυρίως της προσφυγής των ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και της επιμήκυνσης του χρόνου οικονομικής αξιοποίησης των παραγωγικών μονάδων. Στην ελαφρύση περαιτέρω του κόστους της ελληνικής ναυτιλίας από την άποψη της εθνικής σημαίας, που στα τέλη αυτής της περιόδου υπερφαλαγγίζει τη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας, θα συμβάλει η εν γένει κρατική πολιτική στον τομέα της ναυτιλίας. Η περίοδος όμως που ακολουθεί παρ'

---

όλους τους αιωνούς με τους οποίους αρχίζει θα αποδείξει τα ιστορικά όρια των παραπάνω παρατηρήσεων μέσα στα πλαίσια μίας σκληρής οικονομικής συγκυρίας.

-----

---

Β. ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ: Η 15ετία των μεγάλων αλλαγών: νέος διεθνής καταμερισμός εργασίας, κρίση, αναδιάρθρωση και αναδίπλωση στην εμπορική ναυτιλία - Η θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Το πετρελαϊκό σοκ, προς τα τέλη του 1973, βρίσκει τις ναυλαγορές σε πλήρη ευφορία. Οι ναύλοι για ναυλώσεις spot έχουν ανέλθει στη διάρκεια του 1973 στα υψηλότερα επίπεδα τους (1) των τελευταίων χρόνων. Γρήγορα όμως, ακριβώς με την αντίστροφη σειρά με την οποία θα σημειωθεί η έναρξη της εξόδου από την κρίση αυτή λίγο μετά τα μέσα της δεκαετίας του 80, πρώτα η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων και - με κάποια υστέρηση - η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου θα εισέλθουν σε μία μακρά περίοδο όπου οι πρόσκαιρες βελτιώσεις θα διαψεύδονται γρήγορα και θα δίνουν τη θέση τους σε βαθύτατες περιόδους δυσπραγίας.

Μέσα στην περίπου 15ετία αυτή, οι εξελίξεις τόσο από την πλευρά της ζήτησης αλλά κυρίως από την πλευρά της προσφοράς θα είναι δραστικές. Για πρώτη φορά μετά από την περίοδο της μεγάλης κρίσης των ετών 30 (1) η συνολική παγκόσμια χωρητικότητα θα παρουσιάσει τάση συρρίκνωσης διάρκειας. Το 1983 ο παγκόσμιος στόλος θα έχει παρουσιάσει μείωση για πρώτη φορά στην μεταπολεμική περίοδο και η τάση δεν αντιστραφεί παρά το 1988-89.

Ταυτόχρονα οι αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία είναι ταχείες και καθοριστικές τόσο σε επίπεδο ομαδών χωρών όσο και σε επίπεδο εθνικών στόλων.

---

(1) με βάση τριμηνιαίους μέσους όρους

(2) 1933, 1934 και 1935 με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1989



Η στροφή στους νεώτερους τεχνολογικά ανώτερους και ιδιαίτερα εξειδικευμένους τύπους πλοίων που είχε δρομολογηθεί από το τα τέλη της προηγούμενης περιόδου θα εξακολουθήσει από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών (ΠΝΧ) αλλά πλέον υπό διαφορετικές συνθήκες: μέσα στα πλαίσια μίας δυσμενούς συγκυρίας και κάτω από την πίεση μίας δύναμης που στα προηγούμενα χρόνια δεν ήταν υπολογίσιμη παρά μόνο σαν ομάδα πίεσης στα διεθνή fora, αυτής των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα ορισμένων από αυτές. Οι αναπτυσσόμενες χώρες θα κατακτήσουν με αξιοσημείωτη ακρίβεια το στόχο τους για τις δεκαετίες του 70 και του 80 σε σχέση με την συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο που ήδη, πριν το τέλος της δεκαετίας του 80, το 1988, θα τους ανήκει κατά το ένα πέμπτο.

Η σχέση της κρίσης και των αλλαγών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία που θεωρούμε σαν τα κυρίαρχα φαινόμενα στις ναυλαγορές μετά το 1973, δεν μπορεί παρά να αποτελέσει αντικείμενο προβληματισμού. Τα περιωρία των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών για μία φυγή προς τα εμπρός, μέσω της εισαγωγής εξειδικευμένων νέων τρόπων μεταφοράς υψηλής έντασης κεφαλαίου που να αξιοποιούν το τεχνολογικό τους προβάδισμα, τείνουν να εξαφανισθούν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της κατάρρευσης της αμερικανικής U.S Lines που μαζί με την Evergreen της Ταϊβάν θα εισάγουν στα μέσα της δεκαετίας του 80 τις round -the-world services (rws) για να καταλήξουν η πρώτη στην πτώχευση το 1986 και η δεύτερη στην κορυφή των εταιρειών τακτικών γραμμών (1).

---

(1) βλ. σ.4 Εισαγωγής.

Σχετικά αναποτελεσματικός ακόμα θα αποδειχθεί ο ρόλος της δεύτερης εξόδου κινδύνου για τις παραδοσιακές δυτικές ναυτιλίες, συγκεκριμένα της προσφυγής στις σημαίες ευκολίας. Προς τα τέλη της δεκαετίας του 80 οι τεράστιες απώλειες σε επίπεδο εθνικών, αν και όχι μόνο για αρκετές παραδοσιακές ναυτιλίες, νηολογίων θα οδηγήσουν στην εξεύρεση νέων τρόπων ενσωμάτωσης των εθνικής προέλευσης στόλων στις ΠΝΧ.

Στο δεύτερο αυτό μέρος της διατριβής μετά από την εξέταση των άμεσων επιπτώσεων της κρίσης στις ναυλαγορές και στους επιμέρους κυριώτερους στόλους σε επίπεδο νηολογίου στο Κεφάλαιο Β.1, που ενσωματώνει τις κυριώτερες γενικές εξελίξεις από την πλευρά της ζήτησης και της προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών, εξετάζεται στο Κεφάλαιο Β.2. η ανερχόμενη σημασία - και - στη ναυτιλία των αναπτυσσόμενων χωρών κυρίως αυτών που θα αποκαλέσουμε Νέες Ναυτιλιακές Χώρες (NNX) χώρες ουσιαστικά της Νοτιοανατολικής Ασίας. Η ανάλυση της " απάντησης " των παραδοσιακών ναυτιλιών στην διπλή πρόκληση της κρίσης και των αλλαγών στον ΔΚΕ στη ναυτιλία διενεργείται στο Κεφάλαιο Β.3. Μέσα στα πλαίσια αυτά, προς το τέλος του δεύτερου μέρους, στο Κεφάλαιο Β.4, εξετάζεται η πορεία του ελληνικού στόλου στη διάρκεια της περιόδου μετά την εμφάνιση της κρίσης στις ναυλαγορές. Το Κεφάλαιο Β.5 περιλαμβάνει τα κύρια συμπεράσματα της διατριβής με άξονα το ζητούμενο ερμηνευτικό σχήμα για την πορεία των κυριώτερων παραδοσιακών - και του ελληνικού ιδιαίτερα - στόλων στη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου.

-----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.1. Η ναυτιλιακή κρίση των ετών 70 και 80.

---

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται οι εξελίξεις στις κύριες ναυλαγορές μετά το πρώτο πετρελαϊκό σοκ του 1973. Η ημερομηνία αυτή αποτελεί την συμβατική έναρξη της μακρόχρονης κρίσης που θα επικρατήσει στη διεθνή ναυτιλία. Στην ουσία οι ναυλαγορές θα συνεχίσουν στους τελευταίους μήνες του 1973 και στους επόμενους μήνες, κυρίως η ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου, να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Οι ναυλαγορές θα εμφανίσουν τάσεις οριστικής ανάκαμψης με την ίδια σειρά μετά τα μέσα της δεκαετίας του 80. Στην παράγραφο Β.1.1 αναλύεται η πορεία των ναύλων στη ναυλαγορά χύδην ξηρών και στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων καθώς και οι εξελίξεις στον παροπλισμό του παγκόσμιου στόλου.

Η εμφάνιση της κρίσης επιτάσσει την συνεξέταση των εξελίξεων της προσφοράς και της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά - οι οποίες εξετάστηκαν χωριστά στο πρώτο μέρος της διατριβής για την πρώτη μεταπολεμική περίοδο έως την κρίση - στις οποίες αναφέρεται στη συνέχεια η παράγραφος Β.1.1.

Οι επιπτώσεις όμως της κρίσης στους διάφορους στόλους σε επίπεδο νηολογίου δεν έχουν την ίδια έκταση, όπως παρατηρήθηκε και σε στη διάρκεια του σταδίου της δυσπραγίας και σε προηγούμενες περιόδους. Οι επιπτώσεις της κρίσης στους κυριώτερους εμπορικούς στόλους παρουσιάζονται στην παράγραφο Β.1.2 όπου εξετάζονται οι πιθανοί λόγοι όπως αυτοί προκύπτουν από τα υπόλοιπα δεδομένα για τις αντίστοιχες ναυτιλίες για να ολοκληρωθεί η εικόνα, σε μία πρώτη

---

φάση των άμεσων επιπτώσεων της κρίσης σε επίπεδο παγκόσμιου στόλου  
και επιμέρους νηολογίων.

---

---

B.1.1. Οι εξελίξεις στις ναυλαγορές - Πορεία των ναύλων και παροπλισμός.

-----

Το εύρος της κρίσης των ετών 70 και 80 στην εμπορική ναυτιλία είναι χωρίς αμφιβολία πρωτοφανές για την μεταπολεμική περίοδο λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο το ύψος του τοννάζ που υποχρεώθηκε να παραμείνει εκτός αγοράς λόγω του επιπέδου των ναύλων, όπου τα ποσοστά δεν ήσαν πρωτοφανή (1), αλλά και τη χρονική διάρκεια του φαινομένου. Ex post η έκταση της κρίσης αυτής καταγράφηκε εν μέρει στην εμφάνιση μείωσης του συνολικού τοννάζ του παγκόσμιου στόλου στη δεκαετία του 80 για πρώτη φορά μετά την κρίση της δεκαετίας του 30.

Η άνοδος των τιμών του πετρελαίου, ίσως πριν ακόμα οι συνέπειες της γίνουν αισθητές σε γενικότερο επίπεδο, επέδρασε άμεσα στους ναύλους κατά ταξίδι - ευαίσθητους δείκτες των μεταβολών της συγκυρίας στις ναυλαγορές - των δεξαμενοπλοίων στο τρίτο τρίμηνο του 1973. (πρβλ. Πίνακα Β.1.Ι). Αντίθετα η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου συνέχισε να παρουσιάζει ανοδικές τάσεις μέχρι και το πρώτο τρίμηνο του 1974.

Ακόμα όμως και στα δεξαμενόπλοια οι ναύλοι παρέμειναν σε ικανοποιητικά επίπεδα για ένα μεγάλο μέρος του έτους 1974 γεγονός που αντανακλάται και στα χαμηλά ποσοστά παροπλισμού για το σύνολο του παγκόσμιου στόλου στα μέσα του έτους όπως φαίνεται από τον Πίνακα

---

(1) Βλ. Metaxas B.N., The economics ... op.cit. σ.207 σύμφωνα με τον οποίο η παροπλισμένη χωρητικότητα ανερχόταν σε 23.000 χιλ. κ.σ.χ περίπου τον Αύγουστο του 1958. Λαμβάνοντας υπόψη ότι στα μέσα του 1958 η παγκόσμια χωρητικότητα σύμφωνα με το Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1989 ανήρχετο σε 118.034 χιλ. κ.σ.χ το ποσοστό της παροπλισμένης χωρητικότητας στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου ανήρχετο σε 19% περίπου .

## Πίνακας Β.1.Ι

Εξέλιξη των ναυλόδεικτών voyage 1965-89

για τα πλοία ξηρού φορτίου (α) και τα δεξαμενόπλοια.

	Πλοία ξηρού φορτίου					Δεξαμενόπλοια (β)				Ετησ. Μ.Ο
	Τρίμηνα				Μ.Ο	1	2	3	4	
	1	2	3	4	ετησ.					
1965	99	98	104	101	101	67	49	60	86	66
1966	101	89	80	82	88	83	48	51	67	62
1967	79	87	104	107	94	54	78	187	136	114
1968	93	92	93	91	92	94	117	97	107	104
1969	87	82	83	89	85	77	66	84	122	87
1970	110	122	125	120	119	136	148	236	264	196
1971	97	81	73	73	81	167	98	74	90	107
1972	67	67	72	91	74	70	63	86	115	84
1973	115	144	161	226	162	147(140)	197(188)	305(293)	285(245)	234(217)
1974	233	231	205	203	218	213(199)	143(150)	107(97)	117(111)	145(139)
1975	159	143	130	136	142	67	72	79	77	74
1976	123	133	139	142	134	75	70	71	78	74
1977	135	131	131	135	133	84	68	60	76	72
1978	134	140	139	147	140	70	72	88	158	97 (γ)
1979	150	168	196	204	179	156	158	171	180	166 (89)
1980	204	221	203	224	213	80(134*)	70(117*)	55(98*)	78(115*)	71(116*)
1981	220	202	186	174	196	54(104*)	56(86*)	41(71*)	38(81*)	47(85*)
1982	167	169	147	152	159	39	42	50	42	43
1983	166	174	173	172	170	44	42	50	49	46
1984	173	176	167	174	173	48	51	46	47	48
1985	171	172	160	165	167	45	39	38	44	41
1986	158	156	154	162	158	45	51	60	44	50
1987	166	171	175	185	174	56	60	70	63	62
1988	201	195	185	198	195	63	63	62	78	68
1989	206	211	192	203	204	81	83	81	95	85

(α) Εκτός τακτικών γραμμών, δείκτης βάσει 28 ταξιδίων, 7/1965-6/1966=100  
Περιλαμβάνει δεξαμενόπλοια που απασχολούνται στη μεταφορά σιτηρών.

(β) Έως το τέλος του 1969 με βάση Intascale=100. Στη συνέχεια εκφρασμένος με βάση Worldscale=100 (Μέσος Intascale συγκρίσιμος για το 1970, 178). Ο Worldscale μέχρι το 1980 αναθεωρείτο μία και έκοτε δύο φορές το χρόνο. Κατά προσέγγιση οι μέσες αλλαγές στην αρχή των ετών από το 1975 έχουν ως εξής: 1976:+10%, 1977:+2%, 1978:+6%, 1979:+2%, 1980:+15%, μέσα 1980:+25%, 1981:nil, μέσα 1981:+13%, 1982:-7%, μέσα 1982:-4%, 1983:-1%, μέσα 83:nil, 1984:+1%, μέσα 1984:+4%, 1985:+2%, μέσα 1985:-1%, 1986:-10%, μέσα 86:-6%, 1987:-22%, μέσα 1987:nil, 1988:+12%, μέσα 1988:nil. Την 1/1/89 εισήχθη νέα κλίμακα Worldscale μη άμεσα συγκρίσιμη. Ο German Index που προηγούμενα δεν ήταν σταθεμισμένος έχει επανυπολογιστεί για την περίοδο από το 1980 με βάση τις αναλογίες των μεγεθών των πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν το έτος αυτό. (γ) Σε παρένθεση δίνεται η συγκρίσιμη τιμή για το σύνολο του 1979. Με βάση στοιχεία Norwegian Shipping News μέχρι το 1974 και για τα δεξαμενόπλοια. Για τα δεξαμενόπλοια 1975-82: Bundesministerium fur Verkehr, Αμβούργο και στη συνέχεια Statistisches Bundesamt, Weisbaden (\* για 1973-74)

Πηγή: OCDE, Les Transports Maritimes 1982, Paris 1983, Πιν. XXII, σ.172

OECD, Maritime Transport 1989, Paris 1990, Πιν. XVIII, σ.169.

B.1.II, χωρίς να παραγνωρίζεται και η πιθανή επίδραση μίας στάσης αναμονής των πλοιοκτητών.

Πίνακας Β.1.II  
Εξέλιξη του ποσοστού παροπλισμού του παγκόσμιου  
στόλου 1970-1989 (α)

1933			20,1% (β)
1958			19,0% (β)
1960	(γ)		6,0%
1965	(γ)		0,1%
1970	0,0%	(δ)	1980 1,4%
1971	1,4%		1981 2,4%
1972	1,0%		1982 8,5% (ε)
1973	0,3%		1983 13,2% (στ)
1974	0,6%		1984 10,4% (στ)
1975	8,4%		1985 8,7% (στ)
1976	6,0%		1986 4,9% (στ)
1977	6,7%		1987 2,8% (στ)
1978	4,5%		1988 1,9% (στ)
1979	1,8%		1989 0,8% (στ)

(α) τέλος Ιουνίου.

(β) βλ.υποσ.(1), σ.192 ανωτέρω.

(γ) την 1η Ιανουαρίου, ισχύει η παρατήρηση της σημ.(δ)

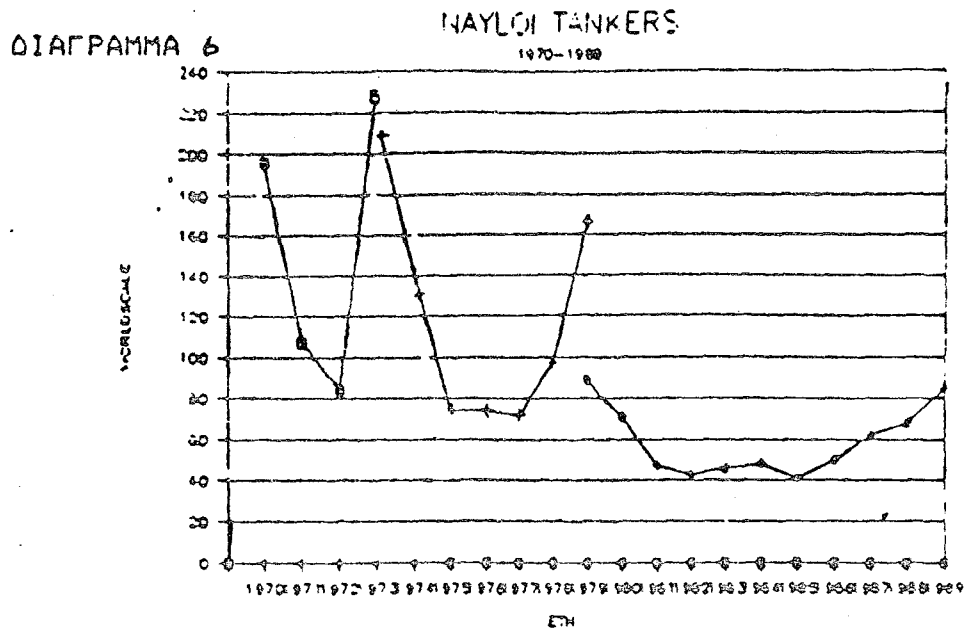
(δ) τέλος Δεκεμβρίου. Δεδομένου ότι οι υπολογισμοί έγιναν με βάση τη χωρητικότητα στα μέσα του έτους ακόμα και το ποσοστό του 0,03% πριν την στρογγυλοποίηση πρέπει να είναι υπερεκτιμημένο.

(ε) Με βάση dwt.

(στ) Ποσοστά που δίνονται στο ISE, Shipping Statistics Yearbook, με βάση dwt στα μέσα Ιουλίου.

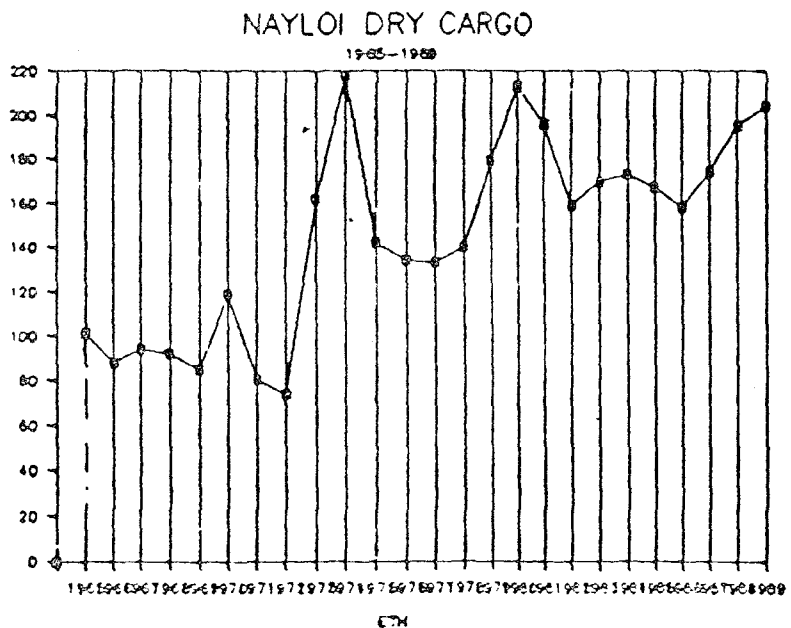
Πηγή: Υπολογισμοί έως το 1981 με βάση στοιχεία Lloyd's Register of Shipping Statistical tables 1989 για τον παγκόσμιο στόλο. Για την παροπλισμένη χωρητικότητα Chamber of Shipping of the United Kingdom, General Council of British Shipping, 1977, British Shipping Statistics 1958-1977 και British Shipping Statistics 1979-1980, όπως αναδημοσιεύονται στο Shipping Statistics Yearbook 1977, ISE, Bremen 1977. Για τα έτη 1982-89 Shipping Statistics Yearbook, ISE (μεταγενέστερα ISL), Bremen, (διετής έκδοση) διάφορες ημερομηνίες.

Όπως καταγράφεται στους Πίνακες Β.1.Ι και Β.1.ΙΙ, μεταξύ του τέλους του 1978 και των αρχών του 1981 παρατηρείται μία ανάκαμψη της αγοράς που εκφράζεται τόσο στο επίπεδο των ναύλων όσο και στην μείωση του ποσοστού παραπλοισμού σε γενικό επίπεδο. Πολυ γρήγορα όμως η κατάσταση στις ναυλαγορές θα επιδεινωθεί με αποτέλεσμα



Πηγή: Πίνακος Β.1.Ι

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.Α**



Πηγή: Πίνακος Β.1.Ι



τα ποσοστά παροπλισμού στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου όχι μόνο να επανέλθουν στα προηγούμενα τους επίπεδα αλλά και να τα ξεπεράσουν. Ακριβώς ενώ σοβεί το επόμενο αυτό κύμα της κρίσης θα παρατηρηθεί για πρώτη φορά το φαινόμενο της μείωσης του παγκόσμιου στόλου. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται ουσιαστικά στην μείωση της χωρητικότητας των πετρελαιοφόρων που έχοντας παρατηρηθεί ήδη το 1978-79 τόσο σε GRT όσο και σε DWT θα έχει ανακοπεί πρόσκαιρα ανάμεσα στο 1979 και στο 1980, αποτέλεσμα προφανώς της σύντομης ανάκαμψης.

Η διάκριση ανάμεσα στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου είναι οπωσδήποτε αναγκαία δεδομένου ότι η κρίση πλήττει κυρίως τη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων γεγονός που αντανακλάται και στα αντίστοιχα ποσοστά παροπλισμού. Το Μάιο του 83, έτος κατά τη διάρκεια του οποίου το ποσοστό του παροπλισμένου στόλου στο σύνολο του παγκόσμιου είχε ανέλθει σε υψηλότερα επίπεδα συγκριτικά με τις αντίστοιχες τιμές όχι μόνο για τη δεκαετία αλλά για το σύνολο της περιόδου μετά το 1973, το ποσοστό παροπλισμού στα δεξαμενόπλοια ήταν τριπλάσιο των πλοίων ξηρού φορτίου, 23% περίπου σε σχέση με το 8% του ποσοστού παροπλισμού στην τελευταία αυτή ναυλαγορά (1).

Προς τα τέλη της κρίσης στις αρχές του 1986 η σχέση των δύο ποσοστών με βάση TNB για πλοία 300 κ.ο.κ και άνω διατηρείται ακόμα πιο άνιση, 1,3 % για τα πλοία ξηρού φορτίου και 6,0% στα δεξαμενόπλοια (2), στα πλαίσια βέβαια πολύ μικρότερου γενικού ποσοστού παροπλισμού.

Η εξέλιξη αυτή ήταν αναμενόμενη δεδομένης όχι μόνο της

---

(1) πρβλ.OCDE, Les Transports Maritimes 1983, Paris 1984, σ.74

(2) ISE, Shipping Statistics Yearbook 1987, Bremen, στοιχεία 15/1/86

**Πίνακας Β.1.III**  
**Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου κατά κατηγορίες**  
**χωρητικότητας 1973-1989**

πλοία άνω των 100 κ.ο.χ

σε εκατομ. κ.ο.χ

Ετος	όλοι μεταβ		πετρ/ μεταβ.		ore&(α) μεταβ.		άλλοι μεταβ.	
	οι τύποι	%	φόρα	%	bulk	%	τύποι	%
1973	289,9	...	115,4	...	72,6	+14,4%	101,9	+2,2%
1974	311,3	+7,4%	129,5	+12,2%	79,4	+9,3%	102,4	+0,5%
1975	342,2	+9,9%	150,1	+15,9%	85,5	+7,7%	106,6	+4,1%
1976	372,0	+8,7%	168,2	+12,1%	91,7	+7,2%	112,1	+5,2%
1977	393,7	+5,8%	174,1	+3,5%	100,9	+10,0%	118,6	+5,8%
1978	406,0	+3,1%	175,0	+0,5%	106,5	+5,6%	124,4	+4,9%
1979	413,0	+1,7%	174,2	-0,5%	108,3	+1,7%	130,5	+4,9%
1980	419,9	+1,7%	175,0	0,5%	109,6	+1,2%	135,3	+3,7%
1981	420,8	+0,2%	171,7	-1,9%	113,1	+3,2%	136,0	+0,5%
1982	424,7	+0,9%	166,8	-2,8%	119,3	+5,5%	138,6	+1,9%
1983	422,6	-0,5%	157,3	-5,7%	124,4	+4,3%	140,9	+1,7%
1984	418,7	-0,9%	147,5	-6,2%	128,3	+3,2%	142,9	+1,4%
1985	416,3	-0,6%	138,4	-6,1%	134,0	+4,4%	143,9	+0,7%
1986	404,9	-2,7%	128,4	-7,2%	132,9	-0,8%	143,6	-0,2%
1987	403,5	-0,3%	127,7	-0,5%	131,0	-1,4%	144,8	+0,8%
1988	403,4	-0,0%	127,8	0,1%	129,6	-1,0%	145,9	+0,8%
1989	410,5	+1,8%	129,6	1,4%	129,5	-0,1%	151,4	+3,8%

(α) περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου.

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping Statistical tables στο OECD, Maritime Transport 1989, Paris, 1990 και στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1989 για το σύνολο όλων των κατηγοριών.

γενικής ύφεσης της οικονομικής δραστηριότητας αλλά και των ενεργειακών πολιτικών που ακολούθησαν τις αυξήσεις της τιμής του πετρελαίου παρά το γεγονός ότι ακριβώς στα πετρελαιοφόρα πολύ σύντομα, πριν τις αρχές της δεκαετίας του 80, άρχισε η μείωση του τόνναζ που με ένα ασήμαντο διαλείμμα συνεχίστηκε χωρίς διακοπή ως το 1988 όπως φαίνεται στον Πίνακα Β.1.III.

Το σημείο αυτό παραπέμπει στις ρίζες της παρατεταμένης κρίσης στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Οπωσδήποτε η άνοδος της τιμής του

Πίνακας Β.1.ΙV  
Μεταβολή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου 1965-1989  
 Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή

Περίοδος	Σε τόννους		Σε τοννομλία			
	πετρέλαιο	Ξηρά φορτία	Σύνολο πετρέλαιο	Ξηρά φορτία	Σύνολο	
1965/66	+10%	+6%	+8%	+7%	+7%	+7%
1966/67	+8%	+3%	+5%	+24%	+7%	+16%
1967/68	+13%	+7%	+10%	+20%	+10%	+16%
1968/69	+11%	+9%	+10%	+13%	+10%	+12%
1969/70	+15%	+7%	+11%	+15%	+11%	+14%
1970/71	+6%	+5%	+7%	+16%	+4%	+11%
1971/72	+10%	+4%	+4%	+4%	+11%	+6%
1972/73	+13%	+12%	+13%	+18%	+16%	+17%
1973/74	-1%	+10%	+4%	+4%	+11%	+6%
1974/75	-8%	-4%	-6%	-8%	-3%	-6%
1975/76	+12%	+6%	+9%	+15%	+4%	+11%
1976/77	+3%	+2%	+3%	+2%	+3%	+2%
1977/78	-1%	+5%	+2%	-8%	+5%	-3%
1978/79	+4%	+10%	+7%	0	+10%	+3%
Μέσ. όρος 1969-79	+5%	+5%	+5%	+7%	+6%	+6%
1979/80	-10%	+4%	-3%	-12%	+5%	-5%
1980/81	-10%	+1%	-4%	-11%	0	-6%
1981/82	-10%	-5%	-8%	-23%	-3%	-14%
1982/83	-5%	-2%	-3%	-12%	-3%	-7%
1983/84	+3%	+10%	+7%	+1%	+11%	+6%
1984/85	-4%	+1%	-1%	-3%	-1%	-2%
1985/86	+8%	-1%	+2%	+16%	-2%	+5%
1986/87	+1%	+2%	+2%	+1%	+4%	+3%
1987/88	+7%	+6%	+6%	+7%	+6%	+7%
1988/89	+8%	+4%	+5%	+9%	+4%	+6%
Μέσ. όρος 1979-89	-2%	+2%	0	-4%	+3%	-1%

Πηγή: Fearnleys "Review 1981", Oslo, Ιανουάριος 1982 και Ιανουάριος 1990 στο Les Transports Maritimes 1981, Paris 1982 και Maritime Transport 1989, Paris 1990 αντίστοιχα.

πετρελαίου και η ύφεση της οικονομικής δραστηριότητας που ακολούθησε κατέχουν ένα σημαντικώτατο μέρος της ευθύνης. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.1.IV, τουλάχιστον μέχρι το 1978-1979, πριν το δεύτερο πετρελαϊκό σοκ, με την εξαίρεση του πρώτου έτους προσαρμογής πρόκειται περισσότερο για τις επιπτώσεις της διάψευσης των προσδοκιών για μία συνεχή άνοδο του διεθνούς εμπορίου στους ρυθμούς της προηγούμενης "χρυσής" τριακονταετίας. Η συνέχεια υπήρξε βέβαια δραματική καθώς το παγκόσμιο εμπόριο ακολούθησε μία πτωτική πορεία με ακόμα και διψήφιους αριθμούς μείωσης σε όρους τοννομιλίων. Οι αναιμικές αυξήσεις του διεθνούς εμπορίου ανάμεσα στο 1983-84 και στο 1985-86 δεν μπόρεσαν να στηρίξουν τις ναυλαγορές. Η περίπτωση της ναυλαγοράς των μπάγκ καρριερς προσφέρει μία εμφανή ένδειξη σε σχέση με το ρόλο της υστέρησης των προσαρμογών της προσφοράς ποσοτικά και χρονικά. Το ίδιο σημείο από την αντίθετη κατεύθυνση υπογραμμίζει η πορεία της προσφοράς στην ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων που προσαρμόζεται πρώτη με αποτέλεσμα και η αγορά αυτή να βελτιώνεται πρώτη έχοντας πληγεί και πρώτη και πολύ εντονότερα από την κρίση. Ο συνδυασμός της υπερθεέρμανσης στις ναυλαγορές λίγο πριν την κρίση και η γνωστή επενδυτική πολιτική της πλοιοκτησίας που αντιδρά με μεγάλη ευαισθησία στις διακυμάνσεις στις ναυλαγορές αποτελεί ένα δεύτερο πόλο ευθύνης για την παρατεταμένη δυσπραγία των ναυλαγορών. Η ευαισθησία αυτή εκδηλώνεται ιδιαίτερα όπως φαίνεται περισσότερο στην άνοδο παρά στην κάθοδο των ναύλων όπως είναι αναμενόμενο αν ληφθεί υπόψη ότι η απόφαση για ναυπήγηση νέων πλοίων ή για σοβαρές μακροπρόθεσμες επισκευές παλαιότερων για την επιμήκυνση της ωφέλιμης

---

οικονομικής ζωής τους είναι πολύ ευκολότερη από την απόφαση για διάλυση κωρητικότητα η οποία είναι δυνατόν να βρίσκεται ακόμα και στην αρχή της οικονομικής της ζωής. Ο ρόλος της επενδυτικής πολιτικής της πλοιοκτησίας συνδέεται άμεσα τουλάχιστον για ένα σημαντικό μέρος της ναυτιλιακής κρίσης με την πολιτική των χρηματοδοτικών ιδρυμάτων κυρίως των εμπορικών τραπεζών. Η κρίση εμφανίστηκε σε μία εποχή αφθονίας στην προσφορά για την παροχή πιστώσεων και στο ναυτιλιακό τομέα (1). Η προσαρμογή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων δεν ήρθε παρά πολύ αργά και συνέβαλε στην διατήρηση της ανισορροπίας της προσφοράς και της ζήτησης στις ναυλαγορές (2). Η προσαρμογή αυτή δεν επιτελέστηκε στην ουσία παρά μετά την πληθώρα πλοίων που κατέληξαν στην ιδιοκτησία τραπεζών αδύναμων πλέον να τα πουλήσουν επικερδώς σε αγορές σε βαθειά κρίση. Στις αρχές ακόμα της δεκαετίας του 80 ο αριθμός, σε διεθνές επίπεδο, των τραπεζών που χρηματοδοτούσαν τη ναυτιλία υπολογιζόταν σε 200-250 (3).

Στα μέσα της δεκαετίας του 80 πλέον ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί στο

- 
- (1) βλ. Palaiokrassas J., "The need for economic analysis in ship-financing", στο International Maritime Economists Conference, The Piraeus Graduate School of Industrial Studies, 1976, σ.σ.97-108, σ.102.
- (2) βλ. Goss R., "Social Cost, Transfer Payments and International Competition in Shipping", Maritime Policy and Management, 1985 vol.12, no.2, σ.σ.135-143, σ.135.
- (3) βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/11/85, σ.14, σύνοψη των εργασιών της συνάντησης, Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, Πειραιάς, 31/10-1/11/85 όπου αναφέρεται ο αριθμός 250 για την αρχή της δεκαετίας του 80, και Journal de la Marine Marchande 27/7/89 σ.1915, όπου αναφέρεται ο αριθμός 200 προσεγγιστικά.

ένα δέκατο περίπου (1). Παρόλα αυτά το 1984 παρατηρούνται περιπτώσεις εταιρειών οι οποίες προχωρούν σε αγορές πλοίων με αποκλειστικό σκοπό την ενίσχυση βραχυπρόθεσμα της ρευστότητας τους (2). Παρόμοιες πρακτικές δεν θα ήσαν δυνατές χωρίς την αρωγή των τραπεζών και η ευθύνη για τις " άθλιες επενδυτικές αποφάσεις " (3) της βιομηχανίας στο σύνολο της θα πρέπει να αποδοθεί εξίσου στους πλοιοκτήτες και στις δανειοδοτούσες τράπεζες. Λίγο πριν τα μέσα της δεκαετίας του 80 οι χρηματοδοτήσεις προς τη διεθνή ναυτιλία εκτιμάτο ότι υπερέβαιναν τα 30 δισ.\$ (4) ποσό που αντιστοιχούσε σχεδόν στις δανειακές υποχρεώσεις μίας από τις υπερχρεωμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής (5).

- 
- (1) βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/11/85, σ.14, σύνοψη των εργασιών της συνάντησης, Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, Πειραιάς, 31/10-1/11/85 όπου αναφέρεται ο αριθμός 26 για το 1985, και Journal de la Marine Marchande 27/7/89 σ.1915 όπου υπολογίζονται σε περίπου τριάντα στα τέλη της δεκαετίας. (2) όπως χαρακτηριστικά περιγράφει ο Γ.Γ. του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σαραντίτης στα μέσα του 1984 βλ. Οικονομικός Ταχυδρόμος 28/6/84, σ.69, ενώ την ίδια περίπου εποχή ο πλοιοκτήτης Μ.Κουλουκουντης επισημαίνει στο άρθρο του " Σπεύδετε βραδέως ", Ναυτικά Χρονικά 15/1/84, σ.16, ότι: " Παραδόξως σήμερα οι Τράπεζες είναι διαθετεθειμένοι και μερικά είναι ανήκους να χορηγήσουν δάνεια διά νέας αγοράς ".
- (3) η έκφραση ανήκει στον γνωστό παράγοντα του χώρου της ναυτιλιακής χρηματοδότησης P.Slater, τότε ανώτατου στελέχους της Citibank, βλ. Οικονομικό Ταχυδρόμο, 10/2/83.
- (4) Όπως αναφέρεται στην ομιλία στη διάρκεια των Ποσειδωνίων 1984, " Χρηματοδοτήσεις στους Έλληνες Εφοπλιστές: Μαθήματα από το παρελθόν και κατευθύνσεις για το μέλλον ", του κ.Κροντηρά βλ. Ναυτικά χρονικά, 15/6/84, σ.15, ενώ στις αρχές του 1983 αναφέρεται ο αριθμός των 35 δισ.δολλαρίων, βλ. Journal de la Marine Marchande, 17/2/83 σ.344, με βάση στοιχεία Drewry Shipping Consultants.
- (5) Το συνολικό χρέος της Αργεντινής, που την εποχή εκείνη εκδήλωσε αδυναμία αποπληρωμής του χρέους της, ήταν το 1982 39 δισεκατομμύρια δολάρια, στοιχεία Ο.Ο.Σ.Α στο Bilan Economique et Social 1982, Supplement aux Dossiers et Documents du Monde, Paris 1983, εκδ. Le Monde σ.22.

Εκτός των γενικών παραγόντων που οδήγησαν σε αυτήν την πιστωτική επέκταση των τραπεζών και όχι μόνο στη ναυτιλία (2) καθοριστικής σημασίας για τις εξελίξεις αυτές υπήρξε ο ενδοτραπεζικός ανταγωνισμός που κατέληξε στην υποβάθμιση των κριτηρίων χρηματοδότησης (3) .

Παρόμοιος με εκείνον των τραπεζών υπήρξε και ο ρόλος των ναυπηγείων συνδυαζόμενος με τις προσπάθειες των κυβερνήσεων (4) κάθε χώρας για την ενίσχυση του ιδιαίτερα δοκιμαζόμενου αυτού κλάδου. Κοινωνικές εντάσεις, στρατηγικές επιλογές σε σχέση με την ανάγκη διατήρησης μίας δυναμικότητας απαραίτητης για αμυντικούς λόγους και δυσκολίες εναλλακτικών χρήσεων των εγκαταστάσεων παγίου κεφαλαίου μέσα στην κρίση, αποτέλεσαν τα κίνητρα κυβερνητικών παρεμβάσεων που δεν κατέστη δυνατό να διατηρήσουν τελικά τη θέση των δυτικών χωρών στον κλάδο (5). Αντίθετα συντέλεσαν στην παράταση της υπερπροσφοράς ναυπηγικής δυναμικότητας με τις αναπόφευκτες συνέπειες στο σύνολο της ναυτιλίας επικουρούμενες από την πολιτική των ίδιων των

(2) πρβλ. Lloyd's Shipping Economist, 10/90, σ.10 όπου η ναυτιλία περιλαμβάνεται σε ένα κατάλογο τομέων που υπερχρηματοδοτήθηκαν με τις ανάλογες συνέπειες όπως οι χώρες του Τρίτου Κόσμου , ο αγροτικός τομέας και οι επενδύσεις σε ακίνητα των ΗΠΑ.

(3) βλ. Κροντηρά *op.cit.*, σ.15

(4) για την στάση της Γαλλίας βλ. Le Monde 18 και 19/11/1983 όπου ο Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας, στη χειρότερη στιγμή της κρίσης τονίζει την επιλογή της Γαλλικής Κυβέρνησης να μην αφήσει να χαθεί αλλά να εκσυγχρονισθεί η Γαλλική ΝΕΒ , και Ναυτικά Χρονικά 1/1/85, σ.21 για τα μέτρα που έλαβε η Ιταλία βλ. επίσης UNCTAD, TD/B/C.4/XII,12/1/87 σ.6 και σ.8 για τη γενική στάση των χωρών του ΟΟΣΑ.

(5) βλ. κατωτέρω Κεφ.Β.2. Πίνακα Β.2.II

ναυπηγείων (1).

Θα πρέπει ακόμα να σημειωθεί ότι σε συνεήκες γενικώτερης ύφεσης στις ναυλαγορές η μόνη ουσιαστική διέξοδος σε περίπτωση απόφασης οριστικής απόσυρσης χωρητικότητας είναι η διάλυση του πλοίου. Όμως, σε συνεήκες γενικώτερης ύφεσης όχι μόνο στις ναυλαγορές αλλά και στους βασικούς βιομηχανικούς κλάδους οι τιμές που προσφέρονται για την διάλυση των πλοίων δεν ήταν δυνατόν να ανέλθουν σε ιδιαίτερα ελκυστικά επίπεδα, αποτέλεσμα της κρίσης των κλάδων για τους οποίους αποτελεί το scrap βασική εισροή όπως για παράδειγμα ο κλάδος της σιδηρουργίας, αλλά και της ίδιας της υπερπροσφοράς του τοννάζ.

Το γεγονός όμως ότι, ενώ ο παγκόσμιος στόλος μειώνεται ήδη από τα μέσα περίπου αυτής της περιόδου κρίσης στη ναυτιλία, η μείωση αυτή δεν αφορά σε επίπεδο εθνικών στόλων όλες τις χώρες, όπως αναλύεται διεξοδικά στη συνέχεια, δημιουργεί εύλογα ερωτηματικά. Τίθεται το κεντρικό ερώτημα κατά πόσο η ανάκαμψη δεν θα ήταν συντομώτερη ή τουλάχιστον η κρίση λιγώτερο βαθιά αν οι μειώσεις αφορούσαν το σύνολο των εθνικών ναυτιλιών. Οι γενικότερες ανακατατάξεις στην παγκόσμια ναυτιλία δεν είναι καθόλου άμοιρες ευθυνών για την παράταση της κρίσης. Ακριβώς αυτές προσδίδουν στην κρίση ένα διαφορετικό χαρακτήρα του οποίου η "κυκλική" κανονικότητα μένει να προσδιοριστεί. Το σημείο όμως αυτό παραπέμπει άμεσα στην εξέταση σε πρώτο στάδιο των άμεσων επιπτώσεων της κρίσης στις διαφορές ναυτιλίες.

---

(1) βλ. Lambert Bros, World Trade Review and Outlook No.14, 3/1977. Επίσης γενικά για το ρόλο των ναυπηγείων σε περιόδους υφέσεων βλ. Metaxas B.N., The economics..., op.cit., σ.99 και Γεωργαντόπουλος Ναυτιλιακή Οικονομική..., op.cit., τομ.1, σ.307.



### B.1.2. Επιπτώσεις της κρίσης στους διάφορους στόλους.

---

Στην παράγραφο αυτή εξετάζονται οι άμεσες επιπτώσεις της κρίσης στους διάφορους εμπορικούς στόλους. Παρόλα τα διαφορετικά χαρακτηριστικά τη κρίσης αυτής ένα κοινό της σημείο με προηγούμενες περιόδους δυσπραγίας, όπως αυτή που ακολούθησε το στάδιο της υπερεέγερσης των ναυλαγορών με το πρώτο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ με υψηλότερα επίπεδα παροπλισμού το 1958-59 αλλά και η κρίση της δεκαετίας του 30, αποτελεί ο διαφορετικός βαθμός παροπλισμού των διαφόρων στόλων. Για παράδειγμα τόσο στην δεύτερη όσο και κυρίως στην πρώτη περίπτωση ο ελληνική ναυτιλία παρουσίασε ποσοστά παροπλισμού κατά πολύ υψηλότερα των κυριώτερων ναυτιλιών (1).

Το ίδιο φαινόμενο θα παρατηρηθεί και στην καρδιά της μεγάλης κρίσης των ετών 70 και 80, το 1983, όπως φαίνεται και στον Πίνακα Β.1.Υ αλλά όχι προς το τέλος της κρίσης το 1986 παρόλη την πτώση των ναύλων σε πρωτοφανή επίπεδα στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου. Η διαφοροποίηση αυτή για το 1986 οφείλεται πιθανόν και στο γεγονός ότι οι μονάδες με το μεγαλύτερο συγκριτικά κόστος πρέπει να έχουν εγκαταλείψει την ταχύτατα συρρικνούμενη ελληνική σημαία όπως αναλύεται διεξοδικά στο Κεφάλαιο Β.4. (2)

---

(1) βλ. Metaxas B.N., The economics ..., op.cit., σ.207 .

Το ποσοστό του παροπλισμένου ελληνικού στόλου ανήρχετο σε 34,7% το 1933 και σε 36% το 1958 ποσοστό πολύ υψηλότερο του αγγλικό 6%, αλλά και του νορβηγικού 10%, υψηλότερο ακόμα και των αντίστοιχων ποσοστών του Λιβεριανού και του στόλου με σημαία Παναμά 20% και 23% αντίστοιχα.

(2) Εναν άλλο παράγοντα πιθανόν να αποτέλεσε και η δραστηριοποίηση των ελλήνων στις μεταφορές πετρελαίου στη διάρκεια του πολέμου Ιράν-Ιράκ .

**Πίνακας Β.1.Υ**  
**Ποσοστά παροπλισμού κύριων εμπορικών στόλων**  
**1976, 1983 και 1986.**

	1976 (α) Ιανουάριος (γ)	1983 Νοέμβριος (δ)	1986 Ιανουάριος (β)
Λιβερία	10,6%	19,0%	14,1%
Ιαπωνία	0,9%	1,9%	4,2%
Ελλάδα	5,9%	29,1%	13,1%
Παναμάς	3,8%	6,3%	5,4%
Νορβηγία	24,3%	22,1%	5,2%
Ην. Βασίλειο	8,4%	14,1%	9,7%
ΗΠΑ	2,5%(ε)	10,0%	16,4%
Γαλλία	1,9%	12,8%	15,2%
Ιταλία	9,6%	19,2%	12,3%
Παγκ. στόλος	7,0%	10,9%	7,3%

(α) αρχή του μήνα. Πρωτογενή στοιχεία σε κ.ο.χ. Πλοία 300 κοκ και άνω.

(β) μέσα του μήνα. Με βάση dwt. Πλοία 300 κ.ο.χ και άνω

(γ) τα ποσοστά για το 1976 είναι ενδεικτικά δεδομένου ότι η παροπλισμένη χωρητικότητα αφορά τις αρχές Ιανουαρίου ενώ η συνολική χωρητικότητα δίνεται από το Lloyd's Register Statistical Tables για τα μέσα του χρόνου. Για το λόγο αυτό η αναγωγή έγινε στη συνολική χωρητικότητα που προέκυψε από το μέσο όρο των ετών 1975 και 1976. Πλοία 100 κ.ο.χ και άνω. Για τους λόγους αυτούς τα στοιχεία της στήλης αυτής είναι άμεσα συγκρίσιμα μόνο μεταξύ τους και όχι με τα στοιχεία των επόμενων στηλών.

(δ) μέσα του μήνα. Με βάση κ.ο.χ. Πλοία 300 κ.ο.χ και άνω .

(ε) δεν περιλαμβάνεται για το 1976 ο εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία: για το 1976, Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1976 για τη συνολική χωρητικότητα και για την παροπλισμένη χωρητικότητα General Council of British Shipping στο OCDE, Les Transports Maritimes 1977, Paris 1978, Statistical Annex.

Για το 1983 υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία ISE, Shipping Statistics, μηνιαίο, Δεκέμβριος 1983.

Για το 1986 ISL, Shipping Statistics Yearbook Bremen 1987, Πιν.1.2.3

Ο Πίνακας Β.1.Υ είναι ενδεικτικός των διαφορών στα επίπεδα του παροπλισμού μεταξύ των διαφορών στόλων. Οι αιτίες των διαφορών αυτών είναι δυνατόν να αναζητηθούν στη σύνθεση, την ηλικία, τις διαφορές στο κόστος αλλά και σε άλλους παράγοντες που δρουν στο επίπεδο κάθε νηολογίου. Για παράδειγμα στις αρχές της περιόδου παρατηρείται ότι τα υψηλότερα ποσοστά παροπλισμού παρουσιάζουν η Νορβηγία και σε μεγάλη απόσταση η Λιβερία. Αν ο κοινός παρονομαστής και στις δύο περιπτώσεις μπορεί να υποστηριχθεί ότι είναι η μεγάλη συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στους δύο αυτούς στόλους η διαφορά μεταξύ των δύο πρέπει να καταλογιστεί στο οπωσδήποτε υψηλότερο κόστος εκμετάλλευσης του νορβηγικού στόλου σε σχέση με τη σημαία ευκολίας της Λιβερίας. Στην αντίθετη πλευρά το χαμηλό ποσοστό του Γαλλικού στόλου πρέπει να ερμηνευθεί μάλλον με την προστατευτική γαλλική πολιτική στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου (1). Πρόκειται εξάλλου για τον μόνο σημαντικό δυτικό στόλο που παρουσιάζει - σε απόλυτους μάλιστα αριθμούς - μικρότερη αργούσα χωρητικότητα στον τομέα των δεξαμενοπλοίων και όχι των πλοίων ξηρού φορτίου (2). Ακόμα το γεγονός ότι πλήττονται ιδιαίτερα τόσο η ναυτιλία της Νορβηγίας όσο και του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ελλάδας δεν είναι τυχαίο σε σχέση με τον χαρακτήρα των ναυτιλιών αυτών, κατεξοχήν cross-traders. Ο παράγοντας αυτός οπωσδήποτε επηρεάζει από την αντίθετη κατεύθυνση το επίπεδο παροπλισμού της Ιαπωνίας, χαμηλότερο και της μονάδας

---

(1) Όπως έχει ήδη αναφερθεί (βλ.σ.113 ανωτέρω) από το 1928 σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία η μεταφορά των 2/3 των γαλλικών εισαγωγών πετρελαίου είναι δεσμευμένη για τα πλοία του εθνικού νηολογίου.

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία OCDE, Les Transports Maritimes 1977, Paris 1978, σ.144

στις αρχές της περιόδου (1). Το 1983, στη χειρότερη πιθανόν εποχή της κρίσης στο συνολικό επίπεδο του παγκόσμιου στόλου στη ναυτιλία μεταβλητών δρομολογίων, παρατηρείται ότι, με εξαίρεση την Ιταλία, ο χαρακτήρας της δραστηριότητας των ναυτιλιών της Ελλάδας της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σαν cross-traders πρέπει να επιδρά στη διαμόρφωση των υψηλών ποσοστών παροπλισμού των ναυτιλιών αυτών ενώ η Ιαπωνία εξακολουθεί να παρουσιάζει πολύ χαμηλά ποσοστά παροπλισμού. Δεν είναι όμως τυχαίο, ότι η Ιαπωνική ναυτιλία ακολούθησε μία πολιτική ανανέωσης και αύξησης της συμμετοχής των εξειδικευμένων μονάδων στο στόλο της όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια. Το αυξημένο ποσοστό της Νορβηγίας οφείλεται τόσο στον χαρακτήρα του στόλου του σαν μεταφορέα μεταξύ τρίτων χωρών αλλά και στο αυξημένο ποσοστό των πετρελαιοφόρων που στα μέσα του 1983 ανέρχεται σε 52% στο σύνολο του Νορβηγικού στόλου από τα υψηλότερα ανάμεσα στις χώρες του Πίνακα Β.1.Υ (2). Η Ελλάδα θα αναρριχηθεί στην καθόλου περιζήτητη κορυφή των ποσοστών παροπλισμού που όπως θα αναλυθεί στο τρίτο μέρος οι αιτίες του θα πρέπει να αναζητηθούν σε παράγοντες όπως η μεγάλη συμμετοχή πλοίων μεγάλης ηλικίας στον ελληνικό στόλο, παράγοντας ο οποίος μπορεί να ερμηνεύσει και ένα σημαντικό μέρος από το υψηλό ποσοστό παροπλισμού του Ιταλικού στόλου διαφορετικά αρκετά δυσσερμήνευτο (3).

(1) Η Ιαπωνία ανήκει στις χώρες αγοράστριες ναυτιλιακών υπηρεσιών όπως και η Γαλλία η Ιταλία, οι ΗΠΑ κ.ά., βλ. Γεωργαντόπουλου Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική op.cit., τομ.2, σ.40

(2) βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1983, Paris 1984, σ.142.

(3) Με την εξαίρεση της Ελλάδας και των ΗΠΑ όπου πρέπει να συνυπολογιστεί και η επίδραση του εφεδρικού στόλου και του στόλου των Μεγάλων Λιμνών, η Ιταλία παρουσιάζει το 1983 το μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων 15 ετών και άνω.

Ο ρόλος της ηλικίας του στόλου είναι δυνατόν να επηρεάσει σε περιόδους όπου υφίσταται πλήρης απασχόληση του παραγωγικού δυναμικού θετικά τη μεγιστοποίηση των κερδών για τις επιχειρήσεις με μεγάλη συγκριτικά ηλικία στόλου και επομένως κατά κανόνα συγκριτικά μικρό σταθερό κόστος (1). Το ίδιο είναι δυνατόν να ισχύσει σε περιόδους λιγότερο βασικών υφέσεων. Όμως η μεγάλη συγκριτικά ηλικία της κωρητικότητας σε περιόδους δυσπραγίας στις ναυλαγορές είναι δυνατόν να επιδρά αρνητικά στην απασχόληση των πλοίων. Το φαινόμενο αυτό είναι δυνατόν να οφείλεται στο μεγαλύτερο συγκριτικά κόστος εκμετάλλευσης των παλαιών μονάδων σε σχέση με νεώτερα πλοία (2). Στα νεώτερα πλοία κατά κανόνα έχουν ενσωματωθεί και τεχνολογικές εξελίξεις που οδηγούν σε μείωση του μέσου κόστους και - σε σχέση με την βραχυπρόθεσμη περίοδο - κυρίως του μέσου μεταβλητού κόστους παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών που αποτελεί βραχυπρόθεσμα το κριτήριο της συνέχισης ή όχι παροχής υπηρεσιών (3) στα δεδομένα

- 
- (1) βλ. ανωτέρω σ.172 και επ. για το ρόλο και τις προϋποθέσεις επίδρασης του χαμηλού μέσου σταθερού κόστους στην ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.
- (2) βλ. και Μεταξάς Β.Ν, Αρχές Ναυτιλιακής ...op.cit.σ.312
- (3) σύμφωνα με την οικονομική θεωρία στη βραχυπρόθεσμη περίοδο η επιχείρηση θα συνεχίσει να λειτουργεί εφόσον στο σημείο βραχυπρόθεσμης ισορροπίας όπου  $MC=MR$  και  $d(MC)/dq > 0$ , όταν  $MR=P > AVC$ . Όταν  $MR=P=AVC$  ή  $MR=P < AVC$  υφίσταται απροσδιοριστία και το αν η επιχείρηση θα συνεχίσει να λειτουργεί θα εξαρτηθεί από τις μακροχρόνιες προσδοκίες της (Τα ανωτέρω αφορούν το υπόδειγμα της ανταγωνιστικής αγοράς), βλ. Παυλόπουλου Π. Οικονομική θεωρία. Μικροοικονομική, Μορφαί Οργανώσεως της αγοράς Αμιγής Ανταγωνισμού και Μονοπώλιον, τομ.5, Αθήναι 1976 εκδ. Α.Σάκκουλα. Ουσιαστικά το μεταίχμιο της συνέχισης ή παύσης της λειτουργίας της επιχείρησης είναι το επίπεδο της τιμής όπου  $MR=P=AVC$ .

επίπεδα ναύλων (1). Όσο περισσότερα συμπιέζονται οι ναύλοι προς το επίπεδο του μέσου μεταβλητού κόστους τόσο η επίδραση του πλεονόχου χαμηλότερου σταθερού κόστους των παλαιότερων πλοίων εξουδετερώνεται από το αυξημένο κατά κανόνα μεταβλητό τους κόστος. Η μεγάλη συγκριτικά ηλικία των πλοίων μπορεί να επιδράσει αρνητικά στην απασχόληση των συγκεκριμένων πλοίων δεδομένου και του ότι υπό συνθήκες υπερβάλλουσας προσφοράς στις ναυλαγορές οι φορτωτές που απευθύνονται στις ναυλαγορές, *ceteris paribus*, είναι δυνατόν να προτιμήσουν μονάδες μικρότερης ηλικίας λόγω του αυξημένου συντελεστή ασφάλειας της θαλάσσιας μεταφοράς από τον παράγοντα αυτό.

Ο συντελεστής ασφάλειας πρέπει να επηρεάζει επίσης κάτω από παρόμοιες συνθήκες και τα ποσοστά παροπλισμού των σημαίων ευκολίας. Τα μικρά ποσοστά παροπλισμού για την σημαία του Παναμά στα μέσα της κρίσης θα μπορούσαν να αποδοθούν στην μικρή συμμετοχή την περίοδο αυτή των δεξαμενοπλοίων στην Παναμαϊκή σημαία, ποσοστό όχι μόνο κατώτερο όλων των χωρών του Πίνακα Β.1.Υ αλλά και του μέσου παγκόσμιου όρου το 1983 (2) παράγοντας που εξακολουθεί να ισχύει και για την αρχή του 1986 στη διάρκεια όμως του οποίου το ποσοστό παροπλισμού των δεξαμενοπλοίων θα μειωθεί γρήγορα (3).

Ανάμεσα στο 1983 και στο 1986 η εντυπωσιακότερη ίσως εξέλιξη

(1) Στην περίπτωση της ναυτιλίας πρέπει να συνυπολογιστεί και το κόστος του παροπλισμού. Έτσι το μεταίχμιο για την κάθε επιχείρηση μετατοπίζεται σε ελαφρά χαμηλότερα επίπεδα ναύλου.

(1) 24% στα μέσα του 1983 έναντι 37% του παγκόσμιου μέσου όρου. πρβλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1983, Paris 1984, Annexe Statistique, Πιν. XV(b).

(2) πρβλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1986, Paris 1987, σ. 79

εκτός από την κάθοδο της Ελλάδας από την πρώτη θέση στα ποσοστά παραπλισμού στην οποία αναφερθήκαμε ήδη, αποτελεί η θεαματική πτώση της αναλογίας της παραπλισμένης νορβηγικής κωρητικότητας στο σύνολο του υπό νορβηγική σημαία στόλου. Ο στόλος αυτός όμως ανάμεσα στα μέσα του 1983 και στα μέσα του 1986 παρουσιάζει μία απότομη κάθοδο της συμμετοχής των πετρελαιοφόρων στο σύνολο της κωρητικότητας από 52 σε 36%. Πρόκειται για ένα εθνικό νηολόγιο το οποίο μεταξύ των ετών αυτών μειώνεται - όπως θα αναλυθεί διεξοδικά στη συνέχεια - σε λιγώτερο από το μισό ενώ την ίδια πορεία ακολουθεί με ελαφρά λιγώτερο ταχείς ρυθμούς η Αγγλική σημαία. Έτσι, το 1986, οι δύο αυτοί στόλοι αισθάνονται ήδη στο επίπεδο της παγκόσμιας ιεραρχίας σε ποσοτικούς όρους την πίεση χωρών όπως η Νότια Κορέα (1) ενώ η Κίνα τις έχει ήδη υπερκεράσει.

---

(1) Ας μην αγνοηθεί εξάλλου ότι τον Ιανουάριο του 1986 το αντίστοιχο ποσοστό παραπλισμού για το στόλο της Νότιας Κορέας είναι μόλις 2,4% στοιχεία ISL στο ISL, Shipping Statistics Yearbook 1987, Bremen.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.2. Ανοδος των Νέων Ναυτιλιακών Χωρών - Αλλαγές στην  
παγκόσμια ιεραρχία στη ναυτιλία.

Στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου Β.1 εξετάστηκε σε πρώτο στάδιο η άμεση επίδραση της κρίσης στις διάφορες ναυτιλίες. Όπως παρατηρήθηκε ήδη, στην εισαγωγή του δεύτερου αυτού μέρους της διατριβής, στη διάρκεια της κρίσης συντελέστηκαν σημαντικές αλλαγές στην παγκόσμια ναυτιλία. Το παρόν κεφάλαιο ασχολείται με την πλέον εμφανή διάσταση των αλλαγών αυτών που αφορά τις μεταβολές στην παγκόσμια ιεραρχία των εμπορικών στόλων σε ποσοτικούς όρους.

Ενώ στο σύνολο τους οι αναπτυσσόμενες χώρες εντείνουν την πίεση στους διεθνείς οργανισμούς για μία διαφορετική κατανομή της παγκόσμιας ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως αναλύεται στην αρχή της παράγραφου Β.2.1, η ναυτιλιακή ανάπτυξη ορισμένων από αυτές διαμορφώνει, σε ένα μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τις εθσμικές πιέσεις, έναν *de facto* διαφορετικό καταμερισμό εργασίας στην παγκόσμια ναυτιλία μεταξύ καταρχήν ομάδων χωρών όπως καταγράφεται στη συνέχεια. Ταυτόχρονα με τις εξελίξεις αυτές, όπως αναλύεται στο επίπεδο των επιμέρους στόλων στην παράγραφο Β.2.2, οι κυριώτερες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες παρατηρούν τα εθνικά τους νηολόγια να συρρικνώνονται. Οι ναυτιλίες που θα θιγούν περισσότερο από την πλευρά των άλλοτε κραταιών ναυτιλιακών δυνάμεων είναι εκείνες που κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου έως την έναρξη της κρίσης είχαν παρουσιάσει τα πρώτα αλλά σαφή (βλ. ανωτέρω Κεφ. Α.2) σημεία απώλειας του δυναμισμού τους. Στα πλαίσια της εξέτασης των αλλαγών στην

---



ιεραρχία στην παγκόσμια ναυτιλία σε γενικούς ποσοτικούς όρους η αναφορά στις χώρες του πρώην Ανατολικού μπλοκ είναι εντελώς περιορισμένη. Παρά τα ορισμένα προβλήματα που δημιούργησαν κυρίως στις τακτικές γραμμές για τη ναυτιλία των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, η συνολική τους παρουσία σε όρους ποσοτικής συμμετοχής στην παγκόσμια χωρητικότητα αποτέλεσε το μόνο σταθερό σημείο στη διάρκεια αυτής της περιόδου το τέλος της οποίας, ανάμεσα στα άλλα, θα συνοδευτεί από την διάλυση του Ανατολικού μπλοκ. Αντίθετα η εντελώς περιορισμένη αναφορά αρχικά στην παράγραφο Β.2.1 στην κατηγορία Υπόλοιπος Κόσμος επεκτείνεται υποχρεωτικά στην παράγραφο Β.2.2 στο επίπεδο ενός από τους επιμέρους στόλους που συμπεριλαμβάνονται στην ομάδα αυτή. Πρόκειται για μία νέα είσοδο στους σημαντικότερους εμπορικούς στόλους σε παγκόσμια βάση στη δεκαετία του 80. Την εποχή της δεύτερης περιόδου βαθύτατης ύφεσης στις ναυλαγορές, το 1983, η Λ.Ο της Κίνας βρίσκεται 11η στην παγκόσμια κατάταξη στον προθάλαμο των σημαντικότερων 10 εθνικών ναυτιλιών. Λίγο πριν την τελική αντιστροφή της συγκυρίας, στα μέσα του 1986, έχει ανέλθει δύο θέσεις υπεράνω της Νορβηγίας. Η αμέσως ανώτερη 7η θέση ανήκει στην άλλοτε θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρετανία...

---

---

B.2.1. Η περίπτωση των νέων ναυτιλιακών δυνάμεων - Ανάπτυξη μέσα στην κρίση.

Ηδη στις παραμονές της κρίσης η άνοδος αυτών που ονομάστηκαν Νέες Βιομηχανικές Χώρες (NBX), χώρες κυρίως της Νοτιανατολικής Ασίας, έχει γίνει αισθητή στο επίπεδο του διεθνούς εμπορίου, (πρβλ.Πίνακα Β.2.1).

Πίνακας Β.2.1  
Συμμετοχή στην παγκόσμια  
βιομηχανική παραγωγή και στις παγκόσμιες εξαγωγές  
της μεταποίησης (α) 1963 και 1973

	Παγκ.Βιομηχανική Παραγωγή		Παγκ.Εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης (α)	
	1963	1973	1963	1973
Σύνολο χώρες ΟΟΣΑ (β)	86,92%	84,72%	80,49%	82,25%
Νέες Βιομηχανικές Χώρες*(γ)	2,96%	4,32%	2,19%	5,74%
(NBX Ν.Α Ασίας)*(δ)	(0,35%)	(0,92%)	(1,97%)	(4,75%)
	(ε)	(ε)		
Σύνολο κόσμος	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(α) CTCI 5 έως 8 (εκτός 6B )

(β) συν Ν.Αφρική και Ισραήλ

(γ) Βραζιλία, Μεξικό, Χονγκ-Κονγκ, Νότια Κορέα, Ταϊβάν, Σιγκαπούρη

(δ) Χονγκ-Κονγκ, Ταϊβάν, Νότια Κορέα, Σιγκαπούρη.

(ε) Εκτός πρώην Ανατολικών χωρών.

\* Ο ΟΟΣΑ περιλαμβάνει και την Ισπανία, Πορτογαλία, Ελλάδα και Γιουγκοσλαβία για τη βιομηχανική παραγωγή και τη Γιουγκοσλαβία για τις εξαγωγές. Ο ανωτέρω Πίνακας περιλαμβάνει μόνο τις χώρες που αναφέρονται στο (γ) με βάση τις οποίες έχουν υπολογιστεί τα αντίστοιχα ποσοστά. Οι προαναφερθείσες χώρες με την εξαίρεση της Γιουγκοσλαβίας έχουν συμπεριληφθεί στις χώρες του ΟΟΣΑ του οποίου εξάλλου είναι μέλη.

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία στο OCDE,  
L'Incidence des Nouveaux Pays Industriels, Paris 1979,  
Πίν.1 και 2.

Μέσα σε μία δεκαετία 4 μόνο χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας υπερδιπλασιάζουν τη συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εξαγωγικό εμπόριο όντας υπεύθυνες για το μεγαλύτερο μέρος της ανόδου του συνολικού

Πίνακας Β.2.ΙΙ  
Ναυπηγήσεις εμπορικών πλοίων 1960, 1970 και 1988 κατά χώρα κατασκευής

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

Ποσοστιαία συμμετοχή στις παγκόσμιες ναυπηγήσεις (% κ.ο.κ)

	Ετος		
	1960	1970	1988
Βέλγιο	1,5%	0,7%	0,5%
Γαλλία	5,1%	4,1%	0,7%
Δανία (α)	2,6%	2,5%	3,5%
Δ.Γερμανία	13,4%	6,3%	4,8%
Ην.Βασίλειο	15,5%	6,3%	0,5%
ΗΠΑ	4,5%	1,8%	0,1%
Ιαπωνία	21,9%	48,1%	37,0%
Ισπανία	2,1%	3,1%	1,5%
Ιταλία	5,3%	2,6%	1,3%
Ολλανδία	5,8%	3,0%	0,5%
Νορβηγία	3,0%	3,3%	0,5%
Σουηδία	8,5%	7,3%	0,3%
Φινλανδία	1,3%	1,1%	1,5%
Γιουγκοσλαβία	2,1%	1,8%	2,3%
Λ.Δ.Γ	...	1,6%	2,7%
Πολωνία	2,6%	2,0%	2,5%
Βραζιλία	...	0,3%	0,2%
Ν.Κορέα	...	0,0%	29,1%
Υπόλοιπες χώρες	0,4%	4,0% (β)	10,5% ) (β)

\* Δεν περιλαμβάνονται η ΕΙΣΙΔ και η Ρουμανία πριν το 1970 και η Λ.Δ της Κίνας πριν το 1977

(α) από το 1987 περιλαμβάνονται και οι νήσοι Φαρόε

(β) ελλιπή στοιχεία

Πηγή: Lloyd's Register Annual Summary of Merchant Ships

Completed στο ISL, Shipping Statistics Yearbook

1989, Bremen, Πίν.1.3. Εγινε εδώ ομαδοποίηση με βάση τις ομάδες χωρών.

ποσοστού των ΝΒΧ του Πίνακα Β.2.Ι. Στη συνέχεια ιδιαίτερα οι χώρες αυτές θα καταστούν επίφοβοι αντίπαλοι των χωρών του ΟΟΣΑ ακόμα και σε κλάδους υψηλής τεχνολογίας όπως οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές ενώ σε κλάδους όπου η παρουσία των ανεπτυγμένων χωρών υπήρξε ουσιαστική στην περίοδο πριν από την κρίση όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (πρβλ.Πίνακα Β.2.ΙΙ) μία από τις χώρες της Νοτιανατολικής Ασίας - και ίσως η περισσότερο επιθετικά αναπτυσσόμενη ανάμεσα τους - θα έχει κατακτήσει το ένα τρίτο περίπου της αγοράς στα τέλη της δεκαετίας του 80 ακολουθώντας μία εντυπωσιακής ταχύτητας ανάπτυξη στον κλάδο αυτό.

Ο τομέας της ναυτιλίας θα αποτελέσει έναν από τους κλάδους-στόχους των αναπτυσσόμενων χωρών στη δεκαετία του 1970 και του 80. Όπως αναφέρθηκε ήδη η μάχη στα διεθνή fora θα ενταθεί. Ο ισχυρότερος όμως παράγοντας θα είναι καθαρά οικονομικός όπου το αποτέλεσμα - όχι των εεσμικών ρυθμίσεων που τόσο κατηγορήθηκαν αλλά ελάχιστα πρόλαβαν να συνεισφέρουν - του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ανεπτυγμένες και στις αναπτυσσόμενες χώρες θα αποβεί υπέρ των δεύτερων με διακρίσεις, όπως παρατηρήθηκε και στο γενικότερο επίπεδο, (1) εντός της ομάδας των αναπτυσσόμενων. Παράλληλα μέσα στην κρίση θα ενταθούν τα μέτρα προστατευτισμού στη ναυτιλία (2) φαινόμενο όμως για το οποίο δεν ευθύνονται, ιστορικά τουλάχιστον, μόνο οι αναπτυσσόμενες χώρες.

Σε σχέση με τις προσπάθειες των αναπτυσσόμενων χωρών στο εεσμικό

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.234-235

(2) βλ. Μεταξά Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, τομ.ΙΙ, Αθήνα, 1992, Κεφ.8 καώς και Thanopoulou Η. op.cit., σ.46-51.

επίπεδο παρατηρείται ότι, αντίστοιχα με την γενική προσπάθεια των αναπτυσσόμενων για την εγκαίδρυση αυτού που αποκλήθηκε μία Νέα Διεθνής Οικονομική Τάξη, οι χώρες αυτές ήδη πριν την δεκαετία του 1970 είχαν κάνει αισθητή την παρουσία τους στους σχετικούς με τη ναυτιλία διεθνείς οργανισμούς. Κατ'εξοχήν έδωσαν τη μάχη στα πλαίσια της UNCTAD (1) με στόχο τη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου υποβοηθητικού της εγκαίδρυσης μίας Νέας Διεθνούς Ναυτιλιακής Τάξης. Το στοιχείο όχι μόνο της οικονομικής αλλά και της πολιτικής ανεξαρτησίας της ομάδας των χωρών αυτών από τις ανεπτυγμένες χώρες αποτέλεσε κυρίαρχο κίνητρο στις προσπάθειες των αναπτυσσόμενων χωρών. Με τη δημιουργία της UNCTAD το 1964 (2) οι χώρες αυτές ζήτησαν τη δημιουργία μίας Επιτροπής Θαλασσίων Μεταφορών. Δεδομένου ότι στον τομέα των αδήλων βασικός στόχος της UNCTAD τέθηκε η βελτίωση του επί μέρους αυτού ισοζυγίου για τις αναπτυσσόμενες χώρες με τη μείωση των αδήλων πληρωμών τους, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν άμεσο στόχο της ομάδας των "77" (3).

(1) United Nations Conference on Trade and Development.

(2) Η UNCTAD συγκαλείται κάθε 4 έτη. Λειτουργεί μόνιμα Γραμματεία υπό την αιγίδα του ΟΗΕ. Στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών λειτουργεί και σαν οργανισμός τεχνικής βοήθειας σε ορισμένα θέματα ενώ από το 1969 η Shipping Committee δημιούργησε μία Ομάδα Εργασίας Ναυτιλιακής Νομοθεσίας που εξετάζει τις οικονομικές και εμπορικές πλευρές της διεθνούς νομοθεσίας οι οποίες επιδρούν ή μπορεί να επιδράσουν στη ναυτιλία (Working Group on Shipping Legislation).

(3) Οι διαπραγματεύσεις διενεργούνται σύμφωνα με ένα σύστημα λειτουργίας βάσει ομάδων χωρών, έως πρόσφατα:

- A. Αφρική και Ασία με την εξαίρεση της Ιαπωνίας
- B. Βιομηχανικές χώρες
- C. Λατινική Αμερική
- D. Σοσιαλιστικές χώρες.

Στην πρακτική το σχήμα αυτό κατέληξε στην ομάδα των "77" σαν εκπροσώπου των αναπτυσσόμενων, στην ομάδα Β και στην ομάδα D, ενώ η Κίνα δρούσε ανεξάρτητα.

Η Επιτροπή άρχισε τελικά να λειτουργεί το 1965 όχι χωρίς να έχει προηγηθεί σημαντική αντίδραση των ανεπτυγμένων χωρών στη δημιουργία της. Η Επιτροπή αυτή αποτέλεσε το κύριο forum διαλόγου - αντιπαράθεσης στην ουσία - μεταξύ κυρίως των αναπτυσσόμενων και των ανεπτυγμένων σε θέματα θαλασσίων (1) μεταφορών, όπως εξάλλου και στο γενικό επίπεδο η UNCTAD σε θέματα εξωτερικού εμπορίου και ανάπτυξης.

Τα κύρια επιχειρήματα των αναπτυσσόμενων για την ανάγκη αλλαγής του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας που κατέληξαν κυρίως στην ψήφιση του Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων Τακτικών Γραμμών (2) μπορούν να συμπυκνωθούν στα εξής (3): Η επιθυμία των χωρών αυτών για ανεξαρτησία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ιδιαίτερα σε περιόδους διεθνούς έντασης, οι υψηλοί ναύλοι για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές των χωρών αυτών, η συναλλαγματική εκροή που προκαλεί η κατανομή της ιδιοκτησίας του παγκόσμιου στόλου και η δομή της αγοράς των τακτικών γραμμών που κυριαρχούνται από τις δυτικοκρατούμενες με τη σειρά τους διασκέψεις.

Είναι προφανές ότι αυτά τα 4 κύρια επιχειρήματα που αποτέλεσαν τη βάση της επιχειρηματολογίας των χωρών αυτών στην UNCTAD συναρτώνται άμεσα το ένα με το άλλο και η λύση του γόρδιου δεσμού ήταν μόνο η δημιουργία εθνικών στόλων. Οι αναπτυσσόμενες χώρες

---

(1) βλ. UNCTAD, TD/26/Rev.1, 21/1/70 και TD/222, 12/78

(2) Code of Conduct for Liner Conferences

(3) Όπως καταγράφηκαν από τον Haji I. στο Haji Iqbal, " UNCTAD and Shipping ", Journal of World Trade Law, vol.6, 1972, σ.σ.58-118.

της χώρας εισαγωγέα και της χώρας εξαγωγέα κατά 40 και 40 τοις εκατό ενώ το υπόλοιπο παραμένει ανοικτό για τους τρίτους μεταφορείς στα πλαίσια όμως των διασκέψεων (1) αν και με βάση τις επόμενες παράγραφους του σχετικού άρθρου του Κώδικα θεωρήθηκε ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 80, πριν τη θέση σε ισχύ του κειμένου, ότι το σχήμα 40/40/20 θα εφαρμοζόταν στο σύνολο των τακτικών γραμμών (2). Το σχήμα 40/40/20 καθιερώθηκε σαν αναφορά στο σημείο αυτό του Κώδικα που προβλέπει (3) ίσα δικαιώματα για τις δύο χώρες εισαγωγέα και εξαγωγέα επί του 80% της μεταφοράς. Με τον Κώδικα η είσοδος στις ναυτιλιακές διασκέψεις των χωρών-φορτωτών δεν μπορεί πλέον να εμποδιστεί. Επίσης ο Κώδικας προβλέπει τη συμμετοχή των φορτωτών στον καθορισμό των ναύλων. Οι αναπτυσσόμενες χώρες κατέβαλαν προσπάθειες να επιβάλλουν την κατανομή αυτή σε όλες τις μεταφορές εκτός και εντός διασκέψεων στις τακτικές γραμμές και - δεδομένου ότι ο Κώδικας αφήνει τα περιθώρια - αποτέλεσε τη " νομιμοποίηση " πολλών μέτρων διαφύλαξης φορτίου (4) τα οποία επεκτάθηκαν και εκτός τακτικών γραμμών (5).

---

(1) Βλ. Bauchet P., L'Economie ... op.cit., σ.239 και υπ.1 σ.239

(2) Βλ. Magnus Wijkman, " Effects of Cargo Reservation, a review of UNCTAD's Code of Conduct for Liner Conferences ", Marine Policy, Οκτ.1980, σ.271-289, σ.273 υπ.5. Πρόκειται για τις παραγράφους 13-15.

(3) Άρθρο 2:4(α)

(4) Για μία αναφορά στην επίδραση αυτή του Κώδικα βλ. Neff C. Stephen, " The UN Code of Conduct for Liner Conferences ", Journal of World Trade Law, vol.14, no. 5, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1980, σ.σ.398-423, σ.423

(5) Όπως στην περίπτωση της Νιγηρίας στο σύνολο και πολλών χωρών για τα κυβερνητικά φορτία στην περίοδο που άρχισε να ισχύει ο Κώδικας.

Οι προσπάθειες στον τομέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων δεν είχαν ανάλογη επιτυχία αν και ο Κώδικας πυροδότησε μία νέα διαμάχη για επέκταση ρυθμίσεων παρόμοιας υφής και στον τομέα αυτό ο οποίος αφορά το 80% περίπου των φορτίων που μεταφέρονται μέσω της θαλάσσιας οδού (1)(2).

Η άμυνα των χωρών της ομάδας Β οργανώθηκε κυρίως με βάση το χώρο της ΕΟΚ με τον Κανονισμό 954/79, ευρύτερα γνωστού σαν " Brussels package ". Η ουσία του Κανονισμού αυτού υπήρξε η διατήρηση, μέσω των ρυθμίσεων του, του προηγούμενου status quo στο θαλάσσιο εμπόριο εντός της Κοινότητας και - επί τη βάσει της αμοιβαιότητας, στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των χωρών μελών της ΕΟΚ και των χωρών μελών του ΟΟΣΑ (3). Στις μεταφορές στα πλαίσια των διασκέψεων ανάμεσα σε χώρες της ΕΟΚ και χωρών, εκτός ΟΟΣΑ, που έχουν προσχωρήσει στον Κώδικα, η κίνηση ανακατανέμεται ανάμεσα στις εταιρείες των άλλων χωρών χωρίς όμως να αλλοιώνεται ο κλειστός χαρακτήρας των διασκέψεων (4). Στις εταιρείες των χωρών μελών του ΟΟΣΑ δίνεται η δυνατότητα συμμετοχής στην αναδιανομή που προβλέπεται με τις διαδικασίες του άρθρου 3 οι προβλέψεις του οποίου έχουν συνταχθεί με στόχο τη μικρότερη δυνατή αλλοίωση του μέχρι τότε ισχύοντος

---

(1) οι κύριες προσπάθειες έγιναν στον τομέα των χύδην ξηρών.

(2) βλ. Neff S. op.cit.σ.423. Με τη Resolution 120 (V), (UNCTAD V Μανίλα), "Participation of Developing Countries in World Shipping and the Development of Their Merchant Marines, UNCTAD, Report of the United Nations Conference on Trade and Development on its Fifth Session, TD/268/Add.1 (1979) και Wijkman M., op.cit., σ.271

(3) Άρθρο 4, παρ.2

(4) πρβλ. Άρθρο 2.



συστήματος λειτουργίας των Ευρωπαϊκών διασκέψεων.

Η ενότητα της ομάδας Β δεν υπήρξε ολοκληρωτική δεδομένου ότι το διαφορετικό σύστημα των ανοικτών διασκέψεων των ΗΠΑ και των κλειστών διασκέψεων των Ευρωπαίων (1) υπήρξε η ουσιαστική διαφορά που συντήρησε ένα μακροχρόνιο διάλογο μεταξύ Ευρώπης - ΗΠΑ στο θέμα αυτό. Οι ΗΠΑ υιοθέτησαν εντελώς απορριπτική θέση απέναντι στον Κώδικα. Ο διάλογος ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες και τις ΗΠΑ, διάλογος στην ουσία μεταξύ CAACE (2) και των ΗΠΑ, διεξήχθη ανάμεσα στις ΗΠΑ και στο Consultive Shipping Group (CSG) (3). Τα αιτήματα των ΗΠΑ υπερέβαιναν τις προβλέψεις του Κανονισμού 954/79 και στα τέλη του 1985 οι ΗΠΑ αποχώρησαν από τον διάλογο λόγω έλλειψης εγγυήσεων για τους cross-traders στις τακτικές γραμμές (4). Ο διάλογος, που είχε αρχίσει το 1982, κατέληξε τον Απρίλιο του 1986 σε μία κοινή δήλωση σχετικά με την σημασία της διατήρησης και της προώθησης ανταγωνιστικών συνθηκών στη ναυτιλία (5).

Η θέση σε ισχύ του Κώδικα πάντως αλλά και οι γενικότερες εξελίξεις

- (1) βλ. Παράρτημα Β για την οργάνωση των τακτικών γραμμών σε διασκέψεις.
- (2) Comité des Associations des Armateurs des Communautés Européennes πρβλ. και σχετική δήλωση J. Erdmenger (Επιτροπή ΕΟΚ) στη συνάντηση της Επιτροπής ΕΟΚ με εκπροσώπους στην CAACE στις 6/12/82. Σκοπός της συνάντησης ήταν η ανεπίσημη ανταλλαγή απόψεων πριν τη συνάντηση κρατικών εκπροσώπων των CSG/ΗΠΑ στο Παρίσι στις 9-10/12/82, βλ. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Υπόμνημα, 1102/Α/0 15/12/82
- (3) συμμετέχουν στο CSG 13 ευρωπαϊκές χώρες και η Ιαπωνία
- (4) βλ. Marti B., " Cargo sharing through a policy of bilateralism ", Marine Policy, vol.11, No.2, April 1987, σ.σ.97-104, σ.98.
- (5) βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1986, Paris 1987.

αποτέλεσαν το έναυσμα για τη δραστηριοποίηση τόσο της ΕΟΚ όσο και του ΟΟΣΑ στο τομέα της κατάρτισης μίας ναυτιλιακής πολιτικής.

Η προγραμματισμένη για το 1988 ανασεώρηση του Κώδικα (1) υπήρξε χωρίς αποτέλεσμα και οι διαβουλεύσεις συνέχισαν επί ένα χρόνο για μόνο το θέμα της διαδικασίας, θέμα όχι χωρίς ουσία δεδομένου ότι η απαίτηση των αναπτυσσόμενων ήταν η χορήγηση οιοδήποτε δικαιώματος ψήφου μόνο στις χώρες συμβαλλόμενα μέρη του Κώδικα. Στα τέλη του 89 συμφωνήθηκε μία συνάντηση με σκοπό την προώθηση μίας συμβιβαστικής πρότασης επί της διαδικασίας.

Το δεύτερο σημαντικότερο θέμα, στο θεσμικό επίπεδο, στη δεκαετία αυτή υπήρξε το θέμα των Θρων Νηολόγησης των Πλοίων, ή απλούστερα στην πραγματική του ουσία το θέμα των σημαίων ευκολίας. Παρόλη την σχετική πληθώρα των νηολογίων αναπτυσσόμενων χωρών ανάμεσα στα νηολόγια των σημαίων ευκολίας, οι σημαίες αυτές στο συνολικό επίπεδο της ομάδας των αναπτυσσόμενων αποτέλεσαν ένα σημαντικό στόχο (2), Ο χαρακτήρας των σημαίων ευκολίας με τις δυνατότητες συμπίεσης του κόστους για τους χρήστες - κυρίως πλοιοκτήτες των ανεπτυγμένων χωρών - περιορίζει αντικειμενικά τη δυνατότητα των αναπτυσσόμενων να επωφεληθούν από το συγκριτικό πλεονέκτημα της φθηνής εργασίας. Χάρη στο θεσμό των σημαίων ευκολίας το πλεονέκτημα αυτό μεταβιβάζεται στην

---

(1) United Nations Review Conference on the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences

(2) για την πτυχή αυτή βλ. και Harlaftis A. *op.cit.* όπου αναλύονται οι επιπτώσεις της αντίθεσης αυτής των αναπτυσσόμενων και των σοσιαλιστικών χωρών στην προηγούμενη περίοδο στην πολιτική επαναπατριsmού της ελληνικής πλοιοκτησίας στην ελληνική σημαία .

ουσία στις ανεπτυγμένες χώρες οι οποίες μπορούν να κάνουν εκτεταμένη χρήση φθηνής εργασίας προερχόμενης από αναπτυσσόμενες χώρες και μάλιστα όχι υποχρεωτικά της ίδιας προέλευσης με τα νηολόγια αυτά.

Η πίεση στα μισθολογικά επίπεδα των ναυτικών των ανεπτυγμένων χωρών χάρη στη διεύρυνση της προσφοράς ναυτικής εργασίας με δυναμικό χωρών φθηνής εργασίας αποτέλεσε ένα βασικό παράγοντα της πολεμικής, όχι μόνο φραστικής αλλά και δυναμικά πρακτικής, κατά των σημαιών αυτών από την ΔΟΜ (ITF) (1). Τα κύρια σημεία στη διαμάχη μεταξύ της πλοιοκτησίας και της ΔΟΜ σχετικά με τις σημαίες ευκολίας αποτελούν η έλλειψη ελεγχόμενων κανονισμών ασφαλείας και η αδυναμία διεκδίκησης εργατικών οφειλών από τις επιχειρήσεις χρήστες των σημαιών αυτών λόγω της έλλειψης αυτού που περιγράφηκε σαν " γνήσιος δεσμός " μεταξύ της σημαίας και της ιδιοκτησίας, διαχείρισης και πληρώματος του πλοίου. Η διαμάχη μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών είχε σαν κύριους άξονες επίσης την ανυπαρξία των δεσμών αυτών μεταξύ του πληρώματος, των ιδιοκτητών και του διαχειριστή του πλοίου με τη σημαία, τομείς όπου η νομοθεσία των χωρών των σημαιών ευκολίας αφήνει κάθε ελευθερία σε θέματα εθνικότητας.

Χώρο της διαμάχης μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων αποτέλεσε και στην περίπτωση αυτή η UNCTAD. Στην 3η έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Βαλασσίων Μεταφορών της UNCTAD στα μέσα του 1981 δημιουργήθηκε η Προπαρασκευαστική Διακυβερνητική Ομάδα (Intergovernmental Preparatory Group), γνωστότερη σαν IPG (2) για το θέμα αυτό.

---

(1) International Transport Federation (Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών). Ομοσπονδία εργατικών συνδικάτων του κλάδου.

(2) Με τη Resolution 43 (SIII).

Η ουσία της απόφασης βάσει της οποίας δημιουργήθηκε η Ομάδα περιλαμβάνεται στη σύσταση για μία βαθμιαία μετατροπή των σημαίων ευκολίας σε κανονικά νηολόγια με την ενίσχυση των αναγκαίων όρων νηολόγησης των πλοίων.

Σε μία εποχή όπου οι σημαίες ευκολίας αποτέλεσαν κύρια έσοδο κινδύνου για τις δοκιμαζόμενες παραδοσιακές ναυτιλίες (1) το θέμα ήρθε στο επίκεντρο της αντιπαράθεσης στο θεσμικό επίπεδο ανάμεσα στις δύο ομάδες χωρών. Την εποχή αυτή μετά από μία μικρή περίοδο κάμψης οι σημαίες ευκολίας επανέρχονται σε μία πορεία ανόδου της συμμετοχής τους στο παγκόσμιο τοννάζ ενώ αποτελούν το 1982 το ένα τέταρτο της παγκόσμιας χωρητικότητας. Παράλληλα, στο συνολικό επίπεδο ενώ στην αρχή της δεκαετίας, το 1980, οι αναπτυσσόμενες χώρες συμμετείχαν στο διεθνές εμπόριο κατά 56,3% στην φόρτωση και 22,8% στην εκφόρτωση, δεν διέθεταν ακόμη παρά το 11,0% του παγκόσμιου στόλου (2). Όπως ήταν επόμενο οι θέσεις των δύο ομάδων υπήρξαν διαμετρικά αντίθετες και η διαμάχη οξεία. Η τελική απόφαση αναβλήθηκε επανειλημμένα. Η σύγκλιση των δύο απόψεων που στο διπλωματικό επίπεδο θα πρέπει να θεωρηθεί μάλλον ήττα των αναπτυσσόμενων κατέληξε στις αρχές Φεβρουαρίου του 1986 στην υιοθέτηση ρυθμίσεων σχετικά με τη διαχείριση, την επάνδρωση και την ιδιοκτησία των πλοίων που δεν ανέτρεψαν το ισχύον καθεστώς. Στην εξέλιξη αυτή η οικονομική κατάσταση πολλών χωρών του τρίτου Κόσμου όπου και τα μηδαμινά έσοδα από την

---

(1) Βλ. κατωτέρω Κεφάλαιο 3, σ.σ.242-247.

(2) Για τη συμμετοχή στον παγκόσμιο στόλο βλ. OECD, Les Transports Maritimes 1982, Paris 1983, και για τη συμμετοχή στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο Bauchet P., L'economie du Transport... op.cit.σ.71

νηολόγηση των πλοίων αποτελούν ένα σημαντικό πόρο οπωσδήποτε πρέπει να διαδραμάτισε κάποιο ρόλο. Η τελική σύμβαση που υιοθετήθηκε με consensus μεταξύ των ομάδων θεωρήθηκε ιδιαίτερα ικανοποιητική ακόμα και από τους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους (1) οι οποίοι είχαν έντονα δραστηριοποιηθεί για την εξέλιξη αυτή (2). Δεν έτυχε όμως της ίδιας υποδοχής από τα διεθνή ναυτιλιακά συνδικάτα (3) δεδομένου ότι κύριο σημείο της αποτελεί ο διοικητικός και όχι ο πραγματικός οικονομικός δεσμός πλοίου και σημαίας. Η ίδια η σύμβαση με τη διεθνή επικύρωση πλέον της επάρκειας παρόμοιων δεσμών πυροδότησε την δημιουργία και άλλων νηολογίων λιγώτερο ή περισσότερο παρόμοιου χαρακτήρα όπως έχει αναγνωρισθεί (4) από τις ίδιες τις πηγές του ΟΟΣΑ αλλά και επικριθεί από την ΔΟΜ (5). Στην διαμόρφωση του αποτελέσματος των διαπραγματεύσεων πρέπει να συνέβαλε και η επιθυμία χωρών από το στρατόπεδο των αναπτυσσόμενων να προχωρήσουν στο άνοιγμα

---

(1) Βλ. Ναυτικά Χρονικά 1/3/86, σ.3 όπου όπως αναφέρεται " στη σύνοδο αναγνωρίστηκαν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλίας, όπου πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες βρίσκονται εκτός της χώρας και καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις (...) για την επάνδρωση, πλοιοκτησία και διοίκηση των πλοίων"

(2) Βλ. MEMO's Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

(3) πρβλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1985, Paris 1986, σ.70.

(4) Βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1986, Paris 1987, σ.70.

(5) Βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/8/85, σ.8. Εκπρόσωπος πάντως της ΔΟΜ είχε αποδεχθεί στην ουσία την οπτική των χωρών της ομάδας Β σε τελική φάση των διαπραγματεύσεων δεδομένου ότι, όπως παρατήρησε, το βασικό πρόβλημα των σημαίων ευκολίας είναι η χρησιμοποίηση φηνής ανειδίκευτης σε μεγάλο βαθμό εργασίας και όχι το πως θα αποτελέσουν πηγή ζήτησης εργασίας για τους αναπτυσσόμενους Βλ. UNCTAD, TD/RS/CONF.L.8, σ.15.

παρόμοιων νηολογίων.

Ηδη όμως πριν τα μέσα της δεκαετίας του 80, η μάχη έχει μετατοπιστεί από το εεσμικό στο καθαρά εμπορικό επίπεδο. Χωρίς να έχει ισχύσει ο Κώδικας και ενώ οι διαπραγματεύσεις στο IPG είναι ακόμα στην αρχή τους οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν κερδίσει ακόμα 5% της παγκόσμιας αγοράς του κλάδου μέσα σε μόνο μία τριετία ανάμεσα στο 1979 και στο 1982.

Στο επίπεδο της συμμετοχής τους στην παγκόσμια κωρητικότητα, όπως αναφέρθηκε ήδη, οι αναπτυσσόμενοι όχι μόνο πέτυχαν το στόχο τους για τη δεκαετία του 70, συγκεκριμένα να αποκτήσουν τον έλεγχο του 10% του παγκόσμιου στόλου αλλά στη δεκαετία του 80 ήδη πριν την εκπνοή της, κατόρθωσαν να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στην παγκόσμια κωρητικότητα στο ένα πέμπτο της παγκόσμιας κωρητικότητας, 20,4% το 1987 (1).

Στο τέλος της δεκαετίας, δύο χρόνια αργότερα το ακριβές ποσοστό της ομάδας ήταν 20,1% (1). Η αύξηση αυτή της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων στον παγκόσμιο στόλο υπήρξε παράλληλη με τη μείωση του αντίστοιχου ποσοστού των χωρών του ΟΟΣΑ όχι μόνο στο επίπεδο του συνόλου των εθνικών νηολογίων αλλά ακόμα και στο επίπεδο της συνολικής κωρητικότητας υπό έλεγχο της πλοιοκτησίας των χωρών αυτών υπό εθνικές σημαίες και σημαίες ευκολίας. Η αύξηση των Σ.Ε. δεν καλύπτει τις

---

(1) εάν δεν υπολογισθούν οι μετατροπές ερισμένων νηολογίων σε σημαίες ευκολίας τα αντίστοιχα ποσοστά είναι: 21,2% για το 1987 και 21,4% για το 1989. Σύμφωνα με την παλαιότερη αυτή κατάταξη του ΟΟΣΑ οι αναπτυσσόμενοι έσπασαν το φράγμα του 20% το 1986. Η νεώτερη όμως κατάταξη, παρά την δυσκολία που δημιουργεί για την παρακολούθηση αναδρομικά των εξελίξεων, είναι πλέον σύμφωνη με την οικονομική πραγματικότητα.

Πίνακας Β.2.III  
Εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής των αναπτυσσόμενων  
και των χωρών του ΟΟΣΑ 1970-1989

Ομάδα χωρών	Ετη							
	1970	1980	1984	1985	1986	1987	1988	1989
ΟΟΣΑ	64,7%	51,4%	45,1%	42,8%	39,3%	35,3%	34,0%	33,4%
Σ.Ε *	18,0%	27,3%	26,2%	26,8%	27,5%	29,8%	30,5%	30,8%
(Σ.Ε) *			(26,9%)	(27,8%)	(29,1%)	(31,8%)	(33,2%)	(33,8%)
ΟΟΣΑ+	82,7%	78,7%	71,3%	69,6%	66,8%	65,1%	64,5%	64,2%
Σ.Ε *			(72,0%)	(70,6%)	(68,4%)	(67,1%)	(67,2%)	(67,2%)
Αναπτ. χώρες	7,7%	11,0%	17,5%	18,5%	20,4%	21,2%	21,1%	21,4%
			(17,0%)	(17,9%)	(19,4%)	(20,4%)	(20,0%)	(20,1%)

Σημ.: Οι αριθμοί σε παρενθέσεις αντιστοιχούν στις μεταβολές που επήλθαν λόγω κατάταξης της Αντίγκουα, των Βερμούδων, των νήσων Κάιμαν, του Γιβραλτάρ, της Μάλτας και του Αγ.Βικέντιου στην κατηγορία των Σημαιών Ευκολίας.

Πηγή: Για τα ποσοστά των τριών ομάδων ΟΟΣΑ, Les Transports Maritimes, γαλλική και αγγλική έκδοση, Paris, διάφορες ημερομηνίες. Τα ποσοστά συνολικά ΟΟΣΑ και σημαιών ευκολίας υπολογίστηκαν εδώ με άεροιση των ποσοστών των δύο ομάδων.

\* Έως το 1984 Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Ομάν, Μπαχάμες (από το 1976) και Βανουατού. Στη συνέχεια στις παρενθέσεις υπολογίζονται τα ποσοστά περιλαμβάνοντας και τα νηολόγια της Σημείωσης ανωτέρω.

απώλειες των χωρών του ΟΟΣΑ, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.2.III, παρόλη την άνοδο της συμμετοχής των σημαιών αυτών στον παγκόσμιο στόλο στη δεκαετία 80 ακόμα και αν θεωρηθεί ότι το σύνολο της πραγματικής ιδιοκτησίας της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας ανήκει

στις χώρες ΟΟΣΑ. Τα στοιχεία όμως της UNCTAD για την δεκαετία του 80 καταγράφουν μεγάλο ποσοστό της χωρητικότητας των σημαίων ευκολίας υπό πραγματική ιδιοκτησία τόσο πλοιοκτητών του Χονγκ-Κονγκ όσο και - σε πολύ μικρότερο όμως ποσοστό - πλοιοκτητών της Νότιας Κορέας αλλά και της Ινδονησίας και στη συνέχεια της Κίνας, της Σιγκαπούρης και της Σαουδικής Αραβίας. Το 1983 στον κατάλογο των πραγματικών ιδιοκτητών του τοννάζ υπό σημαίες ευκολίας θα προστεθεί το Πακιστάν και αργότερα η Ταϊβάν και η Βραζιλία (1). Ακόμα όμως και αν δεν συνυπολογιστεί το τοννάζ αυτό και θεωρηθεί ότι το σύνολο του στόλου υπό σημαίες ευκολίας ανήκει πραγματικά στην πλοιοκτησία των χωρών του ΟΟΣΑ, είναι προφανής η κατεύθυνση της εξέλιξης με ταχείς πλέον, από την αρχή της δεκαετίας του 80, ρυθμούς. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 80 στο επίπεδο ακόμα και της πραγματικής ιδιοκτησίας οι πλοιοκτήτες των χωρών του ΟΟΣΑ χάνουν το λιγώτερο ένα ποσοστό άνω του 10% της παγκόσμιας αγοράς ενώ στη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας η αντίστοιχη απώλεια σε όρους μεριδίων της αγοράς πρέπει να υπολογιστεί στο 4% περίπου. Μόνο προς το τέλος της δεκαετίας του 80 θα εμφανισθεί μία τάση σταθεροποίησης του ποσοστού αυτού. Δεν είναι ίσως τυχαίο ότι η τάση αυτή θα παρουσιαστεί αφού οι ναυλαγορές έχουν πλέον ισορροπήσει. Σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων τα αποτελέσματα του ανταγωνισμού αμβλύνονται. Η κρίση όμως είχε αναδείξει όλη τη διάσταση του προβλήματος. Αν στην προηγούμενη περίοδο το πρόβλημα αφορούσε τους σχετικούς όρους με την έννοια

---

(1) στοιχεία UNCTAD, TD/B/C.4/231 και TD/B/C.4/255 καθώς και TD/B/C.4/266 και UNCTAD, Review of Maritime Transport 1987,



της πτώσης του ποσοστού της ελεγχόμενης από τις χώρες του ΟΟΣΑ κωρητικότητας (βλ. ανωτέρω Κεφ.Α.2) με την παράταση της κρίσης η πτώση αυτή μεταβάλλεται σε απόλυτη όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.2.IV.

**Πίνακας Β.2.IV**  
**Χωρητικότητα χωρών ΟΟΣΑ και Σημαιών Ευκολίας**  
**1973-1989**

ΕΚ.Κ.Ο.Χ

πλοία 100 κ.ο.χ και άνω

	1973	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987	1989
Χώρες ΟΟΣΑ	178,5	198,7	213,4	213,9	213,5	198,7	178,2	142,4	137,2
Σ.Ε*	66,2	83,0	109,4	114,4	104,9	107,0	111,6 (115,7)	120,4 (128,4)	126,3 (138,6)
Χώρες ΟΟΣΑ+ Σ.Ε*	244,7	281,7	322,8	328,3	318,4	305,7	289,8 (293,9)	262,8 (270,8)	263,5 (275,8)
Συν. αγκ. τολ.	289,9	342,2	393,7	413,0	420,8	422,6	416,3	403,5	410,5

Σημ. Για τους αριθμούς σε παρένθεση βλ. Σημείωση Πίνακα Β.2.III.

Πηγή: OCDE, Les Transports Maritimes, αγγλική και γαλλική έκδοση διάφορες ημερομηνίες για το στόλο χωρών ΟΟΣΑ και το στόλο σημαιών ευκολίας.

\* Έως το 1984 Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Ομάν, Μπαχάμες (από το 1976) και Βανουατού. Στη συνέχεια στις παρενθέσεις υπολογίζονται τα ποσοστά περιλαμβάνοντας και τα νηολόγια της Σημείωσης του Πίνακα Β.2.III ανωτέρω.

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα Β.2.IV η αρχή της δεκαετίας του 80 σηματοδοτεί την αρχή και της απόλυτης μείωσης της κωρητικότητας των χωρών του ΟΟΣΑ, διαδικασία που μετά την δεύτερη

Βασειά ύφεση στις ναυλαγορές στη δεκαετία του 80 θα επιταχυνθεί σημαντικά. Η προσφυγή στις σημαίες ευκολίας δεν θα σταθεροποιήσει το συνολικό ποσοστό χωρών ΟΟΣΑ και σημαίων ευκολίας παρά μετά την ανάκαμψη στις ναυλαγορές και πάντα με την προϋπόθεση ότι στην πλοιοκτησία των χωρών του ΟΟΣΑ θα χρεωθεί το σύνολο αν όχι της κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας τουλάχιστον των μεταβολών αυτής της κατηγορίας κωρητικότητας (1).

Οι αναπτυσσόμενες χώρες, αντίθετα, θα αυξήσουν και την απόλυτη συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο ο οποίος υπενθυμίζεται θα ακολουθήσει μία πορεία συρρίκνωσης από τα μέσα του 1982 ως τα μέσα του 1988. Το 1977 η κωρητικότητα που τους ανήκει ανέρχεται σε 43,0 εκατομμύρια κ.ο.κ και το 1987 σε 85,5 εκατομμύρια κ.ο.κ. (2).

Σε σχέση με τις δύο άλλες ομάδες χωρών σύμφωνα με την κατάταξη του ΟΟΣΑ, την ομάδα των χωρών του Ανατολικού μπλοκ (3) και την ομάδα των χωρών που περιλαμβάνονται στην κατηγορία Υπόλοιπος κόσμος, οι εξελίξεις είναι μεταξύ τους διαφορετικές. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.2.Υ οι χώρες του - πρώην στη δεκαετία του 90 πλέον -

(1) Σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD υπολογίσαμε ότι το ποσοστό της πραγματικής ιδιοκτησίας για 5 κύριες σημαίες ευκολίας - την Λιβερία, τον Παναμά, την Κύπρο, τις Μπαχάμες και τις Βερμούδες - που ανήκε σε πλοιοκτήτες χωρών του ΟΟΣΑ ανέρχεται το 1987 σε περίπου 75-80% ανάλογα με το αν συνυπολογιστούν στις χώρες αυτές τα στοιχεία της κατηγορίας υπόλοιπες χώρες με ποσοστό κάτω του 0,5% της κωρητικότητας αυτής καθώς και τα μη εξακριβωμένης πραγματικής ιδιοκτησίας πλοία. Η προσέγγιση είναι υποχρεωτικά αρκετά ευρεία και στις χώρες ΟΟΣΑ συμπεριλάβαμε και το Μονακό.

(2) Σύμφωνα με τα στοιχεία OECD, Maritime Transport 1981, Paris 1982 και OECD, Maritime Transport 1990, Paris 1991.

(3) μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 80 τουλάχιστον οπότε και ο όρος εξακολουθεί να έχει σημασία λόγω του διαφορετικού ακόμα οικονομικού συστήματος τους.

Πίνακας Β.2.Υ

Εξέλιξη του ποσοστού των διαφόρων ομάδων χωρών στον παγκόσμιο στόλο  
1973-1989

σε εκ. κ.ο.χ

	1973		1980		1989	
	Συνολ. τοννάζ	% παγκ. στόλου	Συνολ. τοννάζ	% παγκ. στόλου	Συνολ. τοννάζ	% παγκ. στόλου
ώρες ΟΟΣΑ(1)	178,5	61,5%	215,9	51,4%	137,2	33,4%
ημ. Ευκολίας (2)(5)	66,2	22,8%	114,6	27,3%	126,3	30,8%
ΣΣΔ/Αν.Ευρώπη (3)	22,0	7,6%	32,0	7,6%	36,3	8,8%
ναπτυσσόμεν. χώρες(5)	19,2	6,6%	46,2	11,0%	87,9	21,4%
τόλοιπες χώρες (4)	4,0	1,4%	11,2	2,7%	22,8	5,6%
<u>παγκόσμιος στόλος</u>	<u>289,9</u>	<u>100,0%</u>	<u>419,9</u>	<u>100,0%</u>	<u>410,5</u>	<u>100,0%</u>

3. Στις σημαίες ευκολίας περιλαμβάνονται οι υπολογιζόμενες από τον ΟΟΣΑ έως το 1986.

- (1) Περιλαμβάνεται και ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών
- (2) Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Ομάν, Μπαχάμες (από το 1976) και Βανουατού
- (3) Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, ΛΔΓ, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία και ΕΣΣΔ.
- (4) Βερμούδες, Κούβα, Κίνα, Νησιά Φάροε, Νησιά Φάλλκλαντ, Γιβραλτάρ, Ισραήλ, Βορ.Κορέα, Μονακό, Νοτ.Αφρική, Βιετνάμ
- (5) Η σημαία της Σιγκαπούρης πέρασε από την κατηγορία των χωρών ανοικτού νηολογίου στις αναπτυσσόμενες χώρες στις αρχές του 1981 με επακόλουθο τη μεταφορά 6,9 εκατομ. κ.ο.χ από τη μία κατηγορία στην άλλη.

Πηγή: OECD, Maritime Transport, ετήσιες εκδόσεις,

Ανατολικού μπλοκ έχουν μεν, στα πλαίσια της αύξησης της παγκόσμιας κωρητικότητας σε σχέση με την αρχή της περιόδου, αυξήσει το στόλο τους σε απόλυτους αριθμούς αλλά στο επίπεδο της σχετικής τους συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο εμφανίζουν μικρή βελτίωση. Η συμμετοχή τους αυτή ανέρχεται σε 8,8% στα τέλη της δεκαετίας του 80 σε σχέση με 7,6%

αμέσως πριν το πρώτο πετρελαϊκό σοκ. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1970 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 8,2% (1). Αντίθετα σημαντική άνοδο όχι μόνο σε απόλυτους αλλά και σε σχετικούς όρους παρουσιάζει η ομάδα των χωρών που συμπεριλαμβάνεται στην κατηγορία Υπόλοιπος κόσμος. Οι χώρες που περιλαμβάνει είναι στην ουσία ετερόκλητες δεδομένου ότι συνυπάρχουν σε αυτή χώρες τόσο διαφόρων επιπέδων ανάπτυξης αλλά ακόμα και διαφορετικών οικονομικών συστημάτων. Επιπρόσθετα, όπως παρατηρήθηκε ήδη, μετά το 1986 ορισμένα από τα νηολόγια αυτής της ομάδας θα περιληφθούν πλέον στις σημαίες ευκολίας. Εκτός από το γεγονός αυτό, που οδηγεί σε μία υπερεκτίμηση της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο στον Πίνακα Β.2.Υ, αξίζει να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό τμήμα της αύξησης της συμμετοχής της ομάδας αυτής στην παγκόσμια χωρητικότητα θα προέλθει από την ανάπτυξη μιας ακόμη χώρας της Ασίας, συγκεκριμένα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Οι τάσεις των γενικών εξελίξεων στο επίπεδο των ομάδων χωρών είναι εξίσου εμφανείς και στο επίπεδο των σημαντικότερων στόλων. Ανάμεσα στο 1973 και στο 1989 η εικόνα στις ανώτερες θέσεις των διαφόρων εθνικών στόλων διαφοροποιείται. Παραδοσιακοί στόλοι ακόμα και χωρών όπως η Νορβηγία θα βρεθούν στις κατώτερες θέσεις της πρώτης δεκάδας και άλλοι όπως ο Αγγλικός ακόμα και εκτός των 10 μεγαλύτερων στόλων. Το 1989 ο Βρετανικός στόλος βλέπει την Νότια Κορέα και τις Φιλιππίνες στις δύο αμέσως ανώτερες θέσεις, στον προβάλαμο των δέκα σημαντικότερων στόλων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η παγκόσμια ιεραρχία στην εμπορική ναυτιλία δεν είναι πιά αυτή που ήταν.

---

(1) Σύμφωνα πάλι με τα στοιχεία του ΟΟΣΑ.

### B.2.2. Αλλαγές στην παγκόσμια ιεραρχία σε επίπεδο εθνικών στόλων.

---

Στην περίοδο από το πρώτο πετρελαϊκό σοκ, που ακολουθήθηκε με μικρή υστέρηση από την επέκταση της κρίσης στις διεθνείς ναυλαγορές, έως τα τέλη της δεκαετίας του 80 και ιδιαίτερα έως την εμφάνιση της ανάκαμψης σε γενικό επίπεδο της ναυτιλίας περί το 1987, η εικόνα της παγκόσμιας ιεραρχίας σε όρους συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο θα παρουσιάσει ουσιαστικές μεταβολές.

Στο επίπεδο των εθνικών στόλων ο Πίνακας Β.2.VI παρουσιάζει τις εξελίξεις στη δεκαετία του 70 που θα πάρουν τη μεγαλύτερη τους διάσταση στην αμέσως επόμενη δεκαετία. Ενώ συνεχίζεται η σχετική παρακμή των περισσότερων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών (βλ.Κεφ.Α.2 ανωτέρω) το σημαντικότερο γεγονός αποτελεί η και σε απόλυτους όρους μείωση της κωρητικότητας όχι μόνο της Βρετανίας αλλά και της Νορβηγίας που είχε μόνο προς τα τέλη της περιόδου πριν την κρίση εμφανίσει τα πρώτα σημεία απώλειας των κερδών της και πάλι μόνο σε όρους μεριδίων της αγοράς. Ταυτόχρονα και η Ιαπωνία, ενώ συνεχίζει να παρουσιάζει απόλυτη αύξηση της κωρητικότητας της εμφανίζει μείωση της σχετικής της συμμετοχής της στον παγκόσμιο στόλο. Η βρετανική σημαία όπως αναφέρθηκε ήδη (Κεφ.Α.2) άρχισε να παρουσιάζει απόλυτη μείωση της κωρητικότητας υπό αυτήν ήδη ανάμεσα στο 1975-76. Για το νορβηγικό στόλο η διαδικασία της απόλυτης μείωσης θα αρχίσει μόλις ένα χρόνο αργότερα ανάμεσα στο 1976 και στο 1977 (1).

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables

## Πίνακας Β.2.VI

Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην  
παγκόσμια χωρητικότητα 1973 και 1979

σε εκ.κ.ο.χ

	1973			1979	
		%			%
Λιβερία	49,9	17,2%	Λιβερία	81,5	19,7%
Ιαπωνία	36,8	12,7%	Ιαπωνία	40,0	9,7%
Ην. Βασίλειο	30,2	10,4%	Ελλάδα	37,4	9,1%
Νορβηγία	23,6	8,1%	Ην. Βασίλειο	28,0	6,8%
Ελλάδα	19,3	6,7%	ΕΣΣΔ	22,9	5,5%
ΕΣΣΔ	17,4	6,0%	Νορβηγία	22,3	5,4%
ΗΠΑ	14,9	5,1%	Παναμάς	22,3	5,4%
Παναμάς	9,6	3,3%	ΗΠΑ	17,5	4,2%
Ιταλία	8,9	3,1%	Γαλλία	11,9	2,9%
Γαλλία	8,3	2,9%	Ιταλία	11,7	2,8%
Σύνολο των 10 πρώτων	218,8	75,5%	Σύνολο των 10 πρώτων	295,5	71,5%
Παγκόσμιος στόλος	289,9	100,0%	Παγκ. στόλος	413,0	100,0%
.....					
ΟΔΓ	7,9	2,7	ΟΔΓ	8,6	2,1%
Σουηδία	5,7	2,0	Ισπανία	8,3	2,0%
Ολλανδία	5,0	1,7	Σιγκαπούρη	7,9	1,9%
Ισπανία	4,8	1,7	Κίνα Λ.Δ	6,3	1,5%
Δανία	4,1	1,4	Ινδία	5,9	1,4%
Ινδία	2,9	1,0	Δανία	5,5	1,3%
Καναδάς	2,4	0,8	Ολλανδία	5,4	1,3%
Βραζιλία	2,1	0,7	Σουηδία	4,6	1,1%

Πηγή: Για το 1973 υπολογισμοί ποσοστών σύμφωνα με τα στοιχεία του  
Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables.

Για το 1979 υπολογισμοί ποσοστών σύμφωνα με τα στοιχεία του  
Lloyd's Register Statistical Tables 1979, στο OCDE,  
Les Transports Maritimes 1979, Paris 1980.

Οι εξελίξεις στην χωρητικότητα στην περίπτωση των δύο (1) τελευταίων αυτών χωρών, παραδοσιακών cross-traders, θα πάρουν δραματικό χαρακτήρα στην δεκαετία του 80. Ήδη όμως από την περίοδο αμέσως πριν την κρίση έως το τέλος της δεκαετίας 70 ένα από τα σημαντικότερα γεγονότα εκτός από την απόλυτη και σχετική άνοδο του υπό ελληνική σημαία στόλου θα αποτελέσει η εμφάνιση σε ανώτερη θέση, για πρώτη φορά στην ιεραρχία της ναυτιλίας, της Κίνας. Πρόκειται για μία χώρα που παρόλο το διαφορετικό οικονομικό σύστημα της δεν παύει να ανήκει στην ευρύτερη εκείνη περιοχή που θα αποτελέσει κυρίαρχο χώρο των σχετικών εξελίξεων στα επόμενα έτη: Την Απω- Ανατολή. Παρόλη την εμφάνιση της Ινδίας και της Βραζιλίας ήδη από την προηγούμενη περίοδο σε σχετικά προωθημένες θέσεις στην παγκόσμια ιεραρχία στη ναυτιλία, ακριβώς όπως και στην περίπτωση του διεθνούς εμπορίου, το νέο κέντρο βάρους των εξελίξεων στη ναυτιλία εντοπίζεται στην περιοχή του Ειρηνικού όπως φαίνεται από τις εξελίξεις στη δεκαετία του 80 (πρβλ. Πίνακα Β.2.VII κατωτέρω). Μεταξύ του 1979 και του 1989, με εξαίρεση τις σημαίες ευκολίας της Κύπρου και των Μπαχάμας, τα νηολόγια που παρουσίασαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις ανήκουν στην περιοχή αυτή (2). Τόσο η χωρητικότητα υπό σημαία Κίνας όσο και η χωρητικότητα υπό

---

(1) Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια στην περίπτωση της Νορβηγίας η σταδιακή απόλεια, σε διάστημα δέκα ετών, του μεγαλύτερου μέρους της χωρητικότητας υπό εθνική σημαία θα οδηγήσει λίγο μετά τα μέσα της δεκαετίας του 80 στην αναζήτηση νέων τρόπων ενσωμάτωσης της νορβηγικής ναυτιλίας στον εθνικό οικονομικό χώρο με σημαντική όπως διαπιστώνεται από τα πρώτα διαθέσιμα στοιχεία επιτυχία. Πρόκειται για τη δημιουργία του διεθνούς νηολογίου της χώρας αυτής βλ. κατωτέρω Β.3.3.

(2) πρβλ. σχετικά Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1989, σ.3.

Πίνακας Β.2.VII  
Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι και συμμετοχή τους στην  
παγκόσμια χωρητικότητα 1983-1989

σε εκ.κ.ο.χ

	1983			1986			1989	
	%			%			%	
Λιβερία	67,6	16,0	Λιβερία	52,6	13,0	Λιβερία	47,9	11,7
Ιαπωνία	40,8	9,7	Παναμάς	41,3	10,2	Παναμάς	47,4	11,5
Ελλάδα	37,5	8,9	Ιαπωνία	38,5	9,5	Ιαπωνία	28,0	6,8
Παναμάς	34,7	8,2	Ελλάδα	28,4	7,0	ΕΣΣΔ	25,9	6,3
ΕΣΣΔ	24,5	5,8	ΕΣΣΔ	25,0	6,2	Ελλάδα	21,3	5,2
ΗΠΑ	19,4	4,6	ΗΠΑ	19,9	4,9	ΗΠΑ	20,6	5,0
Νορβηγία	19,2	4,5	Ην. Βασ.	11,6	2,9	Κύπρος	18,1	4,4
Ην. Βασίλειο	19,1	4,5	Κίνα (α)	11,6	2,9	Νορβηγία	15,6*	3,8
Ιταλία	10,0	2,4	Κύπρος	10,6	2,6	Κίνα	13,5	3,3
Γαλλία	9,9	2,3	Νορβηγία	9,3	2,3	Μπαχάμες	11,6	2,8
Σύνολο 10 πρώτων	282,7	66,9	Σύνολο 10 πρώτων	248,8	61,4	Σύνολο 10 πρώτων	249,9	60,9
Παγκ. στόλος	422,6	100%	Παγκ. στόλος	404,9	100%	Παγκ. στόλος	410,5	100%
.....								
Κίνα	8,7 (α)	2,1	Χ. Κονγκ	8,2	2,0	Φ/πίνες	9,4	2,3
Ισπανία	7,5	1,8	Ιταλία	7,9	2,0	Κορέα Ν.	7,8	1,9
Σιγκαπούρη	7,0	1,7	Ν. Κορέα	7,2	1,8	Ην. Βασ.	7,6	1,9
ΟΟΓ	6,9	1,6	Φ/πίνες	6,9	1,7	Ιταλία	7,6	1,9
Κορέα Ν.	6,4	1,5	Ινδία	6,5	1,6	Σιγκαπ.	7,3	1,8
Ινδία	6,2	1,5	Σιγκαπ.	6,3	1,6	Ινδία	6,3	1,5
Βραζιλία	5,8	1,4	Βραζιλία	6,2	1,5	Χ. Κόνγκ	6,2	1,5
Σ. Αραβία	5,3	1,3	Μπαχάμες	6,0	1,5	Βραζιλία	6,1	1,5

(α) χωρητικότητα που έχει υπολογισθεί μετά την αφαίρεση του συνυπολογιζόμενου από τους Lloyd's στόλου της Ταϊβάν

\* συνυπολογίζονται και τα πλοία του Νορβηγικού Διεθνούς Μηολογίου (NIS) που δημιουργήθηκε το 1987.

Πηγή: Για τα έτη 1983 και 1986 υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1983 και 1986 αντίστοιχα.  
Για το 1989, Lloyd's Register Statistical Tables 1989.



σημαία Ταϊβάν διπλασιάστηκαν στη διάρκεια των δέκα αυτών χρόνων ενώ η χωρητικότητα της Νότιας Κορέας σχεδόν διπλασιάστηκε. Παράλληλα η σημαία των Φιλιππινών παρουσιάζει αύξηση 500% ενώ η χωρητικότητα του Χονγκ-Κόνγκ υπερτετραπλασιάζεται (1). Ο Πίνακας Β.2.VII είναι ιδιαίτερα ενδεικτικός των εξελίξεων.

Πίνακας Β.2.VIII  
Ποσοστιαίες μεταβολές της χωρητικότητας κύριων στόλων  
1979-1989

μέ βάση κ.ο.κ

ΟΟΣΑ		Σ.Ε		Αναπτυσσ. χώρες		Αν. μπλόκ		Υπολ. κόσμος	
Ιαπωνία	-30%	Λιβερία	-41%	Φιλιππίνες	+484%	ΕΣΣΔ	+13%	Κίνα	+113%
Ελλάδα	-43%	Παναμάς	+112%	Κορέα Ν.	+98%				
ΗΠΑ	+17%	Κύπρος	+670%	Ταϊβάν	+157%				
Λορβηγία	*-30%	Μπαχάμες	+9.469%						
Ιν. Βασ.	-73%								
Ιταλία	-35%								

\* Από το 1987 περιλαμβάνονται και τα πλοία εγγεγραμμένα στο ΝΙΣ.

Πηγή: Σύμφωνα με τα ποσοστά Lloyd's Register Statistical Tables 1989  
Η ομαδοποίηση έγινε για τους σκοπούς της διατριβής σύμφωνα με την ομάδα χωρών.

Ενώ η περίπτωση των Φιλιππινών θα μπορούσε να καταλογιστεί περισσότερο στις εξελίξεις που δρομολογήθηκαν με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών περί των Θρών Μηολόγησης των Πλοίων (2), συγκεκριμένα για τάση αύξησης του αριθμού των σημαίων ευκολίας και οίονει σημαίων

(1) Μεταξύ του 1986 και του 1989 παρουσιάζεται μία μείωση της χωρητικότητας κατά 25% όπου οπωσδήποτε γίνεται ο συσχετισμός αυτής της εξέλιξης με την αβεβαιότητα του μέλλοντος της αποικίας μετά την προβλεπόμενη μεταβίβαση της στην Κίνα. βλ. OECD, Maritime Transport, διάφορες ημερομηνίες μετά το 1985.

(2) United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships.

ευκολίας (1), στις χώρες αυτές πρέπει να συμπεριληφθεί παρόλο το διαφορετικό οικονομικό σύστημα της και η Λ.Δ. της Κίνας. Η αύξηση της χωρητικότητας της Λ.Δ της Κίνας έχει συντελέσει εξάλλου στο μεγαλύτερο μέρος της ανόδου του ποσοστού της κατηγορίας Υπόλοιπος κόσμος στον παγκόσμιο στόλο στις δεκαετίες 70 και κυρίως 80 όπως σημειώθηκε ήδη. Το ποσοστό αυτό αν συνυπολογιστούν οι μεταβολές λόγω μετάταξης ορισμένων νηολογίων στις σημαίες ευκολίας μειώνεται σε σχέση με το υπερεκτιμημένο ποσοστό του Πίνακα Β.2.Υ αλλά δεν παύει να υπερδιπλασιάζεται από 1,4% το 1973 σε 3,9 % το 1989 (2) (3) . Παράλληλα η συμμετοχή της Κίνας στον παγκόσμιο στόλο αυξάνεται από 0,5% σε 3,3% ανάμεσα στις δύο αυτές ημερομηνίες.

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία των Πινάκων ανωτέρω οι μεγαλύτερες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες της προηγούμενης περιόδου, σε αντίθεση με την περίπτωση των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας, παρουσιάζουν θεαματική πτώση στην περίοδο αυτή. Με την εξαίρεση των ΗΠΑ το φαινόμενο αυτό είναι γενικό για όλες τις κύριες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Αν ο Βρετανικός στόλος εμφανίζει απώλεια των τριών

---

(1) οι Φιλιππίνες κινήθηκαν σε αυτήν την κατεύθυνση ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 80 (βλ.OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris 1982), κυρίως μέσα από τη διπλή νηολόγηση πλοίων ξένων εταιρειών ναυλωμένων bareboat σε εταιρείες με έδρα τις Φιλιππίνες. Με τον τρόπο αυτό οι Φιλιππίνες εξασφάλισαν την απασχόληση ενός αριθμού ναυτικών από τη χώρα αυτή. Η ΟDM κινήθηκε έντονα για τον χαρακτηρισμό του νηολογίου αυτού σαν σημαίας ευκολίας.

(2) στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται (1989) - εκτός από την Κίνα - οι νήσοι Φάλλκλαντ, το Ισραήλ, η Βόρειος Κορέα, η Νότιος Αφρική, το Βιετνάμ και η Κούβα.

(3) εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι χώρες της σημ.2 ανωτέρω για το 1989.

σχεδόν τετάρτων της χωρητικότητας του ανάμεσα στο 1979 και στο 1989, 77 % περίπου συνολικά μεταξύ του 1975 και του τέλους της δεκαετίας του 80, οι μεγαλύτερες απόλυτες μειώσεις της χωρητικότητας του θα σημειωθούν μεταξύ του δεύτερου πετρελαϊκού σοκ και του πρώτου έτους ουσιαστικής ανάκαμψης σε συνολικό επίπεδο των ναυλαγορών, το 1987. Στη διάρκεια επίσης του 1987 ο νορβηγικός στόλος θα εμφανίσει για πρώτη φορά αύξηση της χωρητικότητας του χάρη όμως στην δημιουργία στα μέσα του ίδιου έτους του Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου (NIS) (1), νηολογίου που παρέχει πλεονεκτήματα για την πλοιοκτησία παρεμφερή με αυτά των σημαίων ευκολίας όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια (παρ.Β.3.3). Ακριβώς όμως οι σημαίες ευκολίας αποτελούν τον κυριώτερο τρόπο αναδίπλωσης της πλοιοκτησίας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, αναδίπλωσης της χωρητικότητας τους εκτός των δυτικών νηολογίων, που φαίνει όμως σε πολλές περιπτώσεις έως και την μερική απαγκίστρωση από τον κλάδο μέσα στην κρίση. Η αναδίπλωση αυτή στην ευρύτερη της έννοια αποτελεί το ένα σκέλος της " απάντησης " των παραδοσιακών ναυτιλιών στις αλλαγές στη διεθνή ιεραρχία και στην κρίση στις ναυλαγορές. Η φυγή αυτή των δυτικών ναυτιλιών προς τις σημαίες ευκολίας θα συντελέσει στο μεγαλύτερο βαθμό στην άνοδο της κατηγορίας αυτής στον παγκόσμιο στόλο στη δεκαετία του 80. Αν όμως στην προηγούμενη περίοδο η χρησιμοποίηση των νηολογίων αυτών επέδρασε περισσότερο στον ενδο-ΟΟΣΑ ανταγωνισμό χάρη στην απουσία ουσιαστικού " αντιπάλου δέους " , στις συνθήκες της κρίσης και των αλλαγών στη διεθνή ιεραρχία στη ναυτιλία στη δεύτερη αυτή περίοδο οι σημαίες ευκολίας θα αποτελέσουν μία έξοδο κινδύνου που δεν θα αποδειχθεί επαρκές ανάχωμα απέναντι στις εξελίξεις.

---

(1) Norwegian International Register

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.3. Η απάντηση των παραδοσιακών ναυτιλιών: Αναδιάρθρωση και  
αναδίπλωση των κυριώτερων δυτικών στόλων.

Η απάντηση των παραδοσιακών ναυτιλιών στις νέες συνθήκες στη διεθνή ναυτιλία είχε δύο βασικά σκέλη. Το πρώτο, που εξετάζεται στην παράγραφο Β.3.1, αποτέλεσε η αναδίπλωση προς τις σημαίες ευκολίας που όπως σημειώθηκε ήδη δεν αντισταθμίζει την απώλεια σε μερίδια της αγοράς των νηολογίων του ΟΟΣΑ με αποτέλεσμα η αναδίπλωση αυτή να φθάνει μέχρι και την μερική αλλά πολύ ορατή απαγκίστρωση των χωρών αυτών από τον κλάδο. Η διαδικασία αυτή παρατηρείται και σε άλλους κλάδους και η περίπτωση του συγγενούς κλάδου της ναυπηγικής βιομηχανίας (1) είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστική και όχι χωρίς σχέση με τις αλλαγές στον καθαρά ναυτιλιακό χώρο (2).

Το δεύτερο σκέλος αποτέλεσε η αναδιάρθρωση των παραδοσιακών στόλων που εκφράστηκε, όπως αναλύεται στην παράγραφο Β.3.2, με την προσφυγή σε τεχνολογικά προηγμένους ιδιαίτερα εξειδικευμένους αλλά και πολλαπλών χρήσεων τύπους πλοίων, δεδομένης της κρίσης. Ομως η εξέλιξη αυτή θα παρατηρηθεί και από την πλευρά της ομάδας των αναπτυσσόμενων .

---

(1) βλ. ανωτέρω Β.2.1.

(2) Εδώ είναι δυνατόν να ενταχθεί και η μετακίνηση των χωρών αυτών προς τους πλέον προωθημένους κρίκους της μεταφορικής διαδικασίας που απαιτούν προηγμένη τεχνογνωσία, όπως η οργάνωση της διακίνησης ( την έκφραση αυτή θα χρησιμοποιήσουμε για να αποδώσουμε τον όρο logistics) μέσα στα πλαίσια της ανασύνθεσης της μεταφορικής αλυσίδας στις τακτικές γραμμές στη βάση του εμπορευματοκιβωτίου.

Ταυτόχρονα σε μία προσπάθεια εκμετάλλευσης του τεχνολογικού προβαδίσματος αλλά και διαρκούς συμπίεσης του μεταβλητού κόστους η αυτοματοποίηση των πλοίων αποτελεί κύριο άξονα της αναδιάρθρωσης των παραδοσιακών ναυτιλιών .

Το σύνολο των αλλαγών αυτών υποκινούμενο από την κρίση και την εντατικοποίηση του ανταγωνισμού μεταξύ όχι μόνο των Παραδοσιακών Ναυτιλιακών Χωρών και των Νέων Ναυτιλιακών Χωρών, γενικότερα των χωρών του ΟΟΣΑ και των αναπτυσσόμενων χωρών , αλλά και των επιμέρους εθνικών στόλων μεταξύ των ίδιων ομάδων κυρίως στην περίπτωση των δοκιμαζόμενων παραδοσιακών ναυτιλιών, θα επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές και στον τρόπο ενσωμάτωσης των στόλων της πλειοκτησίας πολλών ΠΝΧ στην εθνική οικονομία των χωρών πραγματικής ιδιοκτησίας. Πρόκειται για την εμφάνιση, όπως αναλύεται στην παράγραφο Β.3.3 , των Διεθνών Νηολογίων στη δημιουργία των οποίων πρωτοπορούν παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες που αντιμετώπισαν την κάθετη πτώση της εγγεγραμμένης στα νηολόγια τους χωρητικότητας.

---

---

### B.3.1. Η αναδίπλωση των παραδοσιακών ναυτιλιών.

Μεταξύ του 1970 και του 1980 η συμμετοχή των σημαιών ευκολίας θα αυξηθεί από 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε 27,3%. Μετά από μία μικρή περίοδο σχετικής κάμψης θα σημειώσει και πάλι άνοδο, πριν ήδη τα μέσα της δεκαετίας, ενώ το 1989 η συμμετοχή των νηολογίων αυτών στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται σε 30,8% (1).

Στο επίπεδο της απόλυτης χωρητικότητας η άνοδος των σημαιών αυτών θα είναι σχεδόν χωρίς διακοπή (πρβλ. Πίνακα Β.2.IV σ.229). Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια το μεγαλύτερο μέρος των μεταβολών αυτών οφείλεται στην αύξηση της χωρητικότητας πλοιοκτησίας των ΠΝΧ

---

(1) 33,8% αν δεν ληφθούν υπόψη οι μεταβολές λόγω της κατάταξης ορισμένων νηολογίων στην κατηγορία των σημαιών ευκολίας, (πρβλ. Πίνακα Β.2.III ανωτέρω σ.227) .

υπό τις σημαίες αυτές. Ο χαρακτηρισμός flags of necessity (1) που έχει δοθεί από την πλοιοκτησία δεν θα ήταν δυνατόν να είναι περισσότερο επίκαιρος (2). Η προσφυγή όμως στη χρήση των νηολογίων αυτών δεν θα καταστεί δυνατόν να αντισταθμίσει όπως τονίστηκε τις απώλειες στο επίπεδο των εθνικών νηολογίων (3). Για μία ακόμη φορά όμως θα πρέπει να γίνει η διαφοροποίηση μεταξύ χωρών. Για τη δεκαετία του 80 ως την εμφάνιση της ανάκαμψης στις ναυλαγορές ο τελικός ισολογισμός ανάμεσα στις δύο κατηγορίες χωρητικότητας δεν θα είναι αποδεδειγμένα θετικός παρά για μόνο δύο από τις κυριότερες ναυτιλιακές δυνάμεις του ΟΟΣΑ, την Ιαπωνία και την Ελλάδα, και μάλιστα στην περίπτωση της Ελλάδας μόνο για την περίοδο 1981 - 1984, όπως φαίνεται από τους Πίνακες Β.3.Ι και Β.3.ΙΙ.

(1) σημαίες αναγκαιότητας

(2) πρβλ. Committee of Greek Shipping Co-operation, Πεπραγμένα του Συμβουλίου (1983-1985) Γενική Συνέλευση 23 Μαΐου 1985, θέμα 1 σ.3 "Τελευταίως αναγγέλθηκε από επίσημα χείλη, ότι η στροφή προς τις σημαίες ευκολίας θα ήταν μία διέξοδος για τον Βρετανό εφοπλιστή, προκειμένου το πλοίο του να γίνει συναγωνίσιμο, στην επιδίωξη επιβιώσεως του. Ήδη η Νορβηγία, Γερμανία και άλλες ναυτιλίες Ευρωπαϊκών χωρών στρέφονται προς αυτές τις σημαίες, που ευφυώς έχουν χαρακτηριστεί Flags of necessity, με διαφόρους μεθόδους, ήτοι Joint Ventures, διπλή εθνικότητα του πλοίου κλπ. Πρόσφατα ακόμη και η Γαλλία, παλαιά πολέμια και κατήγορος των σημαίων αυτών, στρέφεται προς αυτές."

(3) Άλλη μία διέξοδος για τις ναυτιλίες των παραδοσιακών χωρών αποτελεί και η διαχείριση πλοίων υπό άλλες σημαίες. Στο σημείο αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολος ο διαχωρισμός μεταξύ ναυλώσεων-τεχνασμάτων, πραγματικών ναυλώσεων και ανάθεσης της διαχείρισης πραγματικά σε εταιρείες άλλων χωρών. Για το νορβηγικό στόλο περίπου προς τα τέλη της κρίσης και πριν τη δημιουργία του ΝΙΣ υπολογίζεται ότι περίπου ίσο αριθμό με τα πλοία νορβηγικής πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας αποτελούσαν τα ναυλωμένα από Νορβηγούς πλοιοκτήτες πλοία τα οποία διαχειρίζονταν νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρείες βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/3/87, σ.32.

## Πίνακας Β.3.1

Μεταβολές υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας  
του τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών  
του ΟΟΣΑ\*1981-1984 σε χιλιάδες DWT

	Τοννάζ υπό εθνική σημαία				Τοννάζ υπό Σ.Ε (α)
	1981	1984	Μεταβολή 1981-4	% Μεταβολή 1981-4	Μεταβολή 1981-84
Ελλάδα	73.514	62.237	-11.277	-15,3%	+13.826
Ιαπωνία	67.497	64.624	-2.873	-1,4%	+3.779
Ην. Βασ.	41.273	24.140	-17.133	-41,5%	+2.423
Νορβηγία	38.502	30.605	-7.897	-20,5%	+2.643
ΗΠΑ	28.582	29.140	+558	+0,2%	-11.476
Γαλλία	20.112	15.093	-5.019	-25,0%	x < -237 (β)
Ιταλία	17.429	14.939	-2.490	-14,3%	-736
ΟΔΓ	12.410	9.519	-2.891	-23,2%	+86
Σύνολο	299.319	250.297	-49.022	-16,4%	+10.308 (β)
Σύνολο παγκ.	697.188	683.286	-13.902	-2,0%	+4.845 (α)

\* η κατάταξη ακολουθεί την ιεραρχία στον παγκόσμιο στόλο το 1981 αφαιρουμένων των εκτός ΟΟΣΑ χωρών. Με την εξαίρεση της ΕΣΣΔ πρόκειται για σημαίες ευκολίας, συγκεκριμένα τη Λιβερία και τον Παναμά, 1ο και 4ο στόλο αντίστοιχα στα μέσα του έτους αυτού. Δεν περιλαμβάνεται η Ισπανία (11η πριν την ΟΔΓ) .Με βάση κ.ο.κ

(α) Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Μπαχάμες και Βερμούδες

(β) η UNCTAD δεν δίνει στοιχεία το 1984 για τη Γαλλία γιατί το συνολικό τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας της χώρας αυτής ανέρχεται σε λιγώτερο από 0,5% του τοννάζ των Σ.Ε (202.542 x 0,5% =1.013). Επομένως και η συνολική μεταβολή έχει υπολογιστεί προσεγγιστικά με περιορισμένη όμως απόκλιση.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία για το τοννάζ υπό εθνική σημαία OCDE, Les Transports Maritimes 1981 και 1984, Paris 1982 και 1985 αντίστοιχα και για το τοννάζ υπό σημαίες ευκολίας UNCTAD, Propriete effective des flottes de libre immatriculation 1981, TD/B/C.4/231, 13/11/81 και UNCTAD, Beneficial ownership of open-registry fleets 1984, TD/B/C.4/290.



Παρόλο που ο κατάλογος των σημαίων που περιλαμβάνονται στις στατιστικές πραγματικής ιδιοκτησίας της UNCTAD δεν είναι εξαντλητικός εν τούτοις με την εξαίρεση της Μάλτας δεν παραλείπεται για τις δύο ημερομηνίες του Πίνακα Β.3.Ι κανένα σημαντικό νηολόγιο αυτής της κατηγορίας. Ακόμα όμως και αν συμπεριληφθεί η Μάλτα το τοννάζ της το 1981 ανέρχεται σε 2,1 εκ. dwt και δεν αλλοιώνει τα σχετικά συμπεράσματα. Όπως διαπιστώνεται από τα στοιχεία του Πίνακα για τις παραδοσιακές χώρες που παρουσίασαν σχετική παρακμή την προηγούμενη περίοδο ως την εμφάνιση της κρίσης το τελικό αποτέλεσμα καταλήγει σε απαγκίστρωση, σε όρους ιδιοκτησίας χωρητικότητας, από τον κλάδο. Το φαινόμενο όμως αυτό θα παρατηρηθεί και για τον νορβηγικό στόλο που είχε εμφανίσει στοιχεία παρακμής προς το τέλος της πρώτης αυτής περιόδου. Αντίθετα για την Ιαπωνία και την Ελλάδα οι σημαίες ευκολίας παρουσιάζονται επαρκείς διέξοδοι στην προσπάθεια για επιβίωση μέσα στην κρίση και διατήρηση των σχετικών μεριδίων στην αγορά σε ποσοτικούς όρους. Αξιοσημείωτες είναι οι περιπτώσεις της Ιταλίας και κυρίως των ΗΠΑ όπου αν το τοννάζ υπό εθνική σημαία εμφανίζει σταθερότητα το τοννάζ υπό σημαίες ευκολίας μειώνεται από 61.242 σε 49.766 χιλιάδες dwt (1). Για τις υπόλοιπες χώρες του Πίνακα εκτός Ιαπωνίας πάντα και Ελλάδας οι απώλειες στο υπό εθνική σημαία τοννάζ, που δεν αντισταθμίζονται σε καμμία περίπτωση από την προσφυγή στις σημαίες ευκολίας, κυμαίνονται μεταξύ 15% περίπου και ενός τετάρτου της χωρητικότητας. Η εξαίρεση στην

(1) αξίζει να ερευνηθεί κατά πόσο η μείωση αυτή οφείλεται στην χωρητικότητα των εταιρειών πετρελαίου. Η αμερικανική περίπτωση γενικά χαρακτηρίζεται από προστατευτική πολιτική στη ναυτιλία στην περίοδο αυτή ακόμα και με διμερείς συμβάσεις για διαφύλαξη φορτίων.

## Πίνακας Β.3.ΙΙ

Μεταβολές υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας του τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών του ΟΟΣΑ\* 1984-1987 σε χιλιάδες DWT

	Τοννάζ υπό εθνική σημαία				Τοννάζ υπό Σ.Ε (α)
	1984	1987	Μεταβολή 1984-7	% Μεταβολή 1984-7	Μεταβολή 1984-87
Ιαπωνία	64.624	54.669	-9.955	-15,4%	+10.887
Ελλάδα	62.237	42.776	-19.461	-31,3%	+8.743
ΗΠΑ	29.140	29.111	-29	-0,0%	-10.766
Νορβηγία	30.605	9.657	-20.948	-68,4%	+8.703
Ην. Βασ.	24.140	11.677	-12.463	-51,6%	+113
Ιταλία	14.939	12.178	-2.761	-18,5%	-x,378<=x<=1.459
Γαλλία	15.093	8.407	-6.686	-44,3%	+x,756<=x<=1.768
ΟΔΓ	9.519	5.659	-3.860	-40,6%	+1.327
Σύνολο	250.297	174.134	-76.163	-30,4%	+19.000 (β)
Σύνολο παγκ.	683.286	640.764	-42.522	6,2%	+13.840 (α)

\* η κατάταξη ακολούθησε την ιεραρχία στον παγκόσμιο στόλο το 1984 αφαιρουμένων των εκτός ΟΟΣΑ χωρών (Ισπανία 12η) που εκτός της ΕΕΣΔ και των Σ.Ε, Λιβερίας, Παναμά και Κύπρου περιλαμβάνουν την Κίνα (9η) την Κορέα (13η) την Σιγκαπούρη (14η) και την Ινδία (15η) πριν την 16η ΟΔΓ, σε κ.ο.κ

(α) Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Μπαχάμες και Βερμούδες

(β) η UNCTAD δεν δίνει στοιχεία το 1984 για τη Γαλλία γιατί το συνολικό τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας της χώρας αυτής ανέρχεται σε λιγώτερο από 0,5% του τοννάζ των Σ.Ε (202.542 x 0,5% = 1.013) ομοίως για την Ιταλία το 1987 (216.382 x 0,5% = 1.082). Επομένως και η συνολική μεταβολή έχει υπολογιστεί προσεγγιστικά με περιορισμένη όμως απόκλιση επίσης.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία για το τοννάζ υπό εθνική σημαία OCDE, Les Transports Maritimes 1984 και 1987, Paris 1985 και 1988 αντίστοιχα και για το τοννάζ υπό σημαίες ευκολίας UNCTAD, TD/B/C.4/309/Add.1, 24/11/1987 και UNCTAD, Beneficial ownership of open-registry fleets 1984, TD/B/C.4/290.

περίπτωση αυτή, προς τα άνω, εντοπίζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο το τοννάζ του οποίου θα μειωθεί μέσα σε μία τριετία περισσότερο από 40%. Η μείωση αυτή είναι και η μεγαλύτερη σε απόλυτους όρους.

Στο διάστημα ανάμεσα στο 1984 και στο 1987 η καθόλου επίζηλη πρωτοκαθεδρία στην μείωση του τοννάζ υπό εθνική σημαία, τόσο απόλυτα όσο και σχετικά, περνά στη Νορβηγία ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο θα απωλέσει το μισό τοννάζ υπό τη σημαία του περιοριζόμενο έτσι στο 65% περίπου της χωρητικότητας του στην αρχή της δεκαετίας τα 1981. Για όλες τις χώρες του Πίνακα Β.3.II οι ρυθμοί απώλειας επιταχύνονται όχι μόνο σε σχετικούς αλλά και σε απόλυτους όρους - εκτός από το ήδη εξαντλημένο άλλοτε κράταιό Ηνωμένο Βασίλειο - μετά τη δεύτερη βασειά ύφεση στην περίοδο αυτή. Ανάμεσα στο 1984 και στο 1987 μόνο η Ιαπωνία θα καλύψει τις απώλειες του εθνικού νηολογίου μέσα από την προσφυγή στις σημαίες ευκολίας. Οι υπόλοιπες σημαίες ευκολίας πλην των κύριων που υπολογίζονται από την UNCTAD δεν διαθέτουν και πάλι το ανάλογο τοννάζ ώστε να μπορούν να αλλοιώσουν την τελική εικόνα. Το 1987 η Μάλτα διαθέτει 2.853 χιλ. δwt υπό τη σημαία της έναντι 2.102 το 1984, οι νήσοι Κάυμαν 1.051, ο Αγ.Βικέντιος 1.133 και το Βανουατού λιγώτερο από 1.000 χιλ.δwt. Σημαντικότερη και υπολογίσιμη είναι η άνοδος του νηολογίου του Γιβραλτάρ με συνολικό τοννάζ περί τους 5.000 χιλ. δwt ενώ η περίπτωση των Φιλιππινών είναι περισσότερο αμφιλεγόμενη (1). Ακόμα και αν ληφθούν υπόψη τα νηολόγια αυτά το συμπέρασμα ότι οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες σαν σύνολο απαγκιστρώνονται μερικά από την πλοιοκτησία παραμένει. Αυτό όμως δεν

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.236-237.

σημαίνει ότι δεν συσπειρώνονται γύρω από τους πλέον προωθημένους κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας. Θα υπάρξουν περιπτώσεις επιχειρήσεων που θα αποσυρθούν από την πλοιοκτησία αλλά όχι και από την διαχείριση κωρητικότητα (1) ενώ για την περίπτωση της Βρετανίας είναι εμφανής η τάση συσπείρωσης σε δραστηριότητες - εκτός από τους πλέον εξειδικευμένους τύπους πλοίων θέμα το οποίο θα εξεταστεί αμέσως στη συνέχεια - όπως η παροχή τεχνογνωσίας, η οργάνωση της διακίνησης με συνδυασμένες μεταφορές και η διαχείριση των στόλων (2). Ιδιαίτερα στις τακτικές γραμμές η αναδιοργάνωση της αλυσίδας της μεταφοράς στη βάση του Ε/Κ θα οδηγήσει στην επέκταση των δραστηριοτήτων των σχετικών επιχειρήσεων στις χερσαίες μεταφορές και στην πρακτόρευση των φορτίων τους αξιοποιώντας τις εφαρμογές της πληροφορικής (3). Ακόμα στα πλαίσια της αναζήτησης ανταγωνιστικότερων συνθηκών εκμετάλλευσης των πλοίων παρατηρήθηκε σε ορισμένες περιπτώσεις και μετακίνηση μεταξύ νηολογίων του ΟΟΣΑ (4), η έκταση

---

(1) Βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/6/85

(2) πρβλ. L' Huiller D. et Chayat El, Internationalisation de l' economie et des transports Maritimes, Rapport CRET op.cit. 1981, σ. XXX.

(3) Τάση που εκδηλώθηκε κατ' αρχήν στις ΗΠΑ αλλά και στην Ευρώπη. Αναφέρονται οι περιπτώσεις της νορβηγικής Høegh Lines, του pool ACT/PACE και της Maersk αλλά και της Malaysian International Shipping Co., βλ. Journal pour le Transport International, 14/3/86, σ. 1129 περίληψη δηλώσεων Er. Waage-Nielsen προέδρου της Barber Blue Sea. Βλ. επίσης Lloyd's Shipping Economist, 2/90 σ. 35 για την από νωρίς επέκταση της ιταλικής Finmare στην οργάνωση της διακίνησης.

(4) περίπτωση νορβηγικών πλοίων υπό ολλανδική σημαία, Ναυτικά Χρονικά, 31/3/86 και περίπτωση σουηδικών πλοίων υπό φινλανδική σημαία με βάση ναύλωση μετ' επιστροφής, βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris 1982, σ. 81.

της οποίας είναι δύσκολο να υπολογισθεί αλλά εκτιμάται ότι θα πρέπει να είχε περιορισμένες διαστάσεις. Σε κάθε περίπτωση οι πιέσεις των εκπροσώπων των πλοιοκτητών ασκούσαν στην κατεύθυνση της διευκόλυνσης της φυγής και καταφυγής των παραδοσιακών ναυτιλιών σε νηολόγια εκτός του εθνικού (1). Παρόλα αυτά, όπως αναλύθηκε παραπάνω, οι χώρες του ΟΟΣΑ θα απαγκιστρωθούν σε ποσοτικούς όρους σε ένα σημαντικό και κυρίως πρωτοφανή βαθμό από τον κλάδο με επιπτώσεις ακόμα και σε κλάδους υποδομής (2) που όμως θα αποτελέσουν δυνατά οχυρά των παραδοσιακών χωρών. Σαν παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο το Λονδίνο εξακολουθεί μετά την κρίση να κατέχει το 50% του όγκου των ναυλομεσιτικών εργασιών και των ναυτάσφαλειών ενώ οι βρετανικές τράπεζες το 50% των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων και των ναυτιλιακών εμπορικών συναλλαγών (3). Παράλληλα ο νηογνώμονας των Lloyd's κατέχει το 25% της αντίστοιχης αγοράς σε όρους κωρητικότητας (3). Οι κινήσεις προς κρίκους της μεταφορικής αλυσίδας στους οποίους οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα συνοδεύτηκαν από προσπάθειες για νέους συνδυασμούς των συντελεστών παραγωγής

---

(1) Οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες είχαν αρχίσει ενέργειες για τη διευκόλυνση της νηολόγησης πλοίων τους σε άλλες χώρες του ΟΟΣΑ από τις αρχές της δεκαετίας, βλ. Lloyd's List 5/10/82. Προς τη κατεύθυνση αυτή στόχευαν επίσης η συμφωνία των πλοιοκτητών με τα συνδικάτα και η θέσπιση ρυθμίσεων που θα διευκόλυναν την έξοδο σε άλλες σημαίες και τη διεθνοποίηση της σουηδικής ναυτιλίας στις αρχές του 83. βλ. Norwegian Shipping News 3/1984, στο, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών MEMO 45/84.

(2) βλ. π.χ τη στροφή του Γερμανικού νηογνώμονα προς την ανάπτυξη της έρευνας, την τεχνική των υποθαλάσσιων γεωτρήσεων, τα προγράμματα πληροφορικής, καθώς αντιμετώπιζε μείωση πλοίων, βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/7/85, σ.6

(3) βλ. Journal de la Marine Marchande 12/10/90.

όπως οι μικτές επιχειρήσεις, joint-ventures, στην κατεύθυνση Βορρά-Νότου χωρίς να παραγνωρίζεται ότι σε πολλές περιπτώσεις αποτέλεσαν στην ουσία τον Δούρειο Ίππο μετατροπής ενός νηολογίου σε οίωναί, έστω, σημαία ευκολίας όπως στην περίπτωση των Φιλιππινών (1). Ακόμα όμως και στην περίπτωση αυτή σημειώθηκαν ωφέλειες από την εισαγωγή τεχνικών διαχείρισης των πλοίων (2) γεγονός που την διαφοροποιεί από την περίπτωση των καθεαυτο σημαίων ευκολίας. Ιδιαίτερη σημασία απέκτησαν οι joint-ventures την περίοδο κατά την οποία η ψήφιση μίας σύμβασης για τη νηολόγηση των πλοίων με την οποία θα καταργούντο στην ουσία οι σημαίες ευκολίας υπό την γνωστή τους μορφή έδειχνε επικείμενη (3). Ο εναλλακτικός - σε σχέση με τις προσπάθειες της UNCTAD - χαρακτήρας τέτοιων μορφών συνεργασίας Βορρά-Νότου υπήρξε κατά ανοικτή ομολογία καθοριστικός στην προσπάθεια ανάπτυξης ενός πλαισίου παρόμοιων συνεργασιών από τη δυτική πλοιοκτησία (4). Οποσδήποτε η γνησιότητα ή μη παρόμοιων μορφών συνεργασίας έγκειται στον αν αυτές αποβλέπουν στην οικονομική και ναυτιλιακή ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών και στο αν προκαλούν ή όχι μεταφορά τεχνολογίας όπως τίθεται θεωρητικά ακόμα και από εκπροσώπους της δυτικής - και μάλιστα ελληνικής - πλοιοκτησίας (4).

---

(1) Βλ. και ανωτέρω Β.2.α. Οι σχετικές ρυεμίσεις είχαν εεσπισθεί στις Φιλιππίνες από το 1977, Ναυτικά Χρονικά, 15/6/86, σ.8.

(2) *ibid.*

(3) πρβλ. ανωτέρω Β.2.1 για τις κατευθύνσεις του ΙΡG.

(4) πρβλ. σχετικές ενέργειες του International Chamber of Commerce στη δεκαετία του 80, βλ. Lloyd's List 4/8/84.

(4) Βλ. Εκθεση Π.Κοσμάτου, εκπροσώπου του Κομίτου στην Conference on Maritime Joint Ventures, Λονδίνο 17-18/5/84, προς τα μέλη του Κομίτου, Λονδίνο, Μάιος 1984 καώς και Concluding Remarks στην εν λόγω Conference του Προέδρου J.Kruse, δακτυλογραφημένα.

Στην πράξη οι μικτές επιχειρήσεις δεν φάνηκε να έλαβαν την αναμενόμενη έκταση. Η σχετική δραστηριότητα όμως (1) αποτέλεσε ισχυρή ένδειξη τόσο των φόβων της δυτικής πλοιοκτησίας για κατάργηση των σημαίων ευκολίας όσο και της εντατικοποίησης της προσπάθειας για συμπύεση του μεταβλητού κόστους μέσα από την προσφυγή σε φθηνή ναυτική εργασία. Παράλληλα στα μέσα της κρίσης έδειχναν να αποτελούν μία διέξοδο στις αυξανόμενες περιπτώσεις διαφύλαξης φορτίων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Καθόλου παράδοξα οι μικτές επιχειρήσεις πέτυχαν πιά πολύ στην κατεύθυνση Νότου-Νότου (2). Περισσότερο οι πλέον καθυστερημένες ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες χώρες (3) ή διαφορετικά όσες κινούνταν στην κατεύθυνση των σημαίων ευκολίας (4) θα ήταν δυνατόν να στραφούν προς αυτή τη μορφή συνεργασίας στην κατεύθυνση Βορρά-Νότου. Η ανάπτυξη των ναυτιλιών των ΝΝΧ προχώρησε τελικά με αυτόνομους όρους σε σχέσεις περισσότερο αντίθεσης παρά συνεργασίας με την πλοιοκτησία των ΠΝΧ από τις οποίες οι πιά σκληρά δοκιμαζόμενες όπως η Αγγλία (5)

---

(1) η δημιουργία και επέκταση ναυτιλιακών εταιρειών μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών προβλέπεται και από την LOME II, Παράρτημα XIX, 3.ii, μεταξύ χωρών ΑΚΕ και ΕΟΚ.

(2) βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/4/85 σ.13.

(3) πρβλ. σχετική κατεύθυνση Κένυας σε σχέση με την ανάθεση της διαχείρισης της εθνικής εταιρείας τακτικών γραμμών της χώρας σε δυτικογερμανική επιχείρηση, βλ. Lloyd's List 15/2/84, καθώς και του Περού και της Ακτής του Ελεφαντοστού σε συνεργασία με τη Νορβηγία, Journal de la Marine Marchande, 3/2/83, σ.239.

(4) Δημιουργία joint-venture με το Group Salen στην περίπτωση των Φιλιππινών, βλ. INTERCARGO, Speech given by Mr. Christian Salen at UNCTAD Committee of Shipping, Geneva, 10th Session on June 16, 1982, πολυγραφημένο, σ.1.

(5) για την βρετανική περίπτωση, βλ. L'Huillier D, op.cit. σ.XV.

και η Νορβηγία έδειξαν όμως ιδιαίτερο ενδιαφέρον και προχώρησαν περισσότερο στην κατεύθυνση των μικτών επιχειρήσεων (1), κατεύθυνση στην οποία ήρθε αργός και η συγκεκριμένη πολιτική των αρμόδιων φορέων (2) ενώ προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκαν και σουηδικές εταιρείες (3).

Στην πράξη όμως η διεθνοποίηση των περισσότερων συντελεστών της παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και η χρησιμοποίηση

- (1) Καταγράφονται διάφορες μορφές συνεργασίας όπως για παράδειγμα αυτή της Nordenfjelsek Shipping, θυγατρικής της εφοπλιστικής εταιρείας Kosmos με την κινεζική ναυτιλιακή εταιρεία Cosco, για συνεργασία σε περισσότερο τεχνικά θέματα, βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/7/86, σ.32, έως ευρύτερης μορφής συνεργασίες όπως αυτής του Περού που ζήτησε την βοήθεια της Νορβηγίας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας του. Συνεργασία μορφής μικτής επιχείρησης πραγματοποιήθηκε και στην περίπτωση της Μαλαισιανής επιχείρησης Perbadanan Nasional Shipping Line και της νορβηγικής Stolt Tankers and Terminals για την εκμετάλλευση product-carriers, βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/7/86 ενώ η Jebesen ήρθε σε συνεργασία με εταιρείες από την Αίγυπτο, το Χονγκ-Κονγκ και την Ιορδανία, βλ. Financial Times, 18/4/84.
- (2) βλ. Financial Times 18/4/84 και Journal de la Marine Marchande 3/2/83, σ.239 για την περίπτωση της Νορβηγίας. Την εποχή αυτή οι χώρες που είχαν εκδηλώσει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον ήσαν χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Λατινικής Αμερικής, βλ. JMM, 3/2/83, σ.239. Τα γνωστότερα όμως παραδείγματα συνεργασίας νορβηγικών επιχειρήσεων με επιχειρήσεις του τρίτου κόσμου περιλαμβάνουν τις λιγότερο ανεπτυγμένες από τις χώρες των περιοχών αυτών όπως η Μαλαισία, η Κίνα και το Περού. Δεν περιλαμβάνεται ουσιαστικά ή περίπτωση των τακτικών γραμμών στις οποίες οι εξελίξεις τόσο οικονομικές όσο και θεσμικές διαφοροποιούν τα αίτια αναζήτησης μορφών συνεργασίας ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων.
- (3) η Nordstrom & Thulimb δημιούργησε δύο joint-ventures με χώρες της Μέσης Ανατολής: το Κατάρ, με την Qatar Bulk Ocean Transport co, ενώ νωρίτερα είχε συστήσει την Saudi-Scandinavian Carrier co Ltd., σε συνεργασία με Ιαουδάραβα επιχειρηματία, βλ. Norwegian Shipping News, 9/84, ενώ η Salen εκτός από την περίπτωση των Φιλιππινών είχε προχωρήσει σε σύσταση κοινής επιχείρησης και στο Μαρόκο, βλ. INTERCARGO, op.cit. σ.2



πληρωμάτων των αναπτυσσόμενων χωρών από τις παραδοσιακές ναυτιλίες , συντέλεσαν πολύ αποτελεσματικότερα στην μεταφορά του αναγκαίου know-how στις αναπτυσσόμενες και ειδικότερα στις NBX. Ο συνδυασμός της ανόδου των τελευταίων στο διεθνές εμπόριο, αλλά ορισμένων από αυτές και σε κλάδους συγγενείς με την καθεαυτή θαλάσσια μεταφορά όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (1) αλλά και ο μεγάλος αριθμός των " καλά πειραρχημένων " πληρωμάτων της περιοχής του Ειρηνικού, εκπαιδευμένων πολλών από αυτών ακριβώς σε δυτικά πλοία, δεν ήταν δυνατόν παρά να οδηγήσει στην ανοδική τους πορεία στον παγκόσμιο στόλο. Δεν πρόκειται μόνο για τη μείωση των δυνατοτήτων των cross-traders να επωφεληθούν από συγκεκριμένες μεταφορικές ροές, ενώ η μείωση του ρόλου αυτής της κατηγορίας μεταφορέων έχει ήδη επισημανθεί (1) αλλά για την άνοδο πλέον, στην ίδια την κατηγορία των μεταφορέων μεταξύ τρίτων, χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (2).

Είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον όμως ότι, μέσα στην κρίση, χώρες για τις οποίες παρατηρήθηκε κάθετη πτώση της κωρητικότητας τους, τόσο υπό εθνική σημαία όσο και σε επίπεδο συνολικής πλοιοκτησίας, όπως η Νορβηγία, όχι μόνο πραγματοποιούν αξιοσημείωτες συναλλαγματικές

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.213-214.

(2) Για τη μείωση του ρόλου των τρίτων μεταφορέων, βλ.OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris 1982, σ.138.

(3) Στην περίπτωση της Ταϊβάν πριν τα μέσα της δεκαετίας του 80 υπολογιζόταν ότι ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν το λιγώτερο τρεις φορές μεγαλύτερος από τις εθνικές ανάγκες.

εισπράξεις από τον τομέα αλλά σημειώνουν και πρωτοφανή έσοδα (1). ενώ αναφέρθηκε ήδη η ισχυρή θέση της Βρετανίας στον τομέα της ναυτιλιακής υποδομής. Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητη η ανάλυση του δευτέρου σκέλους της " απάντησης " των ΠΝΧ στην κρίση και στις αλλαγές στο ΔΚΕ στη ναυτιλία.

---

---

(1) Το 1985 αποτέλεσε έτος ρεκόρ από πλευράς ακαθάριστων εσόδων από τον τομέα της ναυτιλίας, 37 δισεκατομύρια νορβηγικές κορώνες, βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1985, Paris 1986, σ.67.

### Β.3.2. Η αναδιάρθρωση των στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

Ήδη πριν την κρίση (βλ. ανωτέρω Κεφ. Α.4), παρατηρήθηκε ότι οι ναυτιλίες που παρουσίασαν στην μεταπολεμική περίοδο ως τις αρχές της δεκαετίας του 70 τις μεγαλύτερες σχετικές απώλειες στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας στράφηκαν σε εξειδικευμένους τύπους πλοίων υψηλής εντάσεως κεφαλαίου.

Ανάμεσα στο 1973 και στο 1988, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.3.III, η σύνθεση του παγκόσμιου στόλου κατά κατηγορίες χωρητικότητας

Πίνακας Β.3.III  
Συμμετοχή των διαφόρων τύπων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο  
1973-1988

με βάση κ.ο.χ

πλοία 100 κ.ο.χ και άνω

	1973		1980		1986		1988	
	% παγκ.στ.	εκ. κ.ο.χ	% παγκ.στ.	εκ. κ.ο.χ	% παγκ.στ.	εκ. κ.ο.χ	% παγκ.στ.	εκ. κ.ο.χ
Πετρ/ρα	40,0	175,0	41,7%	128,4	31,7%	127,8	31,7%	
Μικτ.φορτ.	6,8	26,2	6,2%	21,3	5,3%	20,0	5,0%	
Ορε & bulk	17,6	83,4	19,9%	111,6	27,6%	109,6	27,2%	
Γεν.φορτία	24,2	82,6	19,7%	73,2	18,1%	71,9	17,8%	
Ε/Κ	2,1	11,3	2,7%	19,6	4,8%	22,1	5,5%	
Υγραερ/α	0,8	7,4	1,8%	9,8	2,4%	9,8	2,4%	
Χημ.προϊον.	0,2	2,3	0,5%	3,6	0,9%	3,5	0,9%	
Φέρρ.& επιβατ.	1,0	7,6	1,8%	8,8	2,2%	9,7	2,4%	
Άλλα φορτ. (β)	3,4	3,1	0,7%	5,0	1,2%	4,6	1,1%	
Αλιευτικά	3,6	12,8	3,1%	13,4	3,3%	13,8	3,4%	
Άλλοι τύποι (γ)	0,1	8,2	2,0%	10,1	2,5%	10,7	2,6%	
Όλοι οι τύποι	100,0%	419,9	100,0%	404,9	100,0%	403,4	100,0%	

(α) Επιβατηγά χωρίς άλλη διάκριση για το 1973

(β) για το 1973 φορτηγιδιοφόρα, μεταφοράς οχημάτων, μεταφοράς ζώων φέρρους, πλοία εφοδιασμού, ρυμουλκά, βυθοκόροι, καλωδιακά, παγοθεραπευτικά και διάφορα πλοία. Στη συνέχεια μεταφοράς οχημάτων, μεταφοράς ζώων και sundry tankers. (γ) για το 1973 πλοία ερευνών. Στη συνέχεια και πλοία εφοδιασμού, ρυμουλκά, βυθοκόροι, παγοθεραπευτικά και άλλοι τύποι.

Πηγή: OECD, Maritime Transport, ετήσια, διάφορες ημερομηνίες.

παρουσιάζει τα εξής κύρια χαρακτηριστικά:

- Η κατηγορία των πετρελαιοφόρων παρουσιάζει όχι μόνο πτώση της ποσοστιαίας συμμετοχής της στον παγκόσμιο στόλο αλλά και απόλυτη μείωση σε όρους χωρητικότητας.
  - Παρόμοια πορεία σχετικής αλλά και απόλυτης μείωσης ακολουθούν και τα πλοία μικτού φορτίου, πορεία αναμενόμενη στα πλαίσια της κρίσης.
  - Η κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς, που όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος αποτέλεσε το δυναμικό μοχλό της ανάπτυξης του " δεύτερου κυματος " των παραδοσιακών ναυτιλιών, αυξάνει σημαντικά τη συμμετοχή της στον παγκόσμιο στόλο ο δυναμισμός της όμως προς τα τέλη της κρίσης δείχνει να εξαντλείται.
  - Η ήδη σε διαδικασία παρακμής κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου συνεχίζει την πτωτική πορεία της σε απόλυτους όρους αλλά με λιγότερο θεαματικούς ρυθμούς από όσο θα μπορούσε να αναμένεται.
  - Στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρατηρούνται οι υψηλότεροι ρυθμοί ανάπτυξης στη δεκαετία του 80. Η προστασία που παρέχει η ολιγοπωλιακή διάρθρωση των τακτικών γραμμών ερμηνεύει μόνο εν μέρει την εξέλιξη αυτή. Το μεγαλύτερο μέρος της ερμηνεύεται από τη συνεχιζόμενη εμπορευματοκιβωτισποίηση των τακτικών γραμμών στη διαδικασία αναδιάρθρωσης των παραδοσιακών ναυτιλιών.
  - Στις υπόλοιπες εξειδικευμένες κατηγορίες πλοίων παρατηρείται μία έντονη ανάπτυξη μέσα στην κρίση με σαφείς τάσεις όμως
-

στασιμότητας - τουλάχιστον - προς το τέλος της δεκαετίας.

Τέλος ας μην αγνοηθεί ότι από τις αρχές σχεδόν ως τα τέλη περίπου της δεκαετίας του 80 ο παγκόσμιος στόλος παρουσιάζει οριακές αλλά συνεχείς μειώσεις σε όρους κωρητικότητας.

Ενώ όμως στη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου ως την εμφάνιση της κρίσης υπήρξε σαφής ο περιορισμός των ανακατατάξεων ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ, τόσο σε επίπεδο ποσοτικών όρων όσο και της εξειδίκευσης των διαφόρων στόλων, στη δεύτερη αυτή περίοδο η διαπίστωση αυτή δεν ισχύει δεδομένης της ανόδου της ομάδας των αναπτυσσόμενων χωρών σε γενικό επίπεδο και των ΝΝΧ σε επίπεδο εθνικών στόλων. Η πορεία της εξειδίκευσης στις διάφορες κατηγορίες κωρητικότητας κατά ομάδες χωρών παρουσιάζει εντελώς διαφορετική εικόνα όπως φαίνεται από τους Πίνακες Β.3.IV και Β.3.V.

Ηδη έως τις αρχές της δεκαετίας του 80 οι χώρες του ΟΟΣΑ χάνουν σημαντικά μερίδια αγοράς σε όλες τις κατηγορίες καθαρής μεταφορικής κωρητικότητας. Ανάμεσα στις κατηγορίες αυτές το 1980 οι χώρες του ΟΟΣΑ παρουσιάζουν τη μικρότερη συμμετοχή στην παρηκμασμένη κατηγορία των γενικών φορτηγών ενώ διατηρούν υψηλότερα ποσοστά στους νεώτερους εξειδικευμένους τύπους πλοίων όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα πλοία χημικών προϊόντων καθώς και στην κατηγορία των άλλων φορτηγών πλοίων ακολουθώντας την πορεία που είχαν αρχίσει πριν την εμφάνιση της κρίσης όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος. Ακόμα όμως και αν ληφθούν υπόψη οι κωρητικότητες για κάθε κατηγορία υπό σημαίες ευκολίας οι απώλειες των χωρών του ΟΟΣΑ δεν αντισταθμίζονται για τις διάφορες κατηγορίες. Χαρακτηριστικό

---

## Πίνακας Β.3.ΙV

Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών  
στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας χωρητικότητας 1973 και 1980

Σε ποσοστό του παγκόσμιου στόλου με βάση κ.ο.χ

% κάθε κατηγορίας παγκόσμια ( μέσα του έτους )

	1973				
	00ΣΑ(1)	Σ.Ε(2)	(3)ΕΙΣΣΔ/Αν.Ευρ.	Υπολ.κόσμος	
Πετρ/ρα	61,4%	30,2%	3,5%	4,9%	
Μικτ.φορτ.	64,8%	31,7%	0,5%	3,0%	
Ορε & bulk	65,9%	25,0%	2,7%	6,4%	
Γεν.φορτίου	54,4%	16,1%	12,5%	16,9%	
Ε/Κ	94,5%	3,4%	0,6%	1,5%	
Επιβατηγά	77,3%	9,8%	7,5%	5,4%	
Υγρ/ρα	77,4%	18,6%	0,3%	3,7%	
Χημ.προϊον.	86,6%	8,6%	1,2%	3,6%	
Αλιευτ.	34,0%	0,5%	58,4%	7,1%	
Ερευνών	34,2%	0,7%	58,8%	6,3%	
Διάφορα(α)	74,3%	3,7%	12,3%	9,7%	
Όλοι οι τύποι	61,2%	23,0%	7,7%	8,1%	
	<u>1980</u>				
	00ΣΑ	Σ.Ε(2)	(3)ΕΙΣΣΔ/Αν.Ευρ.	Αναπτ.χώρες	Υπολ. κόσμος
Πετρ/ρα	53,3%	34,0%	3,5%	8,0%	1,2%
Μικτ.φορτ.	52,3%	34,3%	2,4%	11,0%	-
Ορε & bulk	54,0%	27,8%	5,1%	9,7%	3,4%
Γεν.φορτίου	41,7%	20,1%	13,2%	19,1%	5,9%
Ε/Κ	74,0%	11,0%	2,9%	8,4%	3,7%
Υγραερ/α	58,0%	27,3%	2,2%	11,4%	1,1%
Χημ.προϊον.	65,1%	23,5%	0,3%	11,0%	0,2%
Φέερρ.& επιβ.	72,1%	8,2%	10,3%	8,4%	0,9%
Άλλα φορτ.(β)	66,1%	25,8%	3,6%	4,5%	-
Αλιευτικά	28,3%	1,3%	58,4%	8,8%	3,2%
Άλλοι τύποι (γ)	51,4%	10,7%	15,4%	17,8%	4,7%
Όλοι οι τύποι	51,4%	27,3%	7,6%	11,0%	2,7%

(1)Γιά το 1973 δεν περιλαμβάνεται ο στόλος των Μεγάλων λιμνών.

(2)Γιά το 1973 Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Σιγκαπούρη και Σομαλία. Γιά το 1980 Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Μπαχάμες, Ομάν, Βανουατού.

(3)Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Λ.Ο.της Γερμανίας, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία και ΕΙΣΣΔ

(α) βλ.σημ.β Πίνακα Β.3.ΙΙΙ (β) και (γ) βλ.αντίστοιχα Πιν.Β.3.ΙΙΙ

Πηγή:OECD, Maritime Transport, 1973 και 1980, Παρίσι, 1974 και 1981 αντίστοιχα.

της πίεσης που δέχεται αυτή η ομάδα χωρών από τον ανταγωνισμό πρέπει να αποτελεί, παρά την έλλειψη λεπτομερέστερων στοιχείων για την πραγματική ιδιοκτησία της συγκεκριμένης χωρητικότητας, η νηολόγηση υπό σημαίες ευκολίας πάνω από το 10% ακόμα και των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ.

Ενώ η ομάδα των χωρών του Ανατολικού μπλοκ παραμένει στα ίδια επίπεδα στο σύνολο όλων των κατηγοριών και βελτιώνει σε ένα βαθμό τη συμμετοχή της σε αρκετές κατηγορίες - και στα κλασικά φορτηγά αλλά όχι στο σύνολο των νεώτερων πιά εξειδικευμένων τύπων - οι κύριες εξελίξεις έρχονται από την πλευρά της ομάδας των αναπτυσσόμενων χωρών. Παρόλες τις κάποιες δυσκολίες στη σύγκριση ανάμεσα στις δύο ημερομηνίες λόγω του ότι η ομάδα αυτή περιλαμβάνεται στην κατηγορία υπόλοιπος κόσμος το 1973 είναι εμφανές ότι η ομάδα αυτή έχει βελτιώσει τη θέση της σε όλες τις κατηγορίες χωρητικότητας. Την υψηλότερη συμμετοχή στο σύνολο της παγκόσμιας καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας παρουσιάζει, όπως είχε ήδη διαγραφεί από την προηγούμενη περίοδο, στην κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου. Παρουσιάζει όμως αξιοσημείωτη άνοδο τόσο στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ όσο και στους υπόλοιπους τύπους εξειδικευμένων πλοίων όπως τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μικτού φορτίου, καθώς και τα υγραεριοφόρα όπου θα πρέπει πάντα να συνυπολογιστεί ο παράγοντας της γεωγραφικής διάρθρωσης της παραγωγής φυσικού αερίου υποβοηθητικός της ανάπτυξης τους στον τομέα αυτό. Χαρακτηριστική είναι η μικρότερη συμμετοχή τους σε περισσότερο κλασικές κατηγορίες όπως τα δεξαμενόπλοια, κατηγορία που βάλλεται

---

Πίνακας Β.3.Υ  
Εξέλιξη της συμμετοχής των διαφόρων ομάδων χωρών  
στις διάφορες κατηγορίες της παγκόσμιας χωρητικότητας  
1986 και 1988 (μέσα του έτους)  
 Σε ποσοστά του παγκόσμιου στόλου με βάση κ.ο.κ  
 % κάθε κατηγορίας παγκόσμια

	ΟΟΣΑ		Σ.Ε(1)		(2) ΕΙΣΙΔ/Αν.Ευρ.Αναπτ.χώρες				Υπολ. κόσμος(3)	
	1986	1988 (α)	1986	1988 (α)	1986	1988 (α)	1986	1988 (α)	1986	1988 (α)
Πετρ/ρα	41,2%	35,6%	36,3%	43,3%	4,0%	4,3%	16,2%	15,3%	2,4%	1,5%
Μικτ.φορτ.	31,8%	26,0%	36,1%	49,8%	3,6%	4,4%	26,9%	19,8%	1,6%	-
Ορε & bulk	36,1%	29,1%	29,2%	34,3%	6,1%	6,6%	24,3%	25,7%	4,3%	4,3%
Γεν.φορτ.	32,6%	27,6%	19,1%	24,8%	15,4%	15,7%	23,9%	22,6%	9,0%	9,3%
Ε/Κ	59,3%	51,5%	12,7%	19,6%	4,1%	4,0%	18,3%	19,3%	5,6%	5,6%
Υγραερ/α	57,1%	50,5%	20,0%	25,4%	2,0%	2,0%	17,7%	22,1%	3,1%	0,0%
Χημ.προϊον.	34,8%	39,5%	44,1%	39,2%	0,3%	0,6%	20,3%	20,4%	0,5%	0,3%
Φέρρ&επιβ.	66,7%	64,3%	12,1%	15,9%	9,1%	8,2%	9,7%	9,5%	2,4%	2,1%
(β)										
Άλλα φορτ.	47,2%	37,8%	38,8%	44,2%	0,5%	0,7%	13,4%	17,3%	0,1%	0,0%
Αλιευτικά	26,3%	27,6%	1,2%	1,9%	57,0%	55,4%	12,6%	12,8%	2,9%	2,3%
Άλλ.τύποι (γ)	49,2%	48,8%	11,4%	12,5%	14,4%	15,1%	20,2%	18,8%	4,9%	4,8%
Όλοι οι τύποι	39,3%	34,0%	27,5%	33,2%	8,6%	8,9%	20,4%	20,0%	4,3%	3,9%

(α) Τα ποσοστά για το 1988 δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα δεδομένου ότι έχει μεταβληθεί ο κατάλογος των σημαίων ευκολίας με κύρια επίδραση στην κατάταξη κάθε κατηγορίας στις σημαίες ευκολίας ή στις αναπτυσσόμενες χώρες.

(β) πλοία μεταφοράς οχημάτων, μεταφοράς ζώων και sundry tankers.

(γ) πλοία ερευνών, πλοία εφοδιασμού, ρυμουλκά, βυσοκόροι, παγοθεραπευτικά και άλλοι τύποι.

(1) για το 1986 Κύπρος, Λίβανος, Λιβερία, Παναμάς, Μπαχάμες, Ομάν, Βανουατού. Για το 1988 Αντίγκουα, Μπαχάμες, Βερμούδες, Νήσοι Κάουμαν, Κύπρος, Γιβραλτάρ, Λίβανος, Λιβερία, Μάλτα, Παναμάς, Αγ.Βικέντιος, Βανουατού.

(2) Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Λ.Δ.της Γερμανίας, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία και ΕΙΣΙΔ

(3) Για το 1986, Βερμούδες, Κούβα, Κίνα, Νήσοι Φαρόε, Γιβραλτάρ, Ισραήλ, Β.Κορέα, Μονακό, Ν.Αφρική, Βιετνάμ, Νήσοι Φώκλαντ. Για το 1988 ομοίως εκτός Γιβραλτάρ, Μονακό, Βερμούδων και Νήσων Φαρόε.

Πηγή: OECD, Maritime Transport, ετήσιο, 1986 και 1988, Paris, 1987 και 1989 αντίστοιχα.



στον μεγαλύτερο βαθμό από την κρίση και παρουσιάζεται κάθε άλλο παρά θελκτική για επέκταση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων των χωρών αυτών. Συγκριτικά χαμηλή αλλά σαφώς ανερχόμενη είναι η συμμετοχή της ομάδας των αναπτυσσόμενων χωρών στην κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς. Οι σημαντικότερες όμως μεταβολές θα παρατηρηθούν στη διάρκεια της δεκαετίας του 80 όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.3.Υ. Στα τέλη περίπου της κρίσης, το 1986, οι χώρες του ΟΟΣΑ δεν διατηρούν πάνω από το 50% στις κατηγορίες που συμπεριλαμβάνονται στην καθαρή μεταφορική χωρητικότητα, εκτός επιβατηγών, παρά μόνο στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα υγραεριοφόρα. Ακόμα και αν το σύνολο της χωρητικότητας κάθε κατηγορίας υπό σημαίες ευκολίας χρεωθεί στην πραγματική ιδιοκτησία των χωρών του ΟΟΣΑ, όχι απόλυτα ρεαλιστική υπόθεση (1) και πάλι δεν καλύπτονται οι απώλειες αυτής της ομάδας νηολογίων. Η σημασία αυτής της πτώσης σε εποχή αρχικά στασιμότητας και από το 1982 μείωσης του παγκόσμιου στόλου είναι προφανής δεδομένου ότι όπως αναφέρθηκε ήδη (πρβλ. Πίνακα Β.3.ΙΙΙ) στην ουσία μόνο οι νεώτεροι εξειδικευμένοι τύποι πλοίων και τα μεταλλευματοφόρα και μπαλκ κάρριερς από τις βασικές κατηγορίες χωρητικότητας διασώζονται από την γενική τάση απόλυτης μείωσης των κατηγοριών, πλην επιβατηγών, που συμπεριλαμβάνονται στην καθαρή μεταφορική χωρητικότητα. Ενώ οι εξελίξεις για το Ανατολικό μπλοκ παραμένουν σε γενικές γραμμές όπως

---

(1) δεδομένου ότι την περίοδο αυτή καταγράφονται στον κατάλογο των χρηστών του εεσμού μία σειρά χώρες εκτός ΟΟΣΑ και μάλιστα με όχι αμελητέα ποσοστά όπως στην περίπτωση του Χονγκ-Κονγκ, 13% στο σύνολο των 5 κυριώτερων σημαιών ευκολίας το 1987 και 20% περίπου το 1983, βλ. UNCTAD, TD/B/C.4/266 και TD/B/C.4/309/Add.1, 24/11/87

περιγράφηκαν για τη δεκαετία του 70 ως τις αρχές της δεκαετίας του 80, για άλλη μία φορά οι εξελίξεις για την ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών κυριαρχούν. Μέσα στην χειρότερη ίσως περίοδο της κρίσης οι χώρες αυτές εκτός του σχεδόν διπλασιασμού της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο, διπλασιάζουν τη συμμετοχή τους στα πετρελαιοφόρα από την αρχή της δεκαετίας, την υπερδιπλασιάζουν στα πλοία μικτού φορτίου ενώ κατέχουν πλέον το ένα τέταρτο της παγκόσμιας χωρητικότητας των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς. Εκτός από την μεγάλη άνοδο της συμμετοχής τους στην κατηγορία των υγραεριοφόρων και τον διπλασιασμό σχεδόν του ποσοστού τους στα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων αλλά και τον τριπλασιασμό της συμμετοχής τους στην κατηγορία των άλλων φορτηγών πλοίων, εντυπωσιακή είναι η αύξηση της συμμετοχής των αναπτυσσόμενων χωρών στην εξαιρετικά υψηλής έντασης κεφαλαίου κατηγορία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το ποσοστό τους σε αυτή την κατηγορία θα υπερδιπλασιαστεί μέσα σε λίγο περισσότερο από μία πενταετία.

Παρόμοια θα είναι η φύση των εξελίξεων ανάμεσα στο 1986 και στο 1988 τελευταίο έτος για τη δεκαετία του 80 για το οποίο εξακολουθεί να υφίσταται η δυνατότητα άμεσων συγκρίσεων λόγω της μετέπειτα αλλαγής στις κατηγορίες πλοίων που παρακολουθούν οι Lloyd's. Αν και οι μεταβολές στην κατάταξη ορισμένων νηολογίων στις σημαίες ευκολίας δημιουργούν κάποια προβλήματα στην σύγκριση μεταξύ του 1986 και του 1988 δεν μεταβάλλουν παρά οριακά την γενική τάση. Η σημαντικότερη μεταβολή αφορά την περαιτέρω μείωση της συμμετοχής των χωρών του ΟΟΣΑ

---

σε όλες τις κατηγορίες καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας εκτός από τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων. Η διαφοροποίηση στην διετία αυτή προέρχεται από το γεγονός ότι αν συνυπολογιστεί όπως ακριβώς έγινε ανωτέρω η μεταβολή της συμμετοχής των Σημαιών ευκολίας (1) η οποία με μοναδική εξαίρεση τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων - στα οποία εξάλλου εμφανίζεται και η μοναδική άνοδος σε όρους σχετικής συμμετοχής για τις χώρες του ΟΟΣΑ - παρουσιάζει άνοδο για όλες τις κατηγορίες, είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι η ομάδα των χωρών του ΟΟΣΑ στο επίπεδο της πραγματικής ιδιοκτησίας πλέον σταθεροποιεί τη συμμετοχή της σε όλες τις κατηγορίες που περιλαμβάνονται στην καθαρή μεταφορική χωρητικότητα. Η κρίση αποτελεί πλέον παρελθόν και οι συνεήκες για τις υψηλότερου κόστους μονάδες επιτρέπουν την επιβίωση τους ενώ η μακρόχρονη κρίση στις ναυλαγορές έχει συντελέσει στην προσαρμογή της προσφοράς, προσαρμογή που όπως αναλύθηκε ήδη υπήρξε η σκληρότερη ακριβώς για την ομάδα των ανεπτυγμένων δυτικών χωρών.

Σε επίπεδο εθνικών στόλων, όπως διαπιστώθηκε, οι εξελίξεις στο συνολικό ποσοτικό επίπεδο είναι κοινές για το σύνολο των κυριώτερων στόλων του ΟΟΣΑ με την εξαίρεση των ΗΠΑ από την ομάδα των στόλων σε σχετική παρακμή από την προηγούμενη περίοδο, και της Ιαπωνίας από την ομάδα των ανερχόμενων, σε όρους συμμετοχής, κυριώτερων στόλων

---

(1) στην άνοδο των ποσοστών των σημαιών ευκολίας θα πρέπει να συνυπολογιστεί και ο ρόλος της κατάταξης σε αυτές ενός αριθμού νηολογίων που προηγούμενα κατατάσσονταν στις αναπτυσσόμενες χώρες ή στον υπόλοιπο κόσμο.

Πίνακας Β.3.VI  
Συμμετοχή των χωρών ΟΟΣΑ και των Σ.Ε αεροιστικά  
σε κύριες κατηγορίες χωρητικότητας 1973-88

Μέ βάση κ.ο.χ

πλοία 100 κ.ο.χ και άνω

	1973	1980	1986	1988(α)
Πετρ/ρα	91,6%	87,3%	77,5%	78,9%
Μικτ.φορτ.	96,5%	86,6%	67,9%	75,8%
Ore & bulk	90,9%	81,8%	65,3%	63,4%
Γεν.φορτ.	70,5%	61,8%	51,7%	52,4%
Ε/Κ	97,9%	85,0%	72,0%	71,1%
Υγραερ/α	96,0%	85,3%	77,1%	75,9%
Χημ.προϊον.	95,2%	88,6%	78,9%	78,7%
Σύνολο όλες οι κατηγορίες	84,2%	78,7%	66,8%	67,2%

(α) Τα ποσοστά για το 1988 δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα δεδομένου ότι έχει μεταβληθεί ο κατάλογος των σημαίων ευκολίας με κύρια επίδραση στην κατάταξη κάθε κατηγορίας στις σημαίες ευκολίας ή στις αναπτυσσόμενες χώρες. Εκφράζουν παρόλα αυτά καλύτερα την οικονομική πραγματικότητα.

Πηγή: Πίνακες Β.3.IV και Β.3.V

της προηγούμενης περιόδου. Η οπωσδήποτε ιδιαίτερη περίπτωση της Ελλάδας εξετάζεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο Β.4

Σε σχέση με την πορεία της σύνθεσης των στόλων αυτών, όπως ο Πίνακας Β.3.VII υποδεικνύει, η σημασία στην πλειονότητα των περιπτώσεων των παλαιότερων κατηγοριών χωρητικότητας, που αποτέλεσαν

Πίνακας Β.3.VII  
Σύνθεση κατά κατηγορίες χωρητικότητας των κυριώτερων παραδοσιακών  
στάλων  
1973 και 1986

% συμμετοχή με βάση κ.ο.κ.

	ΗΠΑ		Ιαπωνία		Η.Βασιλ		Νορβηγ.		Ελλάδα		Ιταλία		Γαλλία		ΟΟΓ	
	73	86	73	86	73	86	73	86	73	86	73	86	73	86	73	86
Πετρ.	32%	35%	39%	31%	47%	37%	47%	34%	32%	36%	39%	32%	60%	44%	23%	11%
Μικτ. Φορτ.	0%	1%	9%	4%	8%	4%	13%	12%	6%	5%	13%	12%	5%	2%	2%	2%
Ορε& Bulk	14%	9%	26%	32%	15%	14%	24%	15%	24%	41%	19%	27%	8%	14%	24%	8%
Γεν. φορτ.	32%	20%	16%	10%	17%	10%	9%	11%	33%	14%	14%	11%	17%	15%	38%	32%
Ε/Κ (β)	14%	16%	3%	5%	4%	12%	1%	1%	0%	1%	1%	3%	2%	12%	8%	32%
LNG/ LPG	0%	6%	1%	4%	2%	6%	1%	11%	0%	0%	2%	2%	2%	4%	0%	4%
Χημ. Πρ.	1%	2%	0%	1%	0%	2%	1%	4%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	0%	4%
		(α)														(γ)

1) για το 1986 περιλαμβάνονται και τα φορτηγά/επιβατηγά η μικρή συνολική χωρητικότητα όμως των οποίων δεν αλλοιώνει τα αποτελέσματα.

2) περιλαμβάνονται και τα φορτηγιδοφόρα. Για το 1973 έγινε άρση των δύο κατηγοριών που υπολογίζονται ξεχωριστά από τους Lloyd's την ημερομηνία αυτή.

3) περιλαμβάνονται για το 1986 και τα πετρελαιοφόρα/μεταφοράς χημικών.

πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1973 και 1986.

μοχλούς ανάπτυξης για τα εθνικά νηολόγια των κυριώτερων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στις προηγούμενες περιόδους, θα μειωθεί. Καθολική, με μόνη εξαίρεση τη Νορβηγία, θα είναι η μείωση της συμμετοχής των πλοίων γενικού φορτίου στο σύνολο της κωρητικότητας. Εντελώς αντίθετη θα είναι η περίπτωση των εξειδικευμένων νεώτερων τύπων πλοίων. Χωρίς καμμία εξαίρεση εκτός από την περίπτωση της Ελλάδας όπου εμφανίζεται μία στασιμότητα σε μηδενικό επίπεδο, ακριβώς σε αυτούς τους τύπους θα στραφούν ή θα διατηρήσουν σε σημαντικό βαθμό στο εθνικό νηολόγιο, οι κυριώτερες ναυτιλιακές δυνάμεις της ομάδας των χωρών του ΟΟΣΑ. Μία εξέταση των απόλυτων μεγεθών στις δύο ημερομηνίες για τις κατηγορίες αυτές (1) αποδεικνύει ότι εκτός από τη Νορβηγία όλες οι υπόλοιπες χώρες του Πίνακα Β.3.VII παρουσιάζουν αύξηση και της απόλυτης κωρητικότητας της κατηγορίας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπό τη σημαία τους. Το ίδιο φαινόμενο θα παρατηρηθεί και στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων χωρίς καμμία εξαίρεση αυτή τη φορά ακόμα και λαμβάνοντας υπόψη ότι συνυπολογίστηκαν τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου/χημικών προϊόντων. Ταυτόσημη θα είναι η εικόνα και για τα υγραεριοφόρα πλοία. Οι παραπάνω εξελίξεις σε συνδυασμό με το γεγονός της κατοχής το 1986 μικρότερης κωρητικότητας υπό εθνική σημαία σε σχέση με το 1973, για τους υπολοίπους, εκτός Ιαπωνίας Ελλάδας και ΗΠΑ, στόλους αποδεικνύουν το μέγεθος της στροφής των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, μέσα στην κρίση στις δεκαετίες 70 και 80, προς τους σχετικά νεώτερους

---

(1) σύμφωνα με τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1973 και 1986.

εξειδικευμένους υψηλότερης έντασης κεφαλαίου τύπους πλοίων.

Η στροφή όμως αυτή συντελείται, όπως αναλύθηκε ήδη, μέσα σε πλαίσια έντονου ανταγωνισμού ακόμα και σε αυτούς τους εξειδικευμένους τύπους πλοίων από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Είναι σαφές ότι αυτή η πλευρά της αναδιάρθρωσης δεν είναι πλέον επαρκής. Σε σχέση με την κατανομή της χωρητικότητας πριν την κρίση όπου το σύνολο των αναπτυσσόμενων χωρών διέθετε μηδαμινό στην ουσία ποσοστό στους νεώτερους τύπους πλοίων, όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος, η κατάσταση έχει εντελώς διαφοροποιηθεί.

Στα παραπάνω πλαίσια οι παραδοσιακές χώρες θα εντείνουν την προσπάθεια για μείωση του μεταβλητού κόστους και κυρίως του κόστους επάνδρωσης. Η σχετική ανελαστικότητα των αμοιβών στις ανεπτυγμένες χώρες δεν θα μπορούσε παρά να οδηγήσει στην κατεύθυνση της μείωσης του αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος αλλά και στην αυξημένη χρησιμοποίηση φηνότερων πληρωμάτων του Τρίτου Κόσμου με ειδικές μισθολογικές ρυθμίσεις δεδομένου ότι οι συνεήκες της ζήτησης μέσα στην κρίση δεν ευνοούσαν την αξιοποίηση σε μεγάλο βαθμό των οικονομιών κλίμακας. (1)

Η προσφυγή στην χρησιμοποίηση αλλοδαπής εργασίας δεν υπήρξε της ίδιας έντασης για όλες τις παραδοσιακές ναυτιλίες δεδομένων των διαφορετικών ρυθμίσεων αλλά και των διαφορετικών αντιδράσεων των συνδικάτων στη ναυτιλία. Σημειώθηκε βέβαια ήδη ο ρόλος της προσφυγής

---

(1) Αποτέλεσμα της κρίσης υπήρξε η ανακοπή της γενικής τάσης κατασκευής πλοίων ιδιαίτερα μεγάλου μεγέθους αν εξαιρεθεί ο τομέας των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων και δευτερευόντως των πλοίων μικτού φορτίου, βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris, 1982, σ.89.

αυτής - που κυρίως στα πρώτα χρόνια της κρίσης υπήρξε σημαντικώτατος όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια για την ελληνική σημαία - στη διευκόλυνση της διαμόρφωσης ενός νέου ΔΚΕ στη ναυτιλία μέσω της αποκτούμενης εμπειρίας των πληρωμάτων αυτών (1) .

Η αντίδραση των συνδικάτων, δεδομένου ότι ο αριθμός συνολικά των Ευρωπαϊκών ναυτικών και μόνο θα μειωθεί ανάμεσα στο 1980 και στο 1989 από 250 σε 130.000 (2), θα καυσητερήσει τη λήψη μέτρων αύξησης της συμμετοχής φθηνής αλλοδαπής εργασίας στα πληρώματα που ακόμα και μετά την ανάκαμψη στις ναυλαγορές θα αποτελέσει κύριο στόχο των πλοιοκτητών (3). Αξίζει να αναφερθεί ότι τόσο οι ελληνικές όσο και οι βρετανικές ρυθμίσεις αποτέλεσαν στόχο της ΔΟΜ (4).

Στα μέσα περίπου της δεκαετίας του 80, τουλάχιστον 10% των

- (1) χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στα μέσα της δεκαετίας του 1985 36.000, Κορεάτες μόνο, ναυτικοί υπηρετούσαν σε 2.000 περίπου πλοία νηολογημένα κάτω από 45 σημαίες (βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1985, Paris 1986, σ.81. Το 1982 ο αριθμός των Φιλιππινέζων ναυτικών υπολογιζόταν σε 35.000 περίπου από τους οποίους μόνο το 5% απασχολείτο στον εθνικό στόλο των Φιλιππινών, βλ. Ναυτικά Χρονικά, 15/9/83, σ.25. Για τα μέσα της δεκαετίας ο αριθμός αυτός ανήρχετο σε 55.000 70% των οποίων απασχολούνται σε σημαίες ευκολίας, βλ. Chapman P.Dr. και J.Lafferty, The Plight of the Filipino seafarer, Fairplay 11/4/85. Ανάλογα στοιχεία για τη Σιγκαπούρη αναφέρουν ότι το 1978 από ένα σύνολο 4.486 ναυτικών που υπηρετούσαν σε ωκεανοπόρα πλοία, πάνω από 1000 απασχολούνταν μόνο σε πλοία Νορβηγικής, Βρετανικής και Ολλανδικής σημαίας (υπολογισμός από στοιχεία Singapore Maritime Board 1977/1978, σ.23 ).
- (2) βλ. δηλώσεις Επιτρόπου Μεταφορών της Κοινότητας Van Miert στο Journal de la Marine Marchande, 1989, σ.3252.
- (3) πρβλ. σχετική περίπτωση ρυθμίσεων στην Ολλανδία στο Journal de la Marine Marchande, 13/7/89, σ.1843. Η σχετική συμφωνία πρέπει να χρονολογείται από τα μέσα του 1987, πρβλ. Ναυτικά Χρονικά, 15/7/87, σ.6.
- (4) βλ. Lloyd's List, 10/5/84.



πληρωμάτων των στόλων της Δανίας, της ΟΔΓ, της Ολλανδίας, της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, ανάμεσα σε άλλες χώρες μέλη του ΟΟΣΑ, αποτελείται από αλλοδαπούς (1) ενώ από την άλλη πλευρά οι στόλοι της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ λειτουργούσαν υπό καθεστώς αποκλειστικά εθνικής απασχόλησης (2). Παρόλα αυτά την ίδια εποχή είχαν αρχίσει οι πιέσεις για την απασχόληση χαμηλόμισθων αλλοδαπών στον εθνικό στόλο της Ιαπωνίας (3). Η ίδια τάση παρουσιάστηκε και σε άλλες περιπτώσεις χωρών στις οποίες υπήρχε παρόμοια πρόβλεψη για αποκλειστική εθνική απασχόληση όπως η Ιταλία (4).

Παρόλες τις επιμέρους εκτιμήσεις για ορισμένες ναυτιλίες στις αρχές της περιόδου (5) υπολογίσαμε (6) ότι στη συνέχεια, στην αρχή

- (1) όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Lloyd's List, 31/3/83 η πρακτική αυτή χρονολογείται για το Η.Βασίλειο από αιώνες αλλά επισημοποιήθηκε το 1974. Το 1983 απασχολούνταν περίπου 5.800 αλλοδαποί στα βρετανικά σημαία πλοία ενώ υπολογίζεται ότι 5.500 από αυτούς ήταν ασιάτες, στοιχεία OCDE, Les Transports Maritimes 1983, Paris 1984, Πίν. XXI (b) και Journal de la Marine Marchande 14/4/83, σ.784. Τα ποσοστά πρέπει να διαφέρουν μεταξύ κατηγοριών του πληρώματος όπως για την αρχή της δεκαετίας του 80 υποδεικνύεται από την έρευνα Holleson, Employment in Sea Transport, Commission of the European Communities v/1423/1/81-EN, που αναφέρεται στο Hastings S. and Gregory D., The position of the Sea Transport Industry in the EEC, with special reference to Flags of Convenience, ITF background paper submitted to the Special Hearing convened by the European Parliament Socialist Group Transport Sub-Committee, London, November 1983, Trade Union Research Unit, Ruskin College, Oxford.
- (2) βλ. OCED, Les Transports Maritimes 1984, Paris 1985, σ.78
- (3) βλ. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, MEMO 55/84.
- (4) βλ. Journal de la Marine Marchande, 17/3/83, σ.569.
- (5) ο Α.Κορρές αναφέρει ότι το ποσοστό των αλλοδαπών το 1976 για την Αγγλία ήταν 25%, για τη Νορβηγία 23% και για την ΟΔΓ 23%, βλ. Κορρέ Α. Το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό, εκδ. IOBE, Αθήνα 1980, σ.175.
- (6) Προσέγγιση με βάση τα στοιχεία OCED.

δεκαετίας του 80, εκτός Ηνωμένου Βασιλείου, το συνολικό ποσοστό αλλοδαπών από χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ στο σύνολο της ναυτικής απασχόλησης πρέπει να κυμαίνονταν στο 10% περίπου.

Η μείωση των στόλων των χωρών του ΟΟΣΑ - ενώ αύξησε τις πιέσεις για δυνατότητα αλλοδαπής, ιδιαίτερα καμηλόμισθης, απασχόλησης στα πλοία των χωρών αυτών - μείωσε σε σημαντικό βαθμό τον αριθμό των πληρωμάτων τους, όπως ήδη αναφέρθηκε, σε γενικό επίπεδο. Ανάμεσα στο 1983 και στο 1985 η μείωση υπήρξε σχεδόν καθολική και οπωσδήποτε σημαντική για τις ναυτιλίες του ΟΟΣΑ (1) στο επίπεδο του συνόλου των ναυτικών κάθε εθνικού στόλου, συνέχεια της τάσης που είχε εμφανιστεί ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 70 (2).

Στο επίπεδο της σχέσης εθνικής προέλευσης/μη εθνικής προέλευσης ναυτικών οι τάσεις που παρουσιάζονται στους διάφορους εθνικούς στόλους διαφέρουν. Στο σύνολο της περιόδου όμως φαίνεται ότι σημαντικώτερες ποσοστιαίες μειώσεις υπέστη η κατηγορία των αλλοδαπών ναυτικών. Το γεγονός πάντως της προσφυγής των παραδοσιακών ναυτιλιών στις σημαίες ευκολίας και το ενδιαφέρον που επέδειξαν για τη

(1) Για το Ηνωμένο Βασίλειο στη διετία η μείωση ήταν 30%, για τη Γαλλία 24%, τη Δανία 17%, την Ολλανδία 15% και τη Νορβηγία 6%, ενώ για την Ιαπωνία ακόμα υψηλότερη. Το 1986 η τάση επιταχύνθηκε και η μείωση για τη Γαλλία και τη Νορβηγία υπήρξε 19%, 12% για τη Δανία και 7% για το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιαπωνία, βλ. OECD, Maritime Transport 1986, Paris 1987, σ.81. Προηγούμενα, ανάμεσα στο 1982 και στο 1983, ήδη η μείωση για διάφορες χώρες του ΟΟΣΑ κυμάνθηκε στο 5-10% ενώ για το Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ ήταν ανώτερη του ποσοστού αυτού, βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1983, Paris 1984, σ.76 και Πίνακα XX(b), σ.152.

(2) βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris, 1982, σ.94.

δημιουργία " δευτέρων ", " παράλληλων " ή " διεθνών " νηολογίων - η ορολογία ποικίλλει - συνδεόμενων με τον εθνικό κορμό και υπό εθνικό έλεγχο αλλά με κύριο στόχο την δυνατότητα χρησιμοποίησης αλλοδαπής εργασίας με χαμηλότερες από τις εθνικές αμοιβές (βλ.Β.3.3) - αποδεικνύει την σημασία του παράγοντα αυτού στην προσπάθεια μείωσης του μεταβλητού κόστους. Πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι αν το κόστος επάνδρωσης ειδικότερα μετά την αύξηση της τιμής των καυσίμων, όπως φαίνεται και από τον Πίνακα Β.3.VIII κατωτέρω, αποτελεί μικρό σχετικά μέρος του συνολικού κόστους, δεν παύει όμως να αποτελεί ταυτόχρονα και τον μόνο ίσως παράγοντα που είναι δυνατόν να επηρεασθεί τόσο άμεσα από τη διαχείριση του πλοίου μετά την κτήση του. Ο Πίνακας Β.3.VIII είναι ιδιαίτερα διαφωτιστικός ως προς τις δυνατές οικονομίες στο επίπεδο του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου με την ανάλογη επιλογή πληρώματος. Ιδιαίτερα στις περιόδους κρίσης όπου τα περιθώρια κέρδους όχι μόνον οικονομικού αλλά και κανονικού είναι εντελώς περιορισμένα, αν υφίστανται καθόλου σε πολλές περιπτώσεις, η δυνατή μείωση ακόμα και στο ένα τρίτο περίπου του κόστους επάνδρωσης του πλοίου (πρβλ.Πίνακα Β.3.IX) μπορεί κάλλιστα να αποτελεί λόγο παραμονής σε μία αγορά σε βαθεία ύφεση.

Οι παράγοντες όμως που συντελούν στην μείωση του κόστους επάνδρωσης εκτός από τις ρυθμίσεις που αφορούν την δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων αλλοδαπών είναι στην ουσία δύο : Το επίπεδο των αμοιβών και ο αριθμός του προβλεπόμενου από τις ρυθμίσεις του κάθε νηολογίου πληρώματος. Ακριβώς ο τελευταίος αυτός παράγοντας θα αποτελέσει

---

## Πίνακας Β.3.VIII

Συμμετοχή των διαφόρων στοιχείων του κόστους στο συνολικό κόστος  
1973 και 1981

	1973	1981
Πλοία Ε/Κ ,1.000 Τ.Ε.Υ.'s		
Κόστος κεφαλαίου (α)	57	59
Λειτουργικό κόστος (β)	33	20
(επένδρωση)	n.a	( 9 )
Κόστος ταξιδιού (γ)	10	21
Μπαλκ κάρριερ 25.000 dwt		
Κόστος κεφαλαίου (α)	52	40
Λειτουργικό κόστος (β)	33	23
(επένδρωση)	n.a	(12)
Κόστος ταξιδιού (γ)	16	37
Μπαλκ κάρριερ 110.000 dwt		
Κόστος κεφαλαίου (α)	60	42
Λειτουργικό κόστος (β)	25	18
(επένδρωση)	n.a	( 9 )
Κόστος ταξιδιού (γ)	14	40

(α) Βασισμένο στην τιμή πλοίου παραγγελίας 1979 χρηματοδοτημένου με δάνειο κατά το 80% με τόκο 8,5% και περίοδο αποπληρωμής οκτώ ετών, υπολογισμένο σε ισόποσες δόσεις για μία 15ετία με απόδοση 10% στον ιδιοκτήτη.

(β) Με βάση μέσους όρους από 4, 13 και 5 πλοία για τα ανωτέρω πλοία κατά σειρά.

(γ) Μέσοι όροι βασισμένοι σε δρομολόγια και όρους λιμένων κατάλληλα για κάθε έναν από τους ανωτέρω τύπους πλοίων.

Πηγή: Drewry Shipping Consultants LTD, (1982), The impact of inflationary costs tendencies on dry cargo shipping operations (Survey No.25 May), J.P.Drewry London, στο Heaver T., " The treatment of ships' operating costs ", Maritime Policy and Management, 1985, vol.12, no 1, σ.σ.35-46, σ.40, Πίνακας 1 και Πίνακας 2.

τη σπονδυλική στήλη της αναδιάρθρωσης των δυτικών ναυτιλιών που θα στραφούν προς την κατεύθυνση αυτή τόσο μέσα από την προσφυγή στην

Πίνακας Β.3.ΙΧ  
Κόστος Πληρώματος το 1984 (α)

σε US\$ (β)

Εθνικότητα πληρώματος

<u>Σημεία</u>	<u>Ανωτ.αξι/κοί</u>	<u>Κατωτ.αξι/κοί</u>	<u>Κατώτερο πλήρωμα</u>	<u>Ετήσιο κόστος πληρώματος</u>
Ην.Βασίλειο	Η.Βασ.	Η.Βασ.	Η.Βασ.	1.533.000
Χονγκ-Κονγκ	Η.Βασ.	Η.Βασ.	ΔΟΜ(γ)	1.222.750
Σ.Ε	Κορεάτες	Κορεάτες	Κορεάτες	547.500

(α) εκτιμήσεις της πηγής. Δεν προσδιορίζεται τύπος και μέγεθος πλοίου πιθανώτατα μικρού ως μεσαίου μεγέθους, οπωσδήποτε όμως κύδην φορτίου όπως συμπεραίνεται από το υπόλοιπο κείμενο.

(β) Με βάση ισοτιμίες 1984.

(γ) μισθολόγιο ΔΟΜ, (ITF).

Πηγή: Διάφορες, στο Moreby D., "Crew costs", Maritime Policy and Management, 1985, vol.12, no.1, σ.σ 55-60, σ.60, μέρος του Πίνακα 8.

αυτοματοποίηση των πλοίων όσο και στην - όχι μόνο συνακόλουθη αλλά αρκετές φορές και αυτόνομη - εεσμική ρύθμιση παρόμοιων μειώσεων.

Η αναδίπλωση προς τις σημείες ευκολίας σηματοδοτεί στο σημείο αυτό τα αντικειμενικά και εεσμικά όρια των παραπάνω.

Σε σχέση με την μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος των παραδοσιακών ναυτιλιών ο Πίνακας Β.3.Χ κατωτέρω είναι ενδεικτικός (1).

(1) Αν και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε από την πηγή δεν εξασφαλίζει ιδιαίτερα τη συγκρισιμότητα των στοιχείων.

Η έρευνα επαναλήφθηκε στην δεύτερη ημερομηνία σε διαφορετικές από την πρώτη διενέργεια της εταιρείας. Δεδομένου ότι στους σκοπούς της δεν φαίνεται να περιλαμβάνεται η παρακολούθηση της εξέλιξης των μελών του πληρώματος, αλλά γενικά η εξέλιξη και οι διαφορές στο κόστος επάνδρωσης, δεν δίνονται περαιτέρω πληροφορίες για το δείγμα των εταιρειών και τον τρόπο κατάρτισης του.

Πίνακας Β.3.Χ  
Σύνθεση πληρώματος 1970 και 1983 (α)  
ΗΠΑ, Ην.Βασίλειο και Ιαπωνία

	1970	1983
ΗΠΑ	40	32
Ην.Βασίλειο	33	26
Ιαπωνία	30	23

(α) Handy-size Δεξαμενόπλοιο.

Πηγή: Plymouth Polytechnic. Στο Moreby D., " Crew costs ", op.cit., σ.58 μέρος του Πίνακα 5.

Εάν προχωρήσουμε στον υπολογισμό των μειώσεων του πληρώματος σε ποσοστιαία βάση για τις τρεις παραδοσιακές ναυτιλίες του Πίνακα Β.3.Χ παρατηρείται ότι συγκλίνουν στο 20% με ελαφρά προς τα άνω απόκλιση σε ποσοστιαία βάση στην περίπτωση της Ιαπωνίας. Η πλοιοκτησία της χώρας αυτής θα προωθήσει εξάλλου μία από τους μικρότερες συνθέσεις πληρώματος για ποντοπόρα πλοία συγκεκριμένα 11, ενώ ήδη πριν την ανάκαμψη στις ναυλαγορές το ελάχιστο όριο θα έχει κατέλθει σε 15 (1) . Το 1985 144 ιαπωνικά πλοία λειτουργούσαν με πληρώματα 18 ατόμων ενώ ήδη η επάνδρωση με 16 άτομα εφαρμοζόταν σε πειραματικό στάδιο σε 15 ποντοπόρα πλοία (2). Παράλληλα Νορβηγοί πλοιοκτήτες βασισμένοι στην αυτοματοποίηση νεοναυπηγήσεων μέσα στην κρίση θα προτείνουν, πριν τα μέσα της δεκαετίας του 80, πλήρωμα 14 ατόμων για ένα εύρος τύπων πλοίων από πετρελαιοφόρα έως και υγραεριοφόρα (3), σχήμα που έχει ήδη εφαρμοσθεί το 1985 σε

(1) Βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/6/87, σ.7.

(2) Βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1985, Paris 1986, σ.81.

(3) Βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/8/84, σ.6.

ορισμένες περιπτώσεις (1). Ήδη την περίοδο αυτή αντιμετωπίζεται το ενδεχόμενο της επάνδρωσης ποντοπόρων πλοίων με 8 έως 10 άτομα με συμπλήρωση τους κατά την προσέγγιση στα τερματικά σημεία και στη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης, δυνατότητα που αντιμετωπίστηκε αργότερα και από τους Σουηδούς εφοπλιστές (2). Παρόμοιες τάσεις θα παρουσιαστούν και στην περίπτωση της ΟΔΓ (3). Αξίζει να σημειωθεί ότι η εξοικονόμηση που προκύπτει στην περίπτωση του δεκαμελούς πληρώματος εκτιμάται σε ύψος που αντισταθμίζει σε σημαντικό μέρος το κόστος παραμονής στην εθνική σημαία σε σχέση με τις σημαίες ευκολίας (4).

Σε σχέση με τον στρατηγικό χαρακτήρα της επιλογής της πλοιοκτησίας για συμπίεση του μεταβλητού κόστους πρέπει να σημειωθεί ότι οι νομοθετικές ρυθμίσεις θα επικυρώσουν πολλές φορές αναπόφευκτες πρακτικές-τακτικές μέσα στην κρίση όπως θα αναλυθεί για την περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας. Η γενική όμως τάση υποκατάστασης εργασίας από κεφάλαιο είναι κυρίαρχη στην περίοδο. Ο Πίνακας Β.3.ΧΙ κατωτέρω που αναφέρεται σε ορισμένες από τις κυριώτερες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες αφήνει όμως πολλά ερωτηματικά για το μέγεθος της

---

(1) Βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1985, σ.81

(2) Τη σχετική διερεύνηση ανέλαβε η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών. Βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/7/87

(3) Βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/5/86 για την περίπτωση ναυπήγησης πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προγραμματισμένου να ταξιδεύει με 16 άτομα αλλά κατασκευασμένου με προδιαγραφές για 12μελές πλήρωμα.

(4) 400.000 δολάρια ανά πλοίο σε ετήσια βάση, βλ. Ναυτικά Χρονικά, 1/3/86.

Πίνακας Β.3.ΧΙ  
Απασχολούμενοι ναυτικοί ανά 1000 κ.ο.κ (α)

	1976 (β)		1986 (β)	
	Απασχολούμενοι ναυτικοί L/K*	Χωρ/τα	Χωρ/τα	Απασχολούμενοι ναυτικοί L/K*
Ην. Βασίλειο	100.216. 3	32.923.308	11.567.117	29.781 . 3
Ιαπωνία	127.624. 3	41.663.188	38.487.773	59.349(γ). 2
Νορβηγία	35.269. 1	27.943.834	9.294.630	25.895 . 3
Ο.Ο.Γ	33.102. 4	9.264.671	5.565.214	20.470 . 4
Ελλάδα	57.432. 2 (δ) 3	25.034.585	28.390.800	31.934(ε). 1

\* απασχολούμενοι ναυτικοί ανά 1000 κ.ο.κ

(α) πλοία 100 κ.ο.κ και άνω. Εξαιρούνται οι ναυτικοί που απασχολούνται σε αλιευτικά.

(β) τέλος του έτους

(γ) Την 1 Οκτωβρίου 1986.

(δ) Δεν συμπεριλαμβάνονται αλλοδαποί ναυτικοί. Στο OECD, Maritime Transport 1976 σ. 139 εκτιμάται σε πολύ περιορισμένο. Στην αντίστοιχη έκδοση για το 1977 εκτιμάται από την ίδια πηγή σαν αρκετά σημαντικός. Το 1978 ξεπερνά τους 20.000. Αν με κάποια οπωσδήποτε ενδεικτική προσέγγιση γίνει προσπάθεια να συμπεριληφθούν ο αντίστοιχος λόγος το 1976 επιτείνει τα συμπεράσματα του Πίνακα αυξάνοντας το L/K για το 1976 στα επίπεδα περίπου της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

(ε) Στις 20 Σεπτεμβρίου 1986. Σύμφωνα με τα στοιχεία Υ.Ε.Ν 31.476.

N.B. Η χωρητικότητα υπολογίζεται στα μέσα του έτους ενώ τα στοιχεία για το απασχολούμενο προσωπικό αφορούν τέλος του έτους. Σαν συνέπεια ο Πίνακας είναι ενδεικτικός των τάσεων. Οι στρογγυλοποιήσεις υποκρύπτουν αναγκαστικά κάποιες ακόμα διαφορές μεταξύ των ναυτιλιών του Πίνακα. Ο Πίνακας πρέπει ακόμα να ληφθεί υπόψη ενδεικτικά λόγω των επανειλημμένων υπομνήσεων στις διάφορες εκδόσεις για την καταγραφή των αριθμών αυτών με διαφορετικά κριτήρια για τις διάφορες χώρες. Πάντως όπως επίσης τονίζεται τα στοιχεία παρέχουν σαφείς ενδείξεις των γενικών τάσεων.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables για τη χωρητικότητα και στοιχεία για τους απασχολούμενους ναυτικούς στο OECD, Maritime Transport 1977 και 1986, Paris, 1978 και 1987 αντίστοιχα.



προσαρμογής αυτής ιδιαίτερα για χώρες με μεγάλη συνδικαλιστική παράδοση όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Νορβηγία και η Ο.Δ.Γ. Ειδικότερα η περίπτωση της Νορβηγίας πιθανόν υποδεικνύει ότι η καλή σχέση εργασίας/κεφαλαίου στις αρχές της περιόδου δεν έγινε δυνατόν να βελτιωθεί περαιτέρω σε ένα βαθμό κάρη και στον παράγοντα αυτό (1). Εμφανής βελτίωση παρουσιάζεται για την την Ιαπωνία και την Ελλάδα (2). Η ιαπωνική περίπτωση αποδεικνύει ότι οι προσπάθειες της πλοιοκτησίας της χώρας αυτής που περιγράφηκαν ανωτέρω απέδωσαν μέσα στα πλαίσια μίας ανάπτυξης του στόλου προαναταλισμένης στην μείωση του μεταβλητού κόστους ενώ η συνολική χωρητικότητα της σημαίας έχει μειωθεί, οριακά θα μπορούσε να υποστηριχθεί σε σύγκριση με τις υπόλοιπες παραδοσιακές ναυτιλίες (3). Η επιτυχία στον παράγοντα της σύνθεσης πιθανώτατα συνετέλεσε στην εξέλιξη αυτή. Πέραν όμως των θεσμικών παρεμβάσεων καθώς και του παράγοντα των αντιδράσεων των ναυτεργατών ένα σημαντικό τμήμα των διαφορών που παρατηρούνται

---

(1) Το Νορβηγικό Συνδικάτο Ναυτεργατών έχει αποδείξει τη δύναμη του σε αρκετές περιπτώσεις στο θέμα ιδίως της παραβίασης κανονισμών στα πλοία υπό σημαίες ευκολίας, πρβλ. Hastings S. and Gregory D., Sea Transport Industry in the EEC, with special reference to Flags of Convenience, op.cit. 23-31. Ειδικά σε μία περίπτωση η παρέμβαση του, αυστηρότερη αυτής του Νορβηγικού Υπουργείου Εμπορίου κατέληξε στην αυτοκτονία του Κορέατη πλοίαρχου ενός sub-standard πλοίου, πρβλ. Hastings S. and Gregory D. op.cit. σ.31. Η μάχη για τον διεθνή καταμερισμό εργασίας που αντανάκλαται πάντοτε στο εργατικό δυναμικό - και κατ'επέκταση στον ανερώπινο παράγοντα γενικώτερα - μπορεί τελικά να οδηγήσει και σε τέτοιες οριακές εκδηλώσεις...

(2) βλ. και Κεφάλαιο Β.4 κατωτέρω.

(3) Σύμφωνα με υπολογισμούς με βάση τα στοιχεία L.R.S Statistical Tables 1990, μεταξύ 1976 και 1986 η μείωση αυτή για την Ιαπωνία ήταν της τάξης του 7,6%.

στον Πίνακα τόσο διαχρονικά όσο και μεταξύ χωρών στην ίδια χρονική περίοδο έχει την ερμηνεία του στις εξελίξεις από την πλευρά του μεγέθους των παραγωγικών μονάδων των ναυτιλιών του Πίνακα. Στα πλαίσια της συρρίκνωσης της κωρητικότητας των περισσότερων παραδοσιακών ναυτιλιών παρατηρείται από τον Πίνακα Β.3.XII (1) ότι η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο εμφανίζουν την εποχή κατά την

Πίνακας Β.3.XII  
Μέση κωρητικότητα κύριων ναυτιλιών ΟΟΣΑ

	1976	1986
Ιαπωνία	6.066	5.208
Ην.Βασίλειο	11.200	5.932
Νορβηγία	13.078	5.992
Ελλάδα	8.870	13.154
Δανία	4.818	6.536
ΟΔΓ	5.054	3.350

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables αφού έχουν αφαιρεθεί τα αλιευτικά και τα αλιευτικά /κατεργασίας.

- (1) η μέθοδος υπολογισμού που ακολουθήθηκε αποτελεί καλύτερη προσέγγιση για μία σύγκριση μεταξύ διαφόρων στόλων δεδομένου ότι αν δεν αφαιρεθούν τα αλιευτικά τα αποτελέσματα μπορεί να οδηγούν σε μεγάλες αποκλίσεις για ορισμένες ναυτιλίες όπως η ιαπωνική που διαθέτουν μεγάλο αριθμό αλιευτικών. Διαφορετικά ο απλός τρόπος υπολογισμού δίνει για παράδειγμα (βλ. ΚΕΠΕ, Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1990, σ.212, Πιν.7) μέση κωρητικότητα της ιαπωνικής και της ελληνικής ναυτιλίας 3.845 και 12.590 το 1986 ενώ για το 1981 3.918 και 11.322 αντίστοιχα. Με την αφαίρεση των αλιευτικών όπως στον Πίνακα Β.3.XII τα αποτελέσματα για το 1986 έχουν, ως στον Πίνακα, 5.208 για την Ιαπωνία και 13.154 για την Ελλάδα ενώ για το 1981 υπολογίσαμε τις μέσες κωρητικότητες σύμφωνα με τα στοιχεία L.R.S σε 5.370 για την Ιαπωνία και 11.606 για την Ελλάδα.

οποία αρχίζει η μείωση των εθνικών τους νηολογίων συγκριτικά μεγάλα μεγέθη μέσης χωρητικότητας . Η πτώση όμως των νηολογίων αυτών συνοδεύεται και από την σημαντικώτατη μείωση της μέσης χωρητικότητας της δύναμης που παραμένει υπό εθνική σημαία. Κάτω από την επίδραση της εξέλιξης αυτής είναι αναμενόμενο ότι η αυξημένη συμμετοχή πλοίων μικρότερης χωρητικότητας σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο - όπου ήσαν εντονώτερα τα αποτελέσματα των οικονομιών κλίμακας - θα οδηγούσε σε μία αντικειμενική επιβάρυνση του λόγου εργασίας/ κεφαλαίου (1).

---

---

(1) Για μία οικονομετρική επαλήθευση της τάσης μείωσης στη ζήτηση ναυτεργατών στα ελληνικά πλοία λόγω των οικονομιών κλίμακας, βλ. Haralambides.H., An Econometric Analysis of the Sea-Going Labour Market, Logistics and Transportation Review, Vol.27, No.1, 1991, σ.σ.15 -31, σ.21 και 29.

### Β.3.3. Τα διεθνή νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

-----

Η πρωτοφανής μείωση των στόλων υπό εθνικής σημαία των κυριότερων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών οδήγησε στην αναζήτηση νέων τρόπων ενσωμάτωσης της ναυτιλίας τους στον εθνικό κορμό. Η εκτεταμένη φυγή κωρητικότητας οδηγούσε μακροπρόθεσμα στην μείωση του ρόλου της χώρας προέλευσης όχι μόνον σαν πηγής εργατικού δυναμικού αλλά και σαν διαχειριστικού κέντρου. Κάτω από την πίεση της ακόμα μεγαλύτερης αναδίπλωσης των χωρών αυτών προς τις σημαίες ευκολίας ή εναλλακτικά της σημαντικής απαγκίστρωσης του κεφαλαίου των χωρών αυτών από την θαλάσσια μεταφορά η ιδέα των " δευτέρων " ή " διεθνών " ή " νηολογίων ανοικτής θαλάσσης " (1), αποτέλεσε ένα είδος από μηχανής θεού για αρκετές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Δεν πρόκειται βέβαια για " νέα εφεύρεση στο χώρο της ναυτιλίας " (2). Όμως ουδέποτε άλλοτε τα νηολόγια αυτά είχαν έρθει στο προσκήνιο τόσο έντονα σαν μία τελευταία λύση στην αδυναμία των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών να αντιμετωπίσουν τον διεθνή ανταγωνισμό. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι συζητήσεις και τα σχέδια για τη δημιουργία

---

(1) off-shore. Ο σχετικά πρόσφατος χρόνος εμφάνισης των νηολογίων αυτών έχει οδηγήσει ώστε να αποδίδονται με διάφορες ονομασίες. Αυτό συμβαίνει όμως και για τις καθεαυτή σημαίες ευκολίας που αποτελούν παλαιώτερο θεσμό και εκεί εμπλέκονται και οι αντιτιθέμενες απόψεις για το χαρακτήρα των σημαιών αυτών. Υιοθετούμε εδώ τον όρο διεθνή νηολόγια ακολουθώντας τη μετάφραση των τίτλων των σημαντικότερων από αυτά. Ο όρος " ευγατρικό " φαίνεται πάντως αντικειμενικά επίσης κατάλληλος.

(2) βλ. OECD, Maritime Transport 1986 , Paris 1987, σ.72, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται με βάση την περίπτωση των Βερμούδων νήσων και των Ολλανδικών Αντιλλών

των νηολογίων αυτών κατέληξαν προς τα τέλη της κρίσης αφού η απώλεια των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των ΠΝΧ στη ναυτιλία είχε αρχίσει πλέον να κατανοείται σαν μία μη αντιστρέψιμη διαδικασία, τουλάχιστον σε ουσιαστικό βαθμό, ακόμα και κάτω από ευνοϊκότερες συνθήκες από πλευράς συγκυρίας. Τόσο η κρατική αλλά και η αντίσταση των ναυτεργατικών ενώσεων είχε σχετικά καμφθεί δεδομένης της έκτασης της προσφυγής της δυτικής πλοιοκτησίας στις σημαίες ευκολίας αλλά και του φυλλοροήματος των στόλων των χωρών αυτών ακόμα και σε επίπεδο πλοιοκτησίας και όχι μόνο νηολογίου.

Η δημιουργία του νηολογίου του Isle of Man το 1983 από το Ηνωμένο Βασίλειο - οι πλοιοκτήτες του οποίου κάρη στο καθεστώς της Κοινοπολιτείας είχαν ήδη παρόμοια πρόσβαση και στα νηολόγια των Βερμούδων και του Γιβραλτάρ (1) - ακολουθήθηκε τον Ιούνιο του 1986 από τη δημιουργία του νηολογίου των νήσων Κεργκκελέν από τη Γαλλία. Στην περίπτωση του Isle of Man ο κυριώτερος παράγοντας που το κατέστησε ελκυστικό για την βρετανική πλοιοκτησία υπήρξε ίσως η αποδοχή του ως μη σημαία ευκολίας από την ΔΟΜ ενώ τόσο η σύνθεση όσο και το κόστος επάνδρωσης ήσαν χαμηλότερα αυτών που ίσχυαν για το βρετανικό νηολόγιο (2). Στην γαλλική περίπτωση η δυνατότητα εγγραφής στο νέο νηολόγιο παρασχέθηκε μόνο για τα πλοία μεταφοράς κύδην φορτίου πλην δεξαμενοπλοίων. Οι σχετικές

---

(1) Βλ. Verbeke A. and Winkelmanns W., The strategic search for sustainable country specific advantages: The case of the European Shipping Industry, International Journal of Transport Economics, vol. XVII, no.1, February 1990, σ.58-75

(2) Βλ. OECD, Maritime Transport 1986, Paris 1987, σ.72.

εξαιρέσεις που αφορούν στην ουσία τα δεξαμενόπλοια και τις τακτικές γραμμές θα μπορούσαν να ερμηνευθούν με βάση τα εξής: Για τα δεξαμενόπλοια έχει αναφερθεί ήδη (1) η προστατευτική πολιτική της Γαλλίας σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Αυτό δεν εμπόδισε τις εταιρείες δεξαμενοπλοίων να κατηγορήσουν την κυβέρνηση για πολιτική διακρίσεων. Η εξαίρεση των τακτικών γραμμών δεν πρέπει να είναι άσχετη όχι μόνο με τον χαρακτήρα της αγοράς αυτής, όπου η κρίση είχε περισσότερο λανθάνοντα και όχι ανοικτό χαρακτήρα λόγω της ολιγοπωλιακής διάρθρωσης της, αλλά και με την διατήρηση στον τομέα αυτό ενός σχετικού πλεονεκτήματος των παραδοσιακών χωρών. Εναν ακόμη παράγοντα που πρέπει να συνετέλεσε στην εξαίρεση των τακτικών γραμμών πιθανόν να αποτέλεσε και ο Κωδικας Συμπεριφοράς των Conferences που προβλέπει καθορισμό εθνικών γραμμών και κατανομή της μεταφοράς ανάμεσα στις εταιρείες τακτικών γραμμών της χώρας εισαγωγέα και της χώρας εξαγωγέα, καθώς και οι σχετικές ρυθμίσεις της ΕΟΚ, (2) παρόλο που στα πλοία του διπλού στην ουσία αυτού νηολογίου επιτρέπεται να φέρουν τη γαλλική σημαία (3). Η νηολόγηση στο νηολόγιο των νήσων Κεργκελέν έδωσε τη δυνατότητα απασχόλησης αλλοδαπών ναυτικών κατά το 75% του πληρώματος με την προϋπόθεση της χρησιμοποίησης τουλάχιστον 4 Γάλλων αξιωματικών (4) . Η ρύθμιση αυτή υπολογίζεται ότι είχε σαν αποτέλεσμα

---

(1) πρβλ. ανωτέρω Κεφ. Α.2

(2) βλ. ανωτέρω Β.2.1

(3) πρβλ. Verbeke A. and Wilkemens W. op.cit. σ.72

(4) βλ. Verbeke A. and Wilkemens W. op.cit., σ.72, και OECD, Maritime Transport 1986, Paris 1987, σ.72 καθώς Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Τάσεις και εξελίξεις στη Μεσογειακή εμπορική ναυτιλία, Πειραιεύς, 1988, σ.σ. 17-18.

μία μείωση του κόστους επάνδρωσης της τάξης των 2.000 δολλαρίων την ημέρα (1) ή και περισσότερο (2) μειώσεις που αντιστοιχούσαν ακόμα και σε πάνω από το 50% του στοιχείου αυτού του κόστους.

Σημειώνεται ότι διατηρήθηκε για τους πλοιοκτήτες η δυνατότητα επιχορηγήσεων για τη ναυπήγηση πλοίων (1). Ένα χρόνο αργότερα από το γαλλικό δεύτερο νηολόγιο, στα μέσα του 1987, άρχισε να λειτουργεί το αντίστοιχο νορβηγικό που λόγω γενικότερης εφαρμογής αλλά και του μεγέθους της ναυτιλίας νορβηγικών συμφερόντων αποτέλεσε αντικείμενο γενικού ενδιαφέροντος. Το νορβηγικό διεθνές νηολόγιο παρέχει τη δυνατότητα εγγραφής σε αυτό όχι μόνο πλοίων νορβηγικών συμφερόντων - και μάλιστα με ειδικούς όρους που αποβλέπουν στη δυνατότητα ελέγχου - αλλά και πλοίων ξένων συμφερόντων με κάποιους όρους που καλύπτουν προφανώς τη δυνατότητα εντοπισμού και απόδοσης ευθυνών διαχείρισης. Παρόλο που δεν προβλέπεται φορολογική απαλλαγή για τους Νορβηγούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι εξακολουθούν να φορολογούνται με τους όρους του βασικού νορβηγικού νηολογίου, τα πλοία ξένης ιδιοκτησίας απαλλάσσονται από το φόρο (3). Τα τέλη νηολόγησης καθορίστηκαν στα επίπεδα των σημαιών ευκολίας. Παράλληλα στο επίπεδο της επάνδρωσης οι μόνες απαιτήσεις για την εθνικότητα του πληρώματος αφορούν τον πλοίαρχο ενώ οι ξένοι ναυτικοί απαλλάσσονται από την φορολογία. Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τους Νορβηγούς ναυτικούς. Η φορολογική αυτή μεταχείριση του μη εθνικής προέλευσης στοιχείου έχει οδηγήσει στην παρομοίωση του

---

(1) Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Τάσεις και εξελίξεις στη Μεσογειακή εμπορική ναυτιλία, Πειραιεύς, Μάιος 1988, σ.18.

(2) βλ. Verbeke A. and Wilkemens W., *op.cit.*, σ.72.

(3) βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1987, Paris 1988, σ.20-21.

τρόπου προσέλκυσης πλοίων από το NIS (1) με αυτόν των σημαίων ευκολίας (2). Παρόλα αυτά - ακόμα και αγνοώντας την προσπάθεια της (δίας της Νορβηγίας για έναν τέτοιο διαχωρισμό - αν το βάρος δοθεί στην αποφυγή διαφορών επιβαρύνσεων και όρων σαν κίνητρο νηολόγησης στις σημαίες ευκολίας (3) θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η σημαία αυτή αποτελεί σημαία ευκολίας για την πλοιοκτησία πλην Νορβηγίας. Το παράδοξο αυτό οφείλεται στην διατήρηση της φορολόγησης των Νορβηγών πλοιοκτητών και ναυτικών. Λείπουν όμως ακόμα ορισμένα χαρακτηριστικά για τον χαρακτηρισμό του νηολογίου αυτού σαν σημαία ευκολίας, όπως ο ρόλος των εισπράξεων από τη κωρητικότητα υπό το νηολόγιο για την εθνική οικονομία (4), αλλά και η έλλειψη ικανότητας και επιθυμίας επιβολής εθνικών και διεθνών ρυθμίσεων (4). Στα τέλη πάντως του 1989, περισσότερο από δύο χρόνια αργότερα από την έναρξη λειτουργίας του, το διεθνές νηολόγιο είχε επιτύχει την πλήρη αντιστροφή της τάσης επαναφέροντας τη κωρητικότητα της Νορβηγίας στα επίπεδα του 1985 ενώ ένα χρόνο αργότερα, στα μέσα του 1990, η νορβηγική σημαία άγγιζε το επίπεδο της πριν από την έναρξη της

---

(1) Norwegian International Ship Register

(2) βλ. Verbeke A. and Wilkemans W., *op.cit.*, σ.72.

(3) Υιοθετούμε εδώ τον γενικώτερα αποδεκτό ορισμό του Β.Ν.Μεταξά " Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης " βλ. Μεταξάς Β.Ν., Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας, *op.cit.*, σ.43 .

(4) βλ. Μεταξάς Β.Ν., Η οικονομική ...*op.cit.* σ.43-44



περιόδου της κρίσης (1). Η εξέλιξη της συμμετοχής της νορβηγικής και της ξένης πλοιοκτησίας στο νηολόγιο αυτό θα αποτελέσει οπωσδήποτε ενδιαφέρον σημείο για τον προσδιορισμό του χαρακτήρα του.

Το παράδειγμα της Νορβηγίας ακολουθήθηκε γρήγορα από μία σειρά άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες. Η Δανία ακολούθησε ένα χρόνο αργότερα με τη δημιουργία του DIS (2) και στη συνέχεια την άνοιξη του 1989 η Δυτική Γερμανία με αρκετή αρχική επιτυχία (3). Κοινό σημείο όλων των παραπάνω ευγατρικών νηολογίων αποτέλεσε η δυνατότητα απασχόλησης ξένων ναυτικών με όρους - σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό - κατώτερους από του οριζόμενους από τις εθνικές συλλογικές συμβάσεις. Στη συνέχεια οι προσπάθειες των Βέλγων εφοπλιστών καρποφόρησαν με την κίνηση της διαδικασίας δημιουργίας ενός νηολογίου από το Λουξεμβούργο. Πρόκειται για ιδιόμορφη περίπτωση όπου το πρώτο νηολόγιο μίας χώρας χρησιμεύει σαν δεύτερο για τους πλοιοκτήτες γειτονικής της οι οποίοι έχουν πρωτοστατήσει για τη δημιουργία του (4). Στις αρχές της δεκαετίας του 90 είχαν κινηθεί επίσης οι διαδικασίες για τη δημιουργία ενός δεύτερου φινλανδικού νηολογίου (5).

(1) Ο Πρόεδρος της Ένωσης Νορβηγών Εφοπλιστών δήλωνε χαρακτηριστικά στις αρχές του 1991 : " Είμαστε υπερήφανοι για το ότι το NIS είναι το ταχύτερα αυξανόμενο νηολόγιο στην ιστορία. Αυξάνεται με ρυθμούς ανώτερους από αυτούς της μείωσης του Βρετανικού στόλου" βλ. Fairplay, 4/7/91, σ.4.

(2) Danish International Register of Shipping που συγκέντρωσε γρήγορα το σύνολο σχεδόν του Δανέζικου στόλου, βλ. Journal de la Marine Marchande 1/5/89, σ.1245 .

(3) βλ. Journal de la Marine Marchande, 22/12/89, σ.3218.

(4) βλ. Journal de la Marine Marchande, 17-24/8/1990, σ.2072.

(5) βλ. Fairplay, 4/7/91 σ.7.

Η στροφή αυτή προς τη δημιουργία ευγατρικών νηολογίων, μέσα σε ένα πλαίσιο αναζήτησης τρόπου επιβίωσης των παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων αλλά και διατήρησης κάποιας σχέσης τους με τον εθνικό κορμό, μπορεί να αποδείχθηκε σχετικά αποτελεσματική στην ανακοπή της διαδικασίας εξαφάνισης - στην ουσία - των στόλων αυτών, τουλάχιστον κάτω από τα πρώτα αντίστοιχα νηολόγια (1). Το γεγονός όμως ότι η δημιουργία τους υπήρξε προϊόν της περιόδου του τέλους της μακρόχρονης κρίσης στη ναυτιλία και της αρχής της ανάκαμψης δεν διευκολύνει την εκτίμηση της συμβολής τους σαν αποτελεσματικών μέτρων άμυνας της πλοιοκτησίας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών.

Στην ουσία πρόκειται προς το παρόν για μία ανακατανομή της χωρητικότητας υπό εθνική σημαία και σημαίες ευκολίας μέσω της προσέγγισης των όρων των δύο κατηγοριών νηολογίων και για μία ακόμα απόδειξη του πολυμήχανου χαρακτήρα της πλοιοκτησίας σε διεθνές επίπεδο. Πρόκειται ακόμα για μία σαφή ένδειξη των συγκεκριμένων περιωρίων άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής απέναντι σε μία "γυράσκουσα" βιομηχανία.

---

---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.4. Εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία μετά το 1973 :

Η άνοδος και η πτώση της ελληνικής σημαίας.

Ενώ οι ναυλαγορές θα έχουν εισέλθει προ πολλού σε μία περίοδο παρατεταμένης κρίσης με αναιμικές ή συντομώτατες φάσεις ανάκαμψης, η ελληνική σημαία θα αγγίξει το απόγειο της στις αρχές της δεκαετίας του 1981. Μέχρι την ημερομηνία αυτή η πορεία της θα είναι διαχωρισμένη σε πολλά σημεία από την πλειονότητα των στόλων των χωρών του ΟΟΣΑ όπως αναλύεται στην πρώτη από τις δύο παραγράφους του κεφαλαίου, Β.4.1, που περιλαμβάνει τις εξελίξεις στην περίοδο μετά το 1973 έως τις αρχές της δεκαετίας του 80. Πρόκειται για μία περίοδο συνεχούς ανόδου του εθνικού νηολογίου. Μοιραία όμως οι συνέπειες της κρίσης και των άμεσα σχετιζόμενων με αυτήν αλλαγών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία θα οδηγήσουν στη συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας όχι χωρίς ιδιαιτερότητες σε σχέση με την αντίστοιχη περίπτωση των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στο σύνολο τους, όπως αναλύεται στη δεύτερη παράγραφο Β.4.2. στην οποία εξετάζονται οι εξελίξεις μετά το 1981.

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται η πορεία κυρίως του ελληνικής σημαίας στόλου στα πλαίσια των αλλαγών στην περίοδο μετά την έναρξη της κρίσης στη δεκαετία του 70. Δεδομένου ότι η ελληνόκτητη χωρητικότητα υπό ξένες σημαίες θα μεγιστοποιηθεί προοδευτικά στη διάρκεια της δεκαετίας του 80 σε βάρος του εθνικού νηολογίου, τάση αντίστροφη από εκείνη που επικράτησε στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο ως το 1973, η ανάλυση

---

επεκτείνεται και στις εξελίξεις στην κατηγορία αυτή κωρητικότητας. Η " παραδοσιακή " όμως ελληνική στροφή στις σημαίες ευκολίας θα έχει έναν αρκετά διαφορετικό χαρακτήρα σε σχέση με προηγούμενες περιόδους . Πρόκειται πλέον για αμυντική και όχι " επιθετική " χρησιμοποίηση του θεσμού από την ελληνική πλοιοκτησία. Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται επίσης οι εξελίξεις στο επίπεδο της εξειδίκευσης του στόλου καθώς και της επάνδρωσης των πλοίων. Αν οι εξελίξεις αυτές θα μπορούσαν να συνοψιστούν κάτω από τον τίτλο αναδιάρθρωση του ελληνόκτητου στόλου - που στα πλαίσια των διαθέσιμων στοιχείων εξετάζεται και για τις δύο κατηγορίες κωρητικότητας, υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες - ο όρος δεν έχει πάντα το ίδιο περιεχόμενο με την περίπτωση άλλων παραδοσιακών στόλων.

Οι συγκεκριμένες στρατηγικές του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου φέρουν τη σφραγίδα των ιδιαιτεροτήτων της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας που χαρακτήρισαν και τις προηγούμενες περιόδους σε μικρότερο ή σε μεγαλύτερο βαθμό. Η διερεύνηση ακριβώς του βαθμού και των ιδιαιτεροτήτων της προσαρμογής της ελληνικής ναυτιλίας καταλήγει στην επισήμανση των τάσεων εξέλιξης της κάτω από το φως της εξόδου από την μακρά περίοδο διαπερωτικών αλλαγών στην παγκόσμια ναυτιλία.

---

---

#### B.4.1. Η άνοδος της ελληνικής σημαίας 1973-1981.

---

Το ελληνικό νηολόγιο μέχρι το 1973 παρουσίασε μία σχεδόν αδιάκοπη άνοδο με ρυθμούς που στην εικοσαετία 1953-1973 καταγράφονται ως οι μεγαλύτεροι ανάμεσα στους κυριώτερους στόλους της αρχής της περιόδου. Σαν αποτέλεσμα, λίγο πριν την μεταβολή της συγκυρίας στην παγκόσμια οικονομία και στη ναυτιλία, κατέχει το 1973 την πέμπτη θέση παγκόσμια σε όρους εθνικού νηολογίου (1). Σε όρους όμως πλοιοκτησίας η χωρητικότητα ελληνικής ιδιοκτησίας έχει ανέλθει ήδη στην ημερομηνία αυτή στην πρώτη θέση στον παγκόσμιο στόλο (2). Όπως παρατηρήθηκε στο πρώτο μέρος η πορεία, ποσοτικά, της εθνικής σημαίας στη διάρκεια της πρώτης αυτής περιόδου μπορεί να παραλληλισθεί με αυτήν στόλων όπως ο ιαπωνικός και ο νορβηγικός. Στην ουσία όμως υπάρχουν σαφείς διαφορές μεταξύ των τριών σημαιών. Η περίπτωση της Ιαπωνίας χώρας με έντονη βιομηχανική ανάπτυξη και διαρκώς αυξανόμενη παρουσία στις διεθνείς αγορές και χώρας κατ'εξοχήν φορτωτή έχει ελάχιστη σχέση με την νορβηγική και την ελληνική περίπτωση. Οι ναυτιλίες των χωρών αυτών δραστηριοποιούνται κυρίως σαν μεταφορείς μεταξύ τρίτων (cross traders). Ανάμεσα όμως και στους δύο αυτούς στόλους υφίστανται κάποιες διαφοροποιήσεις σε σχέση με την ανάπτυξη τους μεταπολεμικά μέχρι την είσοδο στην περίοδο των μεγάλων αλλαγών στη ναυτιλιακή σκηνή μετά το 1973. Όπως επισημάνθηκε στο πρώτο μέρος ο νορβηγικός στόλος εμφανίζει προς το τέλος της περιόδου έως την κρίση κάποιες τάσεις απώλειας των κερδών του σε όρους συμμετοχής του στην

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.Α.2.1 και Α.3.1

(2) πρβλ. Πίνακα Α.2.Χ, σ.85 και σ.σ.82-90.

παγκόσμια χωρητικότητα ενώ, επιπλέον, οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες δεν καταγράφονται ανάμεσα στους σημαντικούς χρήστες των σημαίων ευκολίας. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τους έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι την ίδια εποχή είναι ιδιοκτήτες τουλάχιστον του ενός τρίτου της χωρητικότητας υπό τις κυριώτερες σημαίες ευκολίας (1). Ακόμα, στο τέλος της δεκαετίας του 60 και στις αρχές της δεκαετίας του 70, το εθνικό ελληνικό νηολόγιο θα παρουσιάσει υψηλούς αυξητικούς ρυθμούς. Η σύθεση πάντως των δύο στόλων, Νορβηγίας και Ελλάδας, ιδιαίτερα σε επίπεδο πλοιοκτησίας (2), εμφανίζει κοινά βασικά χαρακτηριστικά. Το 1973 η συμμετοχή των δεξαμενοπλοίων ανέρχεται και στις δύο περιπτώσεις σε περίπου 47% και των bulk & ore κάρριερς σε 21,2% για την ελληνική και 23,6% για τη νορβηγική χωρητικότητα σε επίπεδο πλοιοκτησίας (3).

---

(1) πρβλ. ανωτέρω σ. 85 Πίνακα Α.2.Χ

(2) στην ουσία πρόκειται στα τέλη της περιόδου πριν την κρίση για συνυπολογισμό μόνον των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες δεδομένου ότι η χωρητικότητα νορβηγικής ιδιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας είναι στην ουσία μη υπολογίσιμη.

(3) Η Νορβηγία εμφανίζει όμως σαφώς μεγαλύτερη εξειδίκευση στην σχετικά νεώτερη κατηγορία των πλοίων μικτού φορτίου και πολύ μικρότερη συμμετοχή των κλασικών πλοίων γενικού φορτίου σε σχέση με τον στόλο ελληνικής πλοιοκτησίας. Σε ότι αφορά περαιτέρω την εξειδίκευση στα υγραεριοφόρα, στα πλοία μεταφοράς χημικών φορτίων ακόμα και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - όπου πάντως η Νορβηγία παρουσιάζει μικρή σχετικά εξειδίκευση σε σχέση με τους υπόλοιπους κύριους στόλους των χωρών του ΟΟΣΑ (πρβλ. ανωτέρω Πίνακα Α.2.ΧΙΧ σ. 126) οι διαφορές είναι συντριπτικές. Η διαφοροποίηση μεταξύ της ελληνικής και της νορβηγικής περίπτωσης είναι σαφής για τις νεώτερες αυτές, για την εποχή, κατηγορίες εξειδικευμένης χωρητικότητας όταν ληφθεί υπόψη ο ελληνικής σημαίας στόλος. Ακόμα όμως και σε επίπεδο πλοιοκτησίας υπό όλες τις σημαίες η διερεύνηση, με βάση τα λεπτομερή στοιχεία στα Ναυτικά Χρονικά, 15/1/74, της σύθεσης της ελληνικής πλοιοκτησίας χωρητικότητας υπό τη μεγαλύτερη σημασία για αυτήν Λιβερτιανή σημαία δεν αποκαλύπτει ουσιαστική παρουσία παρόμοιων νεώτερων εξειδικευμένων τύπων πλοίων. Η διερεύνηση της χωρητικότητας υπό άλλες Σ.Ε με βάση τα γενικά στοιχεία, πλην των αγνώστου πλοιοκτησίας παναμέζικων υγρ/φόρων, καταλήγει στο αυτό συμπέρασμα.

Η ελληνική ναυτιλία, σε όρους σημαίας και πλοιοκτησίας υπό όλες τις σημαίες, εμφανίζεται έτσι το 1973, στις παραμονές της εισόδου σε μία περίοδο κρίσης στις ναυλαγορές κάτω από την συνεπίδραση τόσο των επιπτώσεων της μεταβολής της διεθνούς οικονομικής συγκυρίας όσο και των αλλαγών στο ΔΚΕ στη ναυτιλία, σαν μία ναυτιλιακή δύναμη σε πλήρη δυναμική πορεία. Η ποσοτική της ανάπτυξη ακολουθεί την περίοδο αυτή ικανοποιητικώτατους ρυθμούς και μάλιστα σε όρους εθνικής σημαίας είναι η ταχύτερη - με εξαίρεση την εποχή της μαζικής επιστροφής στο μικρό σχετικά τότε εθνικό νηολόγιο στα τέλη της δεκαετίας του 50. Ακριβώς η έναρξη αυτής της περιόδου σηματοδοτεί την αντιστροφή της σχέσης των δύο κατηγοριών χωρητικότητας υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας (1). Για πρώτη φορά το 1973 η ελληνικής πλοιοκτησίας χωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας εμφανίζεται να έχει υποστεί μείωση ενώ από την περίοδο 1967-1968 οι ρυθμοί αύξησης της έχουν ήδη υπερκερασθεί από τους αντίστοιχους του εθνικού νηολογίου. Το γεγονός ότι, μέχρι τουλάχιστον την εποχή που η τάση θα αντιστραφεί ξανά και θα αρχίσει η νέα " έξοδος " προς τις σημαίες ευκολίας στην αρχή της δεκαετίας του 80, οι νομοθετικές παρεμβάσεις θα είναι ήσσονος σημασίας προσδίδει στην περίοδο αυτή μία συνέχεια σε ότι αφορά το " εσωτερικό μέτωπο ". Παρατηρείται όμως ότι η αρχή της εγκατάλειψης του εθνικού νηολογίου θα συμπέσει με μία εκλογική περίοδο ενώ στις διεθνείς ναυλαγορές η υποχώρηση των ναύλων δεν θα τους έχει οδηγήσει σε επίπεδα χαμηλότερα της περιόδου πριν τη σύντομη ανάκαμψη των ετών 1979-1981 (1). Η βαρύτητα του πρώτου παράγοντα φαίνεται μεγαλύτερη

(1) πρβλ. Πίνακα Α.3.Ι σ.139 .

(2) πρβλ. Πίνακα Β.1.Ι σ.193.

εκ πρώτης όψεως. Χωρίς διόλου να παραγνωρίζεται η σημασία της αλλαγής σε κυβερνητικό επίπεδο, σημασία για την οποία συνηγορούν και αντίστοιχες βραχείας όμως διάρκειας αντιδράσεις (1) όπως σημειώθηκε ήδη για την πρώτη περίοδο ως το 1973, η εξέταση διαχρονικά του παράγοντα του κόστους της ελληνικής ναυτιλίας προβάλλει υποχρεωτική για την ερμηνεία του φαινομένου.

Όπως τονίστηκε ήδη σε σχέση με τις εξελίξεις στο σύνολο των παραδοσιακών ναυτιλιών, η πίεση της συγκυρίας σε συνδυασμό με την εμφάνιση νέων ναυτιλιακών δυναμικών οδήγησε την πλοιοκτησία των χωρών αυτών σε μία, μεγαλύτερου ή μικρότερου βαθμού αναδίπλωση προς τις σημαίες ευκολίας. Όπως όμως αποδείχτηκε αυτή η αναδίπλωση, ακόμα και σε συνδυασμό με κινήσεις αναδιάρθρωσης που σχετίζονταν με τη μείωση του μεταβλητού κόστους για τη χωρητικότητα που παρέμεινε υπό τα εθνικά νηολόγια, δεν στάθηκε ικανή να ανακαιτίσει ακόμα και την μερική απαγκίστρωση των κεφαλαίων των χωρών αυτών από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Η περίπτωση της ελληνικής πλοιοκτησίας εμφανίζει καθαρά διαφορετικά χαρακτηριστικά για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου. Στην περίοδο μέχρι το 1981 οι ρυθμοί εξέλιξης της ελληνικής σημαίας δεν έχουν καμμία σχέση με τους αντίστοιχους των υπολοίπων παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων όπως φαίνεται από τους Πίνακες Β.4.Ι και Β.4.ΙΙ κατωτέρω ενώ ήδη η κάθοδος έχει αρχίσει για ναυτιλίες όπως η νορβηγική και η αγγλική. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν πρόκειται μόνο για την σε σχετική παρακμή από την πρώτη ήδη μεταπολεμική περίοδο βρετανική

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.142-145



## Πίνακας Β.4.Ι

Χωρητικότητα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό εθνική και υπό ξένες σημαίες  
1973-1981

σε κ.ο.κ

πλόια 100 κ.ο.κ και άνω

	Στόλος υπό εθνική σημαία	Μετ. %	Στόλος υπό ξένα σημαία	Μετ. %	Σύνολο ελληνοκτ. στόλου	Μετ. %	Ξένες σημαίες %συνόλου
1973	21.831.977	...	20.793.086	...	42.624.963	...	48,6%
1974	22.740.935	+4,2	22.627.108	+8,6	45.368.043	+6,4	49,9%
1975	25.108.441	+10,4	23.189.995	+2,5	48.298.436	+6,5	48,0%
1976	28.660.875	+14,1	21.923.713	-5,5	50.584.588	+4,7	43,3%
1977	33.752.076	+17,3	19.111.751	-12,6	52.863.827	+4,5	36,2%
1978	36.314.066	+7,6	16.193.615	-15,3	52.507.681	-0,7	30,6%
1979	38.570.128	+6,2	14.379.967	-11,2	52.950.095	+0,6	27,2%
1980	41.421.925	+7,4	12.203.959	-15,1	53.625.884	+1,3	22,6%
1981	42.289.117	+2,1	12.023.656	-1,4	54.317.773	+1,3	22,1%

(α) τέλος Δεκεμβρίου.

(β) περιλαμβάνονται και τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Ναυτικών Χρονικών.

## Πίνακας Β.4.ΙΙ

Ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας  
των κυριώτερων εμπορικών στόλων 1973-1981 και 1981-1989 (1).

1973-1981

1981-1989

Λιβερία	+50,1%	-36,1%
Ιαπωνία	+11,0%	-31,4%
Ην. Βασίλειο	-15,7%	-69,9%
Νορβηγία	-8,2%	-28,0%(2)
Ελλάδα	+117,7%	-49,2%
ΕΣΣΔ	+21,3%	+10,0%
ΗΠΑ	+26,8%	+8,9%
Παναμάς	+109,0%	+71,3%
Ιταλία	+20,0%	-28,6%
Γαλλία	+38,2%	-61,5%
Παγκ.στόλος	+45,2%	-2,4%

(1) οι παραπάνω αποτελούν τους 10 πρώτους στόλους σύμφωνα με την κατάταξη τους από πλευράς χωρητικότητας το 1973.

(2) περιλαμβάνονται και τα πλόια του ιδρυθέντος το 1987 ΝΙΣ.

Πηγή: Υπολογισμοί σύμφωνα με στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables

ναυτιλία αλλά για δύο στόλους που παρόλες τις διαφορές τους μοιράζονται το κοινό χαρακτηριστικό του cross-trader.

Στο επίπεδο της πλοιοκτησίας, παρόλη την μείωση της ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας, αισθητά πλέον μειωηφίας στο σύνολο της ελληνικής πλοιοκτησίας κωρητικότητας (βλ. Πίνακα Β.4.Ι) στην αρχή της δεκαετίας του 80, το σύνολο της ελληνόκτητης κωρητικότητας παρουσιάζεται το 1981 αυξημένο κατά σχεδόν 30% σε σχέση με το 1973. Αντίθετα ακόμα και αν συμπεριληφθεί το τοννάζ της αγγλικής και νορβηγικής πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας (1) το 1981 η τάση που παρατηρήθηκε σε επίπεδο εθνικού νηολογίου δεν αντιστρέφεται στο επίπεδο της πλοιοκτησίας αλλά απλώς εξουδετερώνεται στην καλύτερη περίπτωση (2). Η διαφορετική σύνθεση του αγγλικού και του νορβηγικού στόλου προσανατολίζει την ερμηνεία της πτώσης των ναυτιλιών αυτών περισσότερο σε παράγοντες που σχετίζονται με την εξέλιξη του κόστους σε συνδυασμό με το βασικό περιορισμό του ρόλου των τρίτων μεταφορέων.

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD, το τοννάζ βρετανικής πλοιοκτησίας υπό τις βασικές σημαίες ευκολίας παρουσιάζει μείωση σε όρους πραγματικής ιδιοκτησίας από 3.481 εκ. οwt σε 3.140 μεταξύ του 1980 και του 1981 ενώ στην περίπτωση της νορβηγικής πλοιοκτησίας από 6.241 σε 5.326 αντίστοιχα, με βάση τα στοιχεία για το 1980 A & P Applesore Report, UNCTAD, TD/B/C.4/219 όπως αναφέρονται στο Hastings J. και Gregory D., The position of the sea transport industry in the EEC, with special Reference to flags of convenience, ITF...op.cit., σ.13, Πίν.3. Για το 1981 στοιχεία UNCTAD, Propriete effective des flottes de libre immatriculation 1981, TD/B/Ψ.4/231, 13/11/1981. Τα νηολόγια του Isle of Man και του Γιβραλτάρ που αποτέλεσαν βασικές εξόδους διαφυγής της βρετανικής πλοιοκτησίας δεν έχουν τεθεί σε λειτουργία ή δεν έχουν αξιοποιηθεί ακόμα στην πρώτη αυτή περίοδο. Εξάλλου τα νηολογημένα στο Isle of Man πλοία περιλαμβάνονται στην βρετανική σημαία.

(2) βλ. υποσ.1 ανωτέρω.

Αν ο περιορισμός του ρολού αυτού αφορά περισσότερο την αμφισβήτηση της κυριαρχίας των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, τόσο με την αύξηση του βαθμού αυτάρκειας αρκετών αναπτυσσόμενων χωρών αλλά και την είσοδο νέων ναυτιλιακών δυνάμεων αυτής της κατηγορίας χωρών ακόμα και στο cross-trading, η διαφοροποίηση της πορείας της βρετανικής και της νορβηγικής ναυτιλίας από τη μία και της ελληνικής ναυτιλίας από την άλλη - που συμπληρώνει την ομάδα των κύριων cross-traders - έχει οπωσδήποτε διαφορετικό υπόβαθρο. Το υπόβαθρο αυτό καθορίζεται από τους παράγοντες που συμβάλουν στη διαμόρφωση της ανταγωνιστικότητας των στόλων όπως κατηγοριοποιήθηκαν ήδη στο πρώτο μέρος (1). Οι παράγοντες αυτοί αναφέρονται:

- Α. στην εξειδίκευση του στόλου και στον βαθμό προσαρμογής του στις ανάγκες της ζήτησης
- Β. στο τεχνολογικό επίπεδο του συγκεκριμένου στόλου
- Γ. στη διαφοροποίηση του σταθερού κόστους που προκύπτει από παράγοντες όπως ο χρόνος και οι όροι κτήσης ή ναυπήγησης (2)
- Δ. στο μεταβλητό κόστος και κύρια στο κόστος επάνδρωσης.

Όπως τονίστηκε ήδη ο αγγλικός και ο νορβηγικός στόλος εισέρχονται στη δεύτερη αυτή μεταπολεμική περίοδο με αρκετές διαφοροποιήσεις στην εξειδίκευση της χωρητικότητας τους υπό εθνική σημαία. Το μικρό σχετικά τοννάζ που διαθέτουν υπό σημαίες ευκολίας σε σχέση με την υπό εθνική σημαία χωρητικότητα δεν θεωρείται δυνατόν να αλλοιώσει καθοριστικά την εικόνα της

---

(1) πρβλ. ανωτέρω σ.147-149 για μία αναλυτική παρουσίαση

(2) Ο παράγων φορολογία συμπεριλαμβάνεται στον τρίτο παράγοντα που σχετίζεται με το σταθερό κόστος, πρβλ. ανωτέρω σ.148.

Πίνακας Β.4.III

Συμμετοχή κύριων κατηγοριών κωρητικότητας  
στο νορβηγικό, βρετανικό και ελληνικό στόλο  
1973 και 1981

% στο σύνολο της  
κωρητικότητας

Βρετ/κός   Νορβηγικός   Ελληνικός

73   81   73   81   73   81

Πετρελαιοφ.	47%	48%	47%	55%	32%	33%
Μικτού φορτ.	8%	9%	13%	10%	6%	8%
Ore & bulk	15%	16%	24%	17%	24%	34%
Γεν.φορτίου	17%	10%	9%	6%	33%	23%
E/K	4%	6%	1%	0%	0%	0%
LNG/LPG	2%	4%	1%	3%	0%	0%
Χημ.προϊόν.	0%	1%	1%	3%	0%	0%

Πηγή: Πίνακας Β.3.VII, σ.264 ανωτέρω και επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register Statistical Tables 1981

εξειδίκευσης τους σε επίπεδο πλοιοκτησίας.

Αντίθετα στην περίπτωση της Ελλάδας η κωρητικότητα ελληνικής πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας μεταβάλλει σαφώς την εικόνα που προκύπτει από τον Πίνακα Β.4.III εξομοιώνοντας τη συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στον ελληνόκτητο στόλο με αυτήν των δύο άλλων κύριων cross-traders για την αρχή της περιόδου.

Την εποχή που η ελληνική σημαία θα παρουσιάσει τη μέγιστη κωρητικότητα της, το 1981, οι στόλοι του Ην.Βασιλείου και της Νορβηγίας θα έχουν - ο πρώτος από το 1975 και ο δεύτερος από το 1976 - αρχίσει να παρουσιάζουν απόλυτες μειώσεις της κωρητικότητας τους. Ταυτόχρονα θα εμφανίσουν ουσιαστικά για πρώτη φορά μία υπολογίσιμη κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας που όμως δεν θα αναπληρώσει τις

απώλειες στο επίπεδο του εθνικού νηολογίου όπως τονίστηκε ήδη ανωτέρω. Οι εξελίξεις αυτές δυσχεραίνουν, λόγω έλλειψης λεπτομερών στοιχείων, την εξαγωγή συμπερασμάτων για την εξέλιξη της διάρθρωσης της χωρητικότητας των παραπάνω χωρών σε επίπεδο πλοιοκτησίας. Στην περίπτωση της Ελλάδας υπολογίσαμε (1) ότι στην αρχή της δεκαετίας του 80 η διάρθρωση του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου εμφανίζει αξιόλογες μεταβολές. Αρχικά η κατηγορία των δεξαμενοπλοίων παρουσιάζει σημαντική μείωση της συμμετοχής της στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό όλες τις σημαίες από 46,5% το 1973 σε 38,6% στα τέλη του 1980 (1). Πρόκειται στην ουσία για το αποτέλεσμα μιας στασιμότητας αυτής της κατηγορίας χωρητικότητας στη συνολικά σημαντικά αυξημένη χωρητικότητα ελληνικής πλοιοκτησίας. Ταυτόχρονα, αν και όπως και στις αρχές της περιόδου τα μπαλκ κάρριερς εμφανίζουν μικρότερη συμμετοχή στο στόλο ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες, η συμμετοχή της δεύτερης αυτής κατηγορίας στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας έχει παρουσιάσει άνοδο και ανέρχεται σε 30 % (1) περίπου. Σε σχέση με τα πλοία μικτού φορτίου και τα πλοία γενικού φορτίου οι διαφορές μεταξύ της συμμετοχής σε επίπεδο εθνικής σημαίας και σε επίπεδο συνολικής πλοιοκτησίας καταγράφονται σχετικά οριακές (1).

Οεδομένου ότι τόσο ο νορβηγικός όσο και ο βρετανικός στόλος έχουν εισέλθει ήδη στις αρχές της δεκαετίας του 80 σε μία πορεία απόλυτης και συνεχούς μείωσης ενώ ο ελληνικός εξακολουθεί να αυξάνει έως το 1981, οι μεταβολές στην διάρθρωση των στόλων αποκαλύπτονται

---

(1) υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών 15/1/81.

Διαφορετικές σε απόλυτους όρους για τις δύο αυτές ναυτιλίες από την μία πλευρά και την ελληνική από την άλλη. Στην περίπτωση της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου οι μεταβολές αυτές στην κατηγορία των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς αποκαλύπτουν στασιμότητα ή μείωση του τύπου αυτού τουλάχιστον σε επίπεδο εθνικού νηολογίου ενώ εκ διαμέτρου αντίθετη είναι η περίπτωση του ελληνικού στόλου (1).

Παρόμοιες εξελίξεις καταγράφονται και στην περίπτωση των πλοίων μικτού φορτίου. Στα δεξαμενόπλοια, ενώ η αύξηση αυτής της κατηγορίας χωρητικότητας στο εθνικό νηολόγιο δεν θα οδηγήσει σε σημαντική μεταβολή της συμμετοχής της, η προσαρμογή της ελληνικής πλοιοκτησίας παρουσιάζεται πλέον σύμφωνη με τις εξελίξεις στην αντίστοιχη ναυλαγορά δεδομένης όπως αναφέρθηκε της σχεδόν στασιμότητας της κατηγορίας αυτής στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Ενώ και η βρετανική πλοιοκτησία θα ακολουθήσει παρόμοια πολιτική τουλάχιστον σε επίπεδο εθνικού νηολογίου, η Νορβηγία θα παρουσιάσει αύξηση σε απόλυτους αριθμούς της χωρητικότητας αυτής της κατηγορίας (2) με αποτέλεσμα στα πλαίσια της μείωσης της συνολικής χωρητικότητας η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στο σύνολο του νορβηγικής σημαίας στόλου να αυξηθεί αισθητά μέσα στα πλαίσια της κρίσης που, όπως αναφέρθηκε ήδη, έπληξε περισσότερο τον τομέα των δεξαμενοπλοίων (πρβ. ανωτέρω κεφ. Β. 1).

---

(1) και στο επίπεδο συνολικά του ελληνόκτητου στόλου.

(2) η σχετική αύξηση ανάμεσα στο 1973 και στο 1981 είναι της τάξης του 5% περίπου σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας με βάση τα στοιχεία των Lloyd's Register Statistical Tables στις αντίστοιχες ημερομηνίες.

Οι όροι όμως επιβίωσης πλέον των παραδοσιακών ναυτιλιών έχουν συνολικά μεταβληθεί. Αν στην περίοδο μέχρι το 1973 οι εξελίξεις στο επίπεδο της εξειδίκευσης των στόλων αποτέλεσαν τον καθοριστικό παράγοντα του δυναμισμού κάθε στόλου η περίοδος που ακολούθησε απέδειξε, όπως αναλύθηκε ήδη, (1) τα όρια του παράγοντα αυτού. Ακόμα και στους περισσότερο εξειδικευμένους νεώτερους τύπους πλοίων η παρουσία των αναπτυσσομένων χωρών έχει γίνει ήδη αισθητή σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι για τις κλασικότερες κατηγορίες των δεξαμενοπλοίων ή και των μπαλκ κάρριερς. Έτσι και η συνέχιση της αυξητικής πορείας της κωρητικότητας υπο ελληνική σημαία οφείλει να διερευνηθεί στη βάση περισσότερο παραγόντων όπως οι διαφορές στα διάφορα στοιχεία του κόστους. Οι διαφορές αυτές καταγράφονται στη διάρκεια της περιόδου από το 1973 έως τις αρχές της δεκαετίας του 80 αποκαλυπτικές σε σχέση με τις διαφοροποιήσεις της πορείας του ελληνικού στόλου από τους δύο άλλους κυριώτερους cross-traders τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Σε ότι αφορά το σταθερό κόστος εξακολουθούν και για την περίοδο αυτή να ισχύουν οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν για την πρώτη περίοδο έως το 1973 (2) τουλάχιστον μέχρι το 1981, όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα Β.4.IV κατωτέρω. Η Ελληνική σημαία παρουσιάζει και πάλι υψηλή συγκέντρωση κωρητικότητας σε ηλικίες πλοίων ναυπηγημένων πριν την προηγούμενη άνοδο των ναύλων στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Όπως είναι γνωστό οι τιμές των πλοίων εν

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.256-260.

(2) βλ. ανωτέρω σ.160-167.

γίνει παρουσιάζουν διακυμάνσεις ανάλογα με τα στάδια των διακυμάνσεων στις ναυλαγορές (1).

Είτε σαν νεοαυπηγήσεις είτε σαν αγορές στην αγορά second-hand οι μονάδες αυτές οπωσδήποτε αποκτήθηκαν σε τιμές μικρότερες εκείνων την εποχή περί το πρώτο πετρελαϊκό σοκ το 1973 όπως αυτές καταγράφονται για τις νεοαυπηγήσεις (2) οι τιμές των οποίων συσχετίζονται θετικά με τις τιμές κτήσης στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (3).

Πίνακας Β.4.ΙV  
Κατανομή κατά ηλικίες των κυριώτερων εμπορικών  
στόλων το 1981

% συνολικής χωρητικότητας πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

	<5	5-10	10-15	15-20	>20
Λιβερία	17%	51%	22%	8%	2%
Ελλάδα	10%	21%	30%	22%	17%
Ιαπωνία	24%	49%	23%	3%	1%
Παναμάς	15%	30%	18%	15%	22%
Ην. Βασίλειο	20%	49%	21%	6%	4%
ΕΣΣΔ	17%	21%	24%	25%	13%
Νορβηγία	23%	52%	21%	2%	2%
ΗΠΑ	25%	20%	10%	8%	37%
Γαλλία	16%	60%	19%	3%	2%
Ιταλία	16%	39%	17%	12%	16%
Παγκ.στόλος	20%	38%	21%	11%	10%

Πηγή: στοιχεία και επεξεργασία στοιχείων OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris 1982.

(1) Βλ. Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής..., τομ.1, op.cit., σ.317-318.

(2) πρβλ. Πίνακα ΙΙ, Παράρτημα 7.

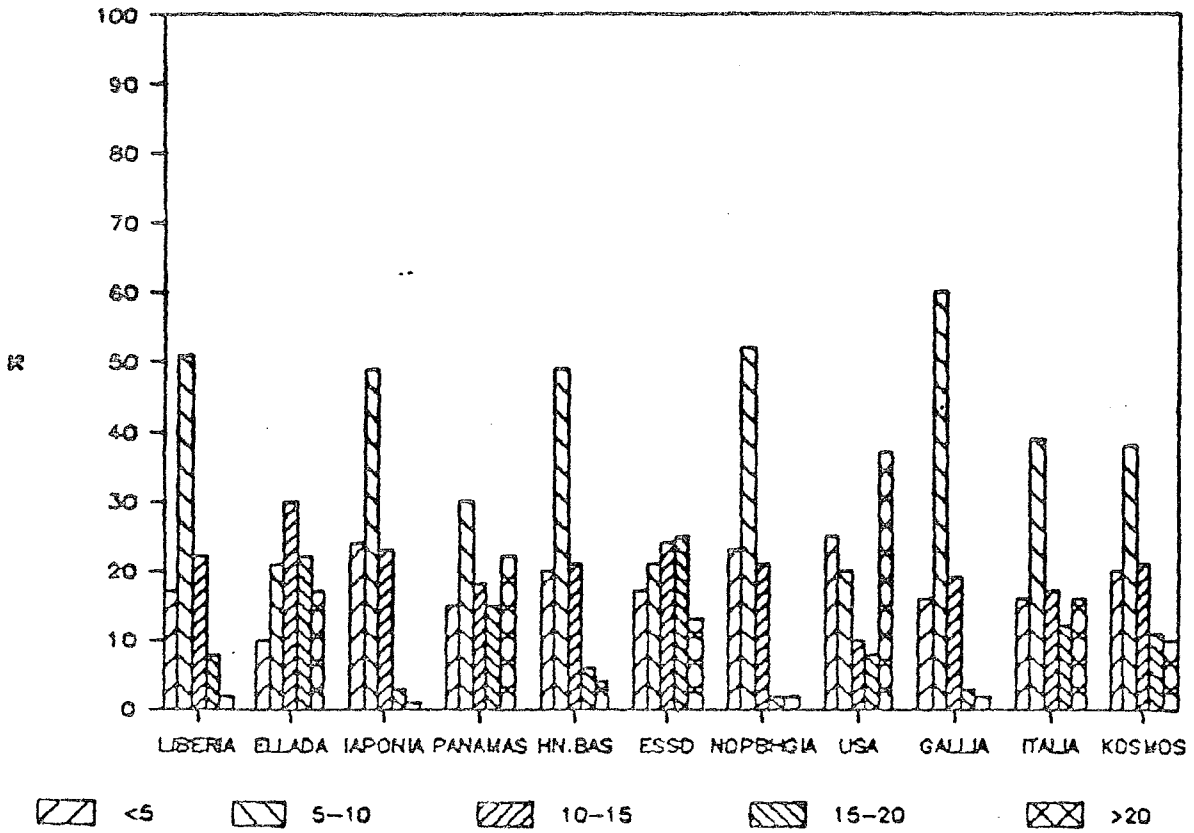
(3) Πρέπει να σημειωθεί ότι και στην προηγούμενη περίοδο η πτώση που προκλήθηκε στις ναυλαγορές μετά την επαναλειτουργία της διώρυγας του Σουέζ το 1957 ενώ οι ναυλαγορές ανέκαμψαν καθώς χωρίς όμως ιδιαίτερες εξάρσεις μόλις περί τα μέσα της δεκαετίας του 60 είχε αντίστοιχες επιπτώσεις στην αγορά των πλοίων.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

ΜΕΛΕΤΙΑΣ 1981



Πηγή: Ερωτοσ. D.4.IV

Στην περίπτωση της Ελλάδας 69% της χωρητικότητας υπο ελληνική σημαία έχει ναυπηγηθεί πριν το 1971. Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι μέρος αυτής της χωρητικότητας έχει αποκτηθεί έστω στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε περιόδους υψηλών τιμών πλοίων ο συνδυασμός των παραπάνω στοιχείων με τα στοιχεία για την αρχή της περιόδου το 1973 συγκλίνει στη διαπίστωση ότι ο ελληνικός στόλος αντιμετώπιζε πολύ μικρότερο σταθερό κόστος σε σχέση με τους υπόλοιπους στόλους των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών του ΟΟΣΑ (1). Είναι χαρακτηριστικό ότι η σχέση ηλικίας είναι ακριβώς αντίστροφη από την ελληνική στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου 69% της χωρητικότητας του οποίου στην αρχή της δεκαετίας του 80 έχει ναυπηγηθεί μετά το 1971 ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τη Νορβηγία είναι ακόμα υψηλότερο και φθάνει ακριβώς τα τρία τέταρτα του στόλου σε όρους χωρητικότητας.

Οεδομένης της σχέσης της ελληνικής σημαίας και της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας και για την περίοδο μέχρι το 1981 όπου η δευτερή αυτή κατηγορία συνεχίζει να αποτελεί βασικό τροφοδότη της ανάπτυξης του εθνικού νηολογίου αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον η διερεύνηση και για το τέλος της περιόδου ανόδου της ελληνικής σημαίας της διάρθρωσης κατά ηλικία της χωρητικότητας υπό ξένες σημαίες. Την εποχή αυτή βέβαια η χωρητικότητα αυτή δεν αποτελεί παρά λιγότερο από ένα τέταρτο του συνόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας (2) δεν παύει όμως να συμμετέχει σε

---

(1) βλ. και υποσ.3 σ.299.

(2) σε όρους dwt. Το 1981 το τόνναζ υπό ξένες σημαίες αποτελεί το 23,5% του συνολικού ελληνόκτητου τόνναζ όπως υπολογίστηκε εδώ σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD για τις σημαίες ευκολίας και του ΟΟΣΑ για το εθνικής σημαίας τόνναζ.

αυτήν σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό της αντίστοιχης συμμετοχής του τονναζ υπό σημαίες ευκολίας στην περίπτωση του βρετανικού ή του νορβηγικού στόλου (1).

Αντίθετα από ότι θα ανεμένετο η κωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας εμφανίζεται να διαθέτει λιγώτερα παρήλικα και περισσότερα νέας σχετικά ηλικίας πλοία από ότι το εθνικό νηολόγιο (2).

#### Πίνακας Β.4.Υ

Κατανομή κατά ηλικίες της ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό ξένες σημαίες στα τέλη του 1980

<5	5-10	10-15	15-20	>20
13,0%	35,1%	27,9%	12,6%	11,3%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ναυτικών Χρονικών, 15/1/84

Ο βαθμός στον οποίο το γεγονός του υψηλότερου κόστους κτήσης των νεώτερων ελληνόκτητων μονάδων που αποκτήθηκαν σε περίοδο υψηλών τιμών

(1) Ενώ η συμμετοχή των ξένων σημαίων σε όρους όωτ στην ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό όλες τις σημαίες είναι 23,5% το 1981 η αντίστοιχη αναλογία στη νορβηγική περίπτωση είναι 12,1 % και στη βρετανική 7,1 %. Υπολογισμοί με βάση στοιχεία UNCTAD και OCDE, Maritime Transport, διάφορα έτη.

(2) η σύγκριση είναι προσεγγιστική δεδομένου ότι τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών αφορούν πάντα τέλος του έτους ενώ τα στοιχεία των Lloyd's και του ΟΟΣΑ μέσα του έτους.

οδήγησε στην παραμονή τους κάτω από τις σημαίες ευκολίας όπου υπήρχαν δυνατότητες συμπίεσης του μεταβλητού κόστους - κυρίως του κόστους επάνδρωσης - είναι αβέβαιος. Ακριβώς όμως την κατεύθυνση του μεταβλητού κόστους πρέπει να στραφεί η ανάλυση συμπληρωματικά με όσα αναφέρθηκαν ήδη σε σχέση με το σταθερό κόστος. Αν η εκ διαμέτρου αντίθετη πορεία της εξέλιξης των άλλων δύο παραδοσιακών cross-traders, της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, από τη μία και της Ελλάδας από την άλλη είναι δυνατόν να αποδοθεί σε σημαντικό βαθμό στην διαφορετική επενδυτική πολιτική των αντίστοιχων πλοιοκτησιών ένας ακόμη σημαντικώτατος παράγοντας φαίνεται να σχετίζεται με τις εξελίξεις στο μεταβλητό κόστος.

Πίνακας Β.4.ΥΙ  
Συγκριτικό κόστος επάνδρωσης (1)  
1973 (2)  
 Ελλάδα = 100

	Μπαλκ κάρριερ 30.000 dwt	Δεξαμενόπλοιο 50.000 dwt
Ελλάδα	100	100
Ιαπωνία	152	162
Νορβηγία	159	146
Ην. Βασίλειο	108	127

(1) μισθοί, υπερωρίες, bonus, επίδομα αδείας, ασφάλιση κλπ.

Πηγή: Επεξεργασία εσωτερικών στοιχείων ΟΟΣΑ, ΜΤΟ 1973

Παρόλο που οι διαφορές που προκύπτουν από τον Πίνακα Β.4.ΥΙ για τους διάφορους κύριους στόλους δεν φαίνονται ιδιαίτερα σημαντικές πρέπει να τονιστεί ότι σε συνθήκες όπως αυτές που επεκράτησαν στις

---

ναυλαγορές, ιδιαίτερα στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων, λίγο μετά το πρώτο πετρελαϊκό σοκ του 1973 (1) οι διαφορές που εμφανίζονται στον Πίνακα Β.4.VI είναι δυνατόν να ελαχιστοποιούσαν τα περιεώρια παραμονής στον κλάδο όταν οι ναύλοι διατηρούνταν για αρκετά μακρύ χρονικό διάστημα κάτω από το νεκρο σημείο (2). Δεν είναι ίσως τυχαίο ότι στην αρχή της κρίσης δεν θα είναι ο ελληνικός ούτε καν ο λιβερτιανός στόλος, που αποτελείται από δεξαμενόπλοια σε ποσοστό πάνω από 60% (3), αλλά ο νορβηγικός στόλος (4) που θα δοκιμασθεί περισσότερο καταφεύγοντας υποχρεωτικά σε μεγάλο βαθμό στον παροπλισμό των πλοίων (5).

Στη δεύτερη βαθμιά ύφεση στις ναυλαγορές η σειρά στην αναλογία παροπλισμού, που το 1976 είναι - για τους τρεις κύριους cross-traders - Νορβηγία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, έχει μεταβληθεί. Το 1983 η Ελλάδα έχει την πρωτοκαθεδρία στα ποσοστά παροπλισμού ακολουθούμενη από την Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο (5). Ήδη όμως οι δύο αυτοί τελευταίοι στόλοι έχουν απωλέσει σημαντικό τμήμα της συνολικής τους χωρητικότητας, πορεία που όπως αναφέρθηκε ήδη έχει αρχίσει από τα μέσα της δεκαετίας του 70, ενώ η μείωση αυτή δεν

---

(1) βλ. ανωτέρω Β.1.1.

(2) σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, βλ. Samuelson P., Οικονομική, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1975, том.2, σ.166-167.

(3) Η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στη χωρητικότητα υπό λιβερτιανή σημαία ανέρχεται το 1976 σε 64,3% σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1976

(4) Η συμμετοχή των πετρελαιοφόρων στη χωρητικότητα υπό νορβηγική σημαία ανέρχεται το 1976 σε 53,3% σύμφωνα με υπολογισμούς με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1976

(5) πρβλ. ανωτέρω σ.205, Πιν.Β.1.V καθώς και σ.206.

αντισταθμίζεται από την εξέλιξη του μεγέθους του στόλου της  
αντιστοιχούς εθνικής προέλευσης πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας. Η  
ελληνική περίπτωση ενώ από το 1981 και παρουσιάζει λιγώτερο ή  
περισσότερο κοινή πορεία στο επίπεδο του εθνικού νηολογίου  
αποκαλύπτεται, όπως αναλύεται στη συνέχεια, και πάλι με σημαντικές  
διαφοροποιήσεις.

---

---

Β.4.2. Η πτώση της ελληνικής σημαίας 1981-1989 - Οι τελευταίες εξελίξεις.

Η συνολική χωρητικότητα υπό ελληνική σημαία θα αποκτήσει το μέγιστο μέγεθος της στη διάρκεια του 1981 . Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα Β.4.VII η χωρητικότητα του εθνικού νηολογίου θα αρχίσει να μειώνεται από τον Οκτώβριο του έτους αυτού.

Πίνακας Β.4.VII  
Εξέλιξη της χωρητικότητας υπό την ελληνική  
σημαία 1980-1982

σε χιλιάδες κ.σ.χ

πλοία 100 κ.σ.χ και άνω

τέλος του μήνα

Μήνας	Χωρ/τα
Οκτώβριος 80	40.689
Νοέμβριος 80	41.164
Δεκέμβριος 80	41.229
Ιανουάριος 81	41.406
Φεβρ/ριος 81	41.244
Μάρτιος 81	41.612
Απρίλιος 81	41.817
Μάιος 81	42.075
Ιούνιος 81	42.389
Ιούλιος 81	42.355
Αύγουστος 81	42.586
Σεπτ/ριος 81	42.591
Οκτώβριος 81	42.708
Νοέμβριος 81	42.599
Δεκέμβριος 81	42.488
Ιανουάριος 82	42.207
Φεβρ/ριος 82	41.850
Μάρτιος 82	41.455
Απρίλιος 82	40.837
Μάιος 82	40.308
Ιούνιος 82	40.146
Ιούλιος 82	39.629
Αύγουστος 82	39.339
Σεπτέμβριος 82	39.199
Οκτώβριος 82	38.633

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, τεύχη 1980, 1981 και 1982.

Αν το τρίτο τρίμηνο οι ναύλοι για τα πλοία ξηρού φορτίου αρχίζουν να εμφανίζουν πτώση μετά τη σύντομη ανάκαμψη που είχε εκδηλωθεί το 1979 και διήρκησε έως τα μέσα του 1981 (1), η αντίδραση των ελληνικών πλοιοκτητών εμφανίζεται εξαιρετικά σύντομη ώστε να αποδοθεί στο λόγο αυτό η αρχή της εξόδου από την ελληνική σημαία. Αντίθετα, η εκλογική περίοδος τερματίζει σε πλήρη συγχρονισμό με την έναρξη της διαδικασίας μείωσης της ελληνικής χωρητικότητας. Το φαινόμενο αυτό παρατηρήσαμε και σε προηγούμενες περιόδους που συνδέονται με εκλογικές ή καθεστωτικές αλλαγές αλλά στις προηγούμενες αυτές περιπτώσεις υπήρξε εμφανής ο βραχυπρόθεσμος χαρακτήρας παρόμοιων μεταβολών (2).

Αν παραλληλισθεί η περίπτωση της μείωσης της χωρητικότητας υπό το εθνικό νηολόγιο μετά το 1981 με την αντίστοιχη μείωση ανάμεσα στο 1963 και στο 1964, στο βαθμό που σημειώθηκε λόγω του εκλογικού αποτελέσματος το 1963 και ακολουθήθηκε από πολύ συγκρατημένους ρυθμούς αύξησης στη συνέχεια (3), πρέπει να σημειωθούν τα εξής:

Στις αντίστοιχες ημερομηνίες της δεκαετίας του 60 οι αυξήσεις της ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό σημαίες ευκαλίας υπήρξαν σημαντικώτατες με αποτέλεσμα η ελληνόκτητη χωρητικότητα να εμφανίζει στο σύνολο της υπολογίσιμες αυξήσεις (3) άνω του 10% κατά μέσο όρο. Όπως φαίνεται όμως από τα στοιχεία του Πίνακα Β.4.VIII η κατάσταση στη δεκαετία του 80 παρουσιάζεται σαφώς

---

(1) βλ. ανωτέρω σ.190.

(2) βλ. ανωτέρω σ.142-144.

(3) βλ. ανωτέρω Πίνακα Α.2.IX, σ.80 και Α.3.I, σ.139.



διαφορετική. Παρόλες τις στατιστικές δυσκολίες στη διακρίβωση των ακριβών εξελίξεων στο μέγεθος της ελληνόκτητης ναυτιλίας (1)

Πίνακας Β.4.VIII  
Εξέλιξη της συνολικής ελληνόκτητης κωπητικότητας  
και της κωπητικότητας υπό εθνική σημαία  
1981-1989

σε κ.α.χ

πλοία 100 κ.α.χ και άνω

	Στόλος υπό εθνική σημαία	Μετ. %	Σύνολο ελληνοκτ. στόλου	Μετ. %
1981	42.289.117	...	54.317.773	...
1982	38.057.112	-10,0	53.454.982	-1,6
1983	37.707.377	-0,9	56.138.758	+5,0
1984	35.781.076	-5,1	53.601.462	-4,5
1985	27.765.421(β)	...	46.908.875(β)	...
1986	24.183.381(β)	-12,9	45.104.350(β)	-3,8
1987	21.006.751(β)	-13,1	47.536.688(β)	+5,4
1988	19.759.053(β)	-5,9	48.046.188(β)	+1,1

(α) τέλος Δεκεμβρίου

(β) πλοία υγρού και ξηρού φορτίου άνω των 1.000 κ.α.χ .

Πηγή: Με βάση τα στοιχεία Ναυτικών Χρονικών.

είναι εμφανής, από τα τέλη ήδη της δεκαετίας του 70 (2), η απώλεια του δυναμισμού της μετά τη δεύτερη βαθειά ύφεση στις ναυλαγορές στις αρχές της δεκαετίας του 80. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται και

(1) Μετά το 1985 γίνονται στις αντίστοιχες ετήσιες ανασκοπήσεις των Ναυτικών Χρονικών επανειλημμένες αναφορές στην πιθανότητα ένας αριθμός πλοίων να μην έχει καταγραφεί ενώ συνολικά αξιόπιστα στοιχεία για την ελληνόκτητη ναυτιλία υφίστανται από τα τέλη της δεκαετίας ( με βάση στοιχεία Lloyd's). Ταυτόχρονα τα στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών δεν είναι πλέον συγκρίσιμα με πραγματοποιημένων ημερομηνιών δεδομένου ότι υπολογίζονται μόνο τα ποντοπόρα πλοία υγρού και ξηρού φορτίου άνω των 1.000 κ.α.χ.

(2) πρβλ. ανωτέρω Πίνακα Β.4.Ι, σ.292.

από τα στοιχεία της UNCTAD όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΙΧ αν και δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτά ορισμένα νέα νηολόγια ευκολίας.

Πίνακας Β.4.ΙΧ  
Τοννάζ ελληνικής  
πλοιοκτησίας υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας  
1981-1987

σε χιλιάδες D.W.T

Ετος	Τοννάζ υπό εθνική σημαία	Μετ. %	Τοννάζ υπό ξένες σημαίες	Μετ. %	Σύνολο	Μετ. %	Συμμετοχή% ξένων σημαιών στο σύνολο
1981	73.514	...	22.586	...	96.100	...	23,5%
1982	70.232	-4,5%	22.846	+1,2%	93.078	-3,1%	24,5%
1983	65.986	-6,1%	30.835	+35,0%	96.821	+4,0%	31,8%
1984	62.237	-5,7%	36.412	+18,1%	98.649	+1,9%	36,9%
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1987	42.776	-31,3%	45.155	+24,0%	87.931	-10,9%	51,3%

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία : για το τοννάζ υπό εθνική σημαία, OECD, Maritime Transport, ετήσιες εκδόσεις. Για το τοννάζ υπό ξένες σημαίες, UNCTAD, Propriete effective des flottes de libre immatriculation, διάφορα έτη και UNCTAD, Review of Maritime Transport 1987.

Το 1989 η ελληνόκτητη χωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας ανήρχετο σε 24,9 εκ. κ.ο.χ και η συνολική ελληνόκτητη χωρητικότητα σε 46,0 εκ. κ.ο.χ. (1). Η αναλογία έχει πλέον σαφώς αντιστραφεί την ημερομηνία αυτή δεδομένου ότι οι ξένες σημαίες συμμετέχουν σε ποσοστό 54,1% στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου.

(1) στοιχεία Lloyd's Register στο OECD, Maritime Transport 1989, Paris, 1990.

Οι μεταβολές όμως στο επίπεδο της χωρητικότητας ελληνικής πλοιοκτησίας υπο όλες τις σημαίες δεν θα είναι αντιστοιχικές με αυτές που παρατηρήθηκαν (1) στην περίπτωση άλλων παραδοσιακών ναυτιλιών παρόλο που η κάθοδος της ελληνικής σημαίας θα συντελεστεί μετά το 1981 με ρυθμούς έως και ανάλογους των εθνικών νηολογίων των χωρών αυτών, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.Χ

Πίνακας Β.4.Χ  
Ποσοστιαία μεταβολή της χωρητικότητας  
των κυριώτερων εμπορικών στόλων (1)  
1981-1989

Σημαία	1981-83	1983-86	1986-89	1981-1989
Ελλάδα	-10,8%	-24,2%	-24,9%	-49,2%
Ιαπωνία	-0,2%	-5,6%	-27,2%	-31,4%
Ην.Βασίλ.	-24,8%	-39,5%	-33,9%	-69,9%
Νορβηγία	-11,3%	-51,7%	(2)+67,8%	(2)-28,0%
ΗΠΑ	+2,4%	+2,8%	+3,5%	+8,9%
Γαλλία	-13,9%	-39,8%	-25,7%	-61,5%
Ιταλία	-5,9%	-21,1%	-3,7%	-28,6%
Παγκ.στόλ.	+0,4%	-4,2%	+1,4%	-2,5%

(1) Σύμφωνα με την κατάταξη τους το 1981. Περιλαμβάνονται μόνο οι χώρες μέλη ΟΟΣΑ .

(2) Μεσολάβησε η ίδρυση του Norwegian International Ship's Register (NIS) στα μέσα του 1987 πρβλ. ανωτέρω σ.280 και επ.

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables.

Μόνο για την περίπτωση της Ιαπωνίας, για τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής ανάπτυξης της οποίας έγιναν οι σχετικές επισημάνσεις στην προηγούμενη παράγραφο (2), η συνολική εξέλιξη μετά το 1981 ως τα τέλη της κρίσης αποβαίνει θετική σε όρους συνολικής πλοιοκτησίας (1).

(1) πρβλ. ανωτέρω, σ.242-247.

(2) βλ. ανωτέρω Β.4.1, σ.288.

Είναι εμφανές ότι οι εξελίξεις σε επίπεδο χωρητικότητας υπό τα εθνικά νηολόγια είναι κοινές για ναυτιλίες με μεγάλες διαφορές ως προς τη σύνθεση των στόλων τους όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧΙ

Πίνακας Β.4.ΧΙ  
Σύνθεση κατά κατηγορίες χωρητικότητας κύριων cross-traders στόλων ΟΟΣΑ  
1981-1988 (1)

Κατηγορία	Ελλάδα			Ην.Βασίλειο			Νορβηγία		
	81	83	88	81	83	88	81	83	88
Πετρελ/φόρα	33%	32%	38%	48%	43%	33%	55%	52%	45%
Μικτού φορ.	8%	6%	4%	9%	9%	3%	10%	13%	8%
Ορε & bulk	34%	36%	41%	16%	15%	13%	17%	16%	10%
Γεν.φορτίου	23%	20%	10%	10%	9%	10%	6%	5%	7%
Ε/Κ	0%	0%	1%	6%	8%	16%	0%	0%	1%
LNG/LPG	0%	0%	0%	4%	6%	2%	3%	4%	10%
Χημ.προϊόν.	0%	0%	*1%	1%	1%	*2%	3%	4%	*8%

(1) Λόγω αλλαγής των κατηγοριών που μετρώνται από τους Lloyd's μετά το 1988 επιλέχθηκε το έτος αυτό ώστε να υπάρχει πλήρης συγκρισιμότητα των στοιχείων .

\* περιλαμβάνονται και τα oil/chemical carriers

Πηγή: Πίνακας Β.4.ΙΙ και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1983 και 1988.

Οι διαπιστώσεις αυτές δεδομένης της πορείας του ελληνικού νηολογίου μετά το 1981 προσανατολίζουν προς την υπαγωγή και της ελληνικής σημαίας στις ναυτιλίες με σχετικά υψηλό κόστος σε σχέση με τις ταχύτατα ανερχόμενες ναυτιλίες των αναπτυσσόμενων χωρών κυρίως της Νοτιοανατολικής Ασίας (1).

Συγκριτικά με την περίοδο της ανόδου τόσο της ελληνικής σημαίας όσο και της ελληνόκτητης χωρητικότητας στο σύνολο της είναι σαφές ότι, υπό συνθήκες μετά το 1981 σαφούς κάμψης του δυναμισμού τόσο

(1) βλ. ανωτέρω Β.3.2.

της σημαίας όσο και του συνόλου πλέον της ελληνόκτητης ναυτιλίας , προΐούσης της κρίσης, η κίνηση μεταξύ των δύο κατηγοριών ελληνόκτητης χωρητικότητας συντελείται σε διαφορετικά πλαίσια. Στη χωρητικότητα υπό σημαίες ευκολίας παρόλες τις δυσκολίες μίας στατιστικής διακρίβωσης των ακριβών διαστάσεων του προβλήματος πρέπει να καταφεύγουν οι μονάδες σχετικά υψηλότερου κόστους (1).

Στο επίπεδο κατ' αρχήν των διαφορών στη σύνθεση των δύο κατηγοριών χωρητικότητας ελληνικής πλοιοκτησίας , υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας, από την επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων για το 1984, στα μέσα περίπου της περιόδου μετά το 1981 έως την έλευση μίας γενικότερης ανάκαμψης στις ναυλαγορές παρατηρούνται τα εξής :

Πίνακας Β.4.ΧΙΙ

Σύνθεση εγγραφών πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας  
υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας(α)  
1984 (β)  
 Υπό εθν.σημαία                      Υπό Σ.Ε.

Μπάλκ Κάρριερς	45,2%	46,6%
Φορτηγά	21,5%	20,0%
Δεξαμενόπλοια	33,4%	33,4%

(α) βλ. σημ. (1) του Πίνακα Β.4.ΧΙΙΙ κατωτέρω (β) σύνολο του έτους

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων δημοσιευμένων στα Ναυτικά Χρονικά, 15/1/85

(1) Στην περίοδο αυτή τα Ναυτικά Χρονικά μόνη ουσιαστικά πηγή για τη διάθροση του ελληνόκτητου στόλου δεν παρέχουν πλέον αναλυτικά στοιχεία για τα πλοία υπό τις δύο κατηγορίες. Επιπρόσθετα όπως σημειώθηκε ήδη η πηγή αυτή αμφισβητεί από τα μέσα της δεκαετίας την πληρότητα των στοιχείων που παρέχει για τα πλοία υπό σημαίες ευκολίας και τον ακριβή αριθμό τους. Η από το 1985 καταμέτρηση μόνο των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου και μάλιστα μόνο αυτών με χωρητικότητα άνω των 1.000 κ.ο.χ, από την ίδια πάντα πηγή, δεν επιτρέπει συγκρίσεις στοιχείων που αφορούν την ελληνόκτητη χωρητικότητα υπό εθνική και ξένη σημαία μετά το 1984 με προγενέστερες περιόδους.

Πίνακας Β.4.ΧΙΙΙ  
Διαγραφές και εγγραφές πλοίων υπό Ξένες σημαίες  
και υπό εθνική σημαία  
κατά κύριες κατηγορίες  
1984(α)

Ελληνόκτητη  
χωρητικότητα  
υπό εθνική  
σημαία

Ελληνόκτητη  
χωρητικότητα  
υπό Ξένες  
σημαίες  
(1)

Κατηγορία * και ημερομην. ναυπήγησης	Ελληνόκτητη χωρητικότητα υπό εθνική σημαία		Ελληνόκτητη χωρητικότητα υπό Ξένες σημαίες (1)	
	% εγγρ.	% (β) διαγ.	% εγγρ.	% (β) διαγ.
B.C. νεότευκτα	11,3%	-	1,4%	-
B.C. 76-84	12,3%	3,0%	11,2%	-
B.C. 66-75	20,7%	18,6%	29,6%	29,2%
B.C. 56-65	0,9%	10,7%	4,4%	4,5%
Φορ/γά νεοτ.	5,1%	-	-	-
Φορ/γά 76-84	3,0%	2,2%	1,9%	1,7%
Φορ/γά 66-75	11,6%	6,9%	13,0%	5,3%
Φορ/γά 50-65	1,8%	15,4%	5,1%	15,5%
Δεξ/α νεοτ.	3,3%	-	-	-
Δεξ/α 76-84	9,9%	0,7%	12,3%	11,2%
Δεξ/α 66-75	20,2%	31,3%	18,0%	21,2%
Δεξ/α έως 65	-	11,1%	3,1%	11,4%

(α) σύνολο του έτους.

(β) για πάσης φύσης λόγους : διάλυση, πώληση, ολική απώλεια, εγγραφή σε άλλο νηολόγιο

Στις διαγραφές πλοίων ναυπήγησης παλαιότερης του 65 περιλαμβάνονται και πλοία ναυπήγησης παλαιότερων ημερομηνιών από τα έτη 1950 και το 1956 που αναφέρονται στις εγγραφές.

(1) Επεξεργαστήκαμε τα στοιχεία για τις εγγραφές και διαγραφές ελληνόκτητης χωρητικότητας νηολογίου Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, Μάλτας, Κεϋλάνης, Σιγκαπούρης, Μπαχάμες, Φιλιππινών, Ονδούρας και Λιβάνου ενώ εξαιρέθηκαν οι σημαίες της Αγγλίας και της Ν.Ζηλανδίας με συνολικές χωρητικότητες 3.661 και 52.307 κ.ο.χ αντίστοιχα.

\* όπου αναγράφεται B.C. στον Πίνακα αποτελεί συντομογραφία του Bulk carrier

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ν.Χ , 15/1/85

Από τον Πίνακα Β.4.ΧΙΙ προκύπτει ότι οι αποκλίσεις στην περίπτωση των δύο κατηγοριών αυτών χωρητικότητας είναι μικρές έως ανύπαρκτες (1). Τα μπαλκ κάρριερς κάθε ηλικίας αποτελούν το 45,2 % των εγγραφών στο ελληνικό νηολόγιο ενώ αποτελούν το 46,6% των εγγραφών στις σημαίες ευκολίας. Για τα φορτηγά αυτή η αναλογία είναι 21,5% στο επίπεδο του εθνικού νηολογίου και 20,0% στο επίπεδο των σημαιών ευκολίας. Για τα δεξαμενόπλοια τα ποσοστά συμμετοχής τους στο σύνολο των εγγραφών είναι ακριβώς ίσα 33,4% και για τις δύο κατηγορίες ελληνόκτητης χωρητικότητας, υπό εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας. Παρόλη την ενδεικτική σημασία του Πίνακα για την κατεύθυνση των εξελίξεων στη σύνθεση της ελληνόκτητης χωρητικότητας (1) ο συνδυασμός των στοιχείων αυτών με την μικρή κάμψη της συμμετοχής των δεξαμενοπλοίων στον ελληνικής σημαίας στόλο στην ίδια περίπου περίοδο (πρβλ. Πίνακα Β.4.ΧΙ) δείχνει να σταθεροποιεί για ένα διάστημα την συμμετοχή της κατηγορίας αυτής στο σύνολο της ελληνόκτητης χωρητικότητας .

Ακόμα είναι ενδιαφέρον ότι, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧΙΙΙ

---

(1) η ελάχιστη έως ανύπαρκτη απόκλιση μεταξύ της σύνθεσης των εγγραφών στις δύο κατηγορίες χωρητικότητας δεν πρέπει παρόλα αυτά να οδηγήσει στην αγνόηση της φύσης των διαθέσιμων στοιχείων και των ενδείξεων απλά που παρέχουν. Παρόλα αυτά η επισκόπηση των στοιχείων σε επίπεδο κάθε πλοίου πλέον για τις εγγραφές στα νηολόγια της Λίβερτίας και του Παναμά την οποία διενεργήσαμε με βάση τα αναλυτικά στοιχεία των Ναυτικών Χρονικών δείχνουν κατ'αρχήν ότι οι κινήσεις μεταξύ των νηολογίων είναι κυρίως στην κατεύθυνση ελληνική σημαία - σημαίες ευκολίας . Μετακινήσεις από σημαίες ευκολίας καταγράψαμε όμως στην περίπτωση της τρίτης σπουδαιότερης την ημερομηνία αυτή σημαίας ευκολίας, την Κύπρο, ενώ η κατεύθυνση ελληνική σημαία σημαία ευκολίας ήταν σαφής στην περίπτωση των εγγραφών στο νηολόγιο της Μάλτας. Εξάλλου δεν θα πρέπει να αγνοείται ότι πιθανόν οι λόγοι που καταγράφονται από την πηγή αναλυτικά στην περίπτωση διαγραφών και εγγραφών να αφίστανται των πραγματικών.

ανωτέρω, ουδεμία εγγραφή νεότευκτου δεξαμενόπλοιου καταγράφεται για το 1984 υπό σημαίες ευκολίας ενώ στο ελληνικό νηολόγιο η συμμετοχή των εγγραφών νεότευκτων δεξαμενοπλοίων είναι σημαντικά χαμηλότερη από την αντίστοιχη συμμετοχή των νεότευκτων μπαλκ κάρριερς και χαμηλότερη ακόμα και των φορτηγών. Για το 1987, στις αρχές της περιόδου ανάκαμψης στις ναυλαγορές, στο σύνολο των 45 περίπου εκατομμυρίων τόννων νεκρού βάρους ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας παρατηρείται από τον Πίνακα Β.4.ΧΙV ότι

**Πίνακας Β.4.ΧΙV**  
Σύνθεση του ελληνικής πλοιοκτησίας στόλου υπό  
εθνική σημαία και υπό σημαίες ευκολίας (1)  
Βασικές κατηγορίες πλοίων  
1987

Κατηγορία	Ελλ. σημαία	Σ.Ε
Πετρελ/φόρα	39%(1)	43%
Ore & bulk*	45%	43%
Γεν.φορτίου	12%	10%
Ε/Κ	1%	2%

(1) Δεδομένου ότι η UNCTAD παρέχει στοιχεία με βάση δωτ ενώ οι Lloyd's με βάση κ.ο.κ είναι δυνατόν να υπάρχουν αποκλίσεις που οφείλονται στο λόγο αυτό. Για τα πετρελαιοφόρα υπολογίσθηκε ότι με βάση δωτ το αντίστοιχο ποσοστό για την ελληνική σημαία είναι 43%.

\*περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων UNCTAD, Beneficial ownership of open-registry fleets, TD/B/C.4/309/Add.1 για τον ελληνόκτητο στόλο υπό σημαίες ευκολίας. Για τον ελληνικής σημαίας στόλο στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία OECD, Maritime Transport 1987, Paris, 1988 και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables 1987.



τα ποσοστά κάθε κατηγορίας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα στατιστικά προβλήματα που δημιουργούν οι διαφορετικές μονάδες μέτρησης (1) δεν φαίνονται να διαφοροποιούνται σημαντικά μεταξύ των δύο κατηγοριών ελληνόκτητης χωρητικότητας μετά το 1981, στοιχεία στα οποία συνηγορούν και τα αποτελέσματα του Πίνακα Β.4.XII ανωτέρω για το 1984.

Σε σχέση με την ηλικία του ελληνικού στόλου, η οποία όπως αναλύθηκε ήδη αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην διάμόρφωση του σταθερού κόστους, ο Πίνακας Β.4.XV που αναφέρεται στην κατανομή κατά ηλικίες της χωρητικότητας υπό ελληνική σημαία - μόνο (1) - αποκαλύπτει

Πίνακας Β.4.XV  
Κατανομή κατά ηλικία των κυριώτερων εμπορικών  
στόλων 1983 και 1987  
πλαίσια άνω των 100 κ.σ.χ

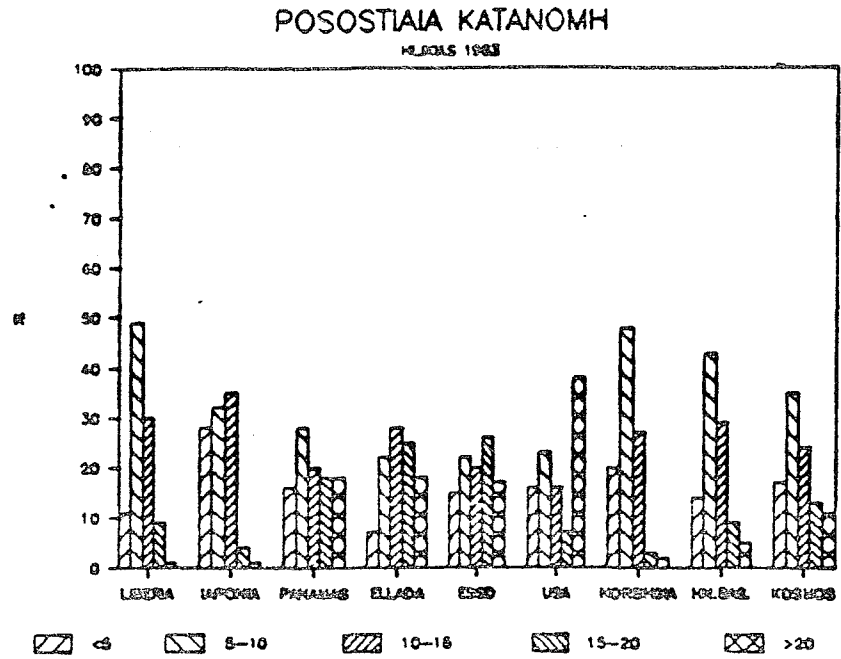
Σημαία	1983					1987				
	<5	5-10	10-15	15-20	>20	<5	5-10	10-15	15-20	>20
Λιβερία	11%	49%	30%	9%	1%	14%	17%	53%	14%	2%
Ιαπωνία	28%	32%	35%	4%	1%	34%	27%	27%	10%	2%
Παναμάς	16%	28%	20%	18%	18%	31%	17%	30%	14%	8%
Ελλάδα	7%	22%	28%	25%	18%	13%	16%	41%	19%	11%
ΕΙΣΣΔ	15%	22%	20%	26%	17%	14%	20%	21%	19%	26%
ΗΠΑ	16%	23%	16%	7%	38%	12%	23%	22%	12%	31%
Νορβηγία	20%	48%	27%	3%	2%	23%	25%	36%	10%	6%
Ην. Βασιλ.	14%	43%	29%	9%	5%	10%	26%	37%	15%	12%
Παγκ.στόλ.	17%	35%	24%	13%	11%	19%	20%	34%	15%	12%

(1) Σύμφωνα με την κατάταξη τους το 1984

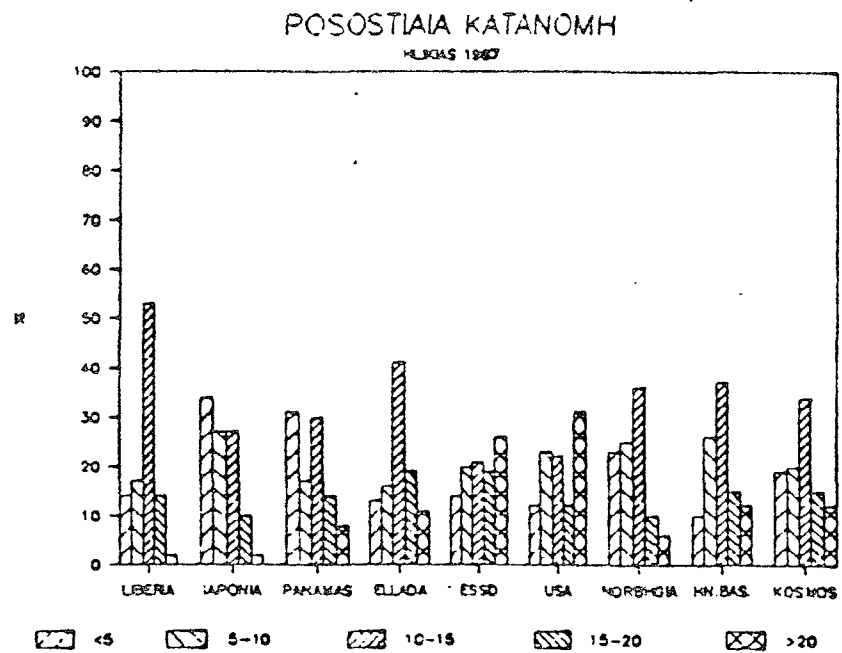
Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση τα στοιχεία  
OECD, Maritime Transport 1983, Παρίσι 1984, Πίν.ΧVIII(a), σ.146  
και OCDE, Les Transports Maritimes 1987, Παρίσι 1988,  
Πίν.ΧVIII(a), σ.150

(1) δεδομένης της διακοπής καταγραφής στοιχείων για την ηλικία της ελληνόκτητης χωρητικότητας μετά την αρχή της δεκαετίας του 80 από τα Ναυτικά Χρονικά καθώς και της μη τήρησης αναλυτικών στοιχείων για την ηλικία της ελληνόκτητης χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας από άλλη πηγή για ένα διάστημα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Β



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Β.Α



Πηγή: Πίνακας Β.4.ΧV

ότι η θέση της ελληνικής ναυτιλίας σε σχέση με το 1981 έχει παραμείνει το 1983 ουσιαστικά χωρίς μεταβολές με μόνο 29% της χωρητικότητας της κάτω των 10 ετών ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 1981 ήταν 31%. Τα σχετικά ποσοστά για την Νορβηγία ήταν 68% και 75% ενώ για το Ηνωμένο Βασίλειο 57% το 1983 και 69% το 1981. Είναι εμφανές ότι η μεγαλύτερη σχετική γήρανση των δύο άλλων αυτών cross-traders έχει τις ρίζες της στην μικρή ανανέωση των ταχύτατα συρρικνούμενων νηολογίων τους.

Στις αρχές της ανάκαμψης το 1987 οι επιπτώσεις της κρίσης έχουν οδηγήσει πλέον σε μία περαιτέρω γήρανση του παγκόσμιου στόλου. Το φαινόμενο είναι οξύτερο για ναυτιλίες όπως η νορβηγική και η αγγλική η διάβρωση της χωρητικότητας των οποίων κατά ηλικίες ακολουθεί αναμενόμενη πορεία ιδιαίτερα στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου το οποίο με 36% πλέον μόνο της χωρητικότητας του κάτω των 10 ετών δεν απέχει πολύ από το 29% της ελληνικής σημαίας. Σε συνολικό επίπεδο εξακολουθεί πάντως να ισχύει η διαπίστωση ότι ο ελληνικός στόλος έχει σαφώς μεγαλύτερη ηλικία από τον παγκόσμιο και από τις κύριες ναυτιλίες των χωρών του ΟΟΣΑ (1) .

Η μείωση της συμμετοχής των πλοίων άνω των 15 χρόνων στην περίπτωση της ελληνικής σημαίας δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί σε σχέση με την πολιτική της ελληνικής πλοιοκτησίας συνολικά δεδομένης της απουσίας στοιχείων για την εξέλιξη της ηλικίας της χωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας (2), εφόσον είναι δυνατόν να οφείλεται είτε σε

---

(1) με εξαίρεση τις ΗΠΑ

(2) βλ. σημείωση 1 σ.314

αυξημένες πωλήσεις και διαλύσεις κωρητικότητας μεγαλύτερης ηλικίας είτε σε μεταφορά της κωρητικότητας αυτής υπό σημαίες ευκολίας

Σε σχέση με την ηλικία της κωρητικότητας ελληνικής πλοιοκτησίας υπό σημαίες ευκολίας τα στοιχεία που παρέχουν οι Πίνακες Β.4.ΧΙΙΙ ανωτέρω και ο Πίνακας Β.4.ΧVI κατωτέρω για το 1984 εμφανίζουν ουσιώδεις διαφορές στη διάρθρωση κατά ηλικία των εγγραφών για τις δύο κατηγορίες ελληνόκτητης κωρητικότητας, υπό σημαίες ευκολίας και υπό εθνική σημαία. Οι εγγραφές νεότευκτων αποτελούν πολύ σημαντικώτερο ποσοστό για την ελληνική σε σχέση με τις σημαίες ευκολίας στο σύνολο τους όπου η συμμετοχή των νεότευκτων αποτελεί παλύ χαμηλό ποσοστό στην κατηγορία των μπαλκ κάρριερς ενώ ουδεμία

Πίνακας Β.4.ΧVI

Διάρθρωση κατά ηλικίες των εγγραφών και διαγραφών ελληνόκτητης κωρητικότητας υπό σημαίες ευκολίας και υπό ελληνική σημαία 1984

	Ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό εθνική σημαία (1)		Ελληνόκτητη κωρητικότητα υπό ξένες σημαίες (2)	
	% εγγρ.	% (β) διαγ.	% εγγρ.	% (β) διαγ.
Ημερομηνία ναυπήγησης				
νεότευκτα	19,7%	-	1,4%	-
76-84	25,2%	5,9%	25,4%	12,9%
66-75	52,5%	56,8%	60,6%	55,7%
50-65	2,7%	37,2%	12,6%	31,4%

(1) Μπαλκ κάρριερς, δεξαμενόπλοια, φορτηγά.

(2) Στοιχεία για τις εγγραφές και διαγραφές ελληνόκτητης κωρητικότητας στα νηολόγια Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, Μάλτας, Κεϋλάνης, Σιγκαπούρης, Μπαχάμες, Φιλιππινών Ονδούρας και Λιβάνου ενώ εξαιρέθηκαν οι σημαίες της Αγγλίας και της Ν.Ζηλανδίας με συνολικές κωρητικότητες 3.661 και 52.307 κ.ο.χ αντίστοιχα.

Πηγή: Πίνακας Β.4.ΧΙΙΙ

εγγραφή νεότευκτων καταχωρείται για τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια όπως παρατηρήθηκε από τον Πίνακα Β.4.XIII ανωτέρω. Ενώ οι διαφορές είναι σημαντικές στις κατηγορίες των νεότευκτων και των σχετικά παρήλικων πλοίων οι διαφορές είναι μικρές στις υπόλοιπες κατηγορίες 1-18 ετών. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση παρήλικων πλοίων στις σημαίες ευκολίας συσχετίζεται άμεσα και με το όριο εγγραφής των 17 χρόνων ηλικίας του πλοίου στην ελληνική σημαία που ισχύει πλέον την περίοδο αυτή. Η μεγαλύτερη συμμετοχή των νεότευκτων στις εγγραφές του εθνικού νηολογίου υποδεικνύει ότι τα νεώτερα και την περίοδο αυτή κατά κανόνα διαρκώς και περισσότερο αυτοματοποιημένα πλοία, χωρίς να παραγνωρίζεται η ενδεικτική αξία των στοιχείων του Πίνακα, έχουν τη δυνατότητα να υποστούν μεγαλύτερη επιβάρυνση από πλευράς κόστους επάνδρωσης το οποίο συνεπάγεται η νηολόγηση στο ελληνικό νηολόγιο (1) (2). Η ανάλυση που προηγήθηκε υποδεικνύει ότι τα αίτια της μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας πρέπει να αναζητηθούν στην πλευρά της εξέλιξης του μεταβλητού κόστους. Η ταύτιση της πορείας της ελληνικής σημαίας με αυτήν άλλων παραδοσιακών σημαιών την περίοδο αυτή δεδομένης της διατήρησης μίας ευνοϊκότερης θέσης της ελληνικής ναυτιλίας από πλευράς σταθερού κόστους δείχνει με σαφήνεια προς την κατεύθυνση του κόστους

---

(1) Για τα αυτοματοποιημένα πλοία ίσχυσε από το 1983 μικρότερη σύνθεση κατά 4-5 άτομα.

(2) Τα στοιχεία του Πίνακα αφορούν ναυπηγούμενα και πρόσφατα κατελκυθέντα πλοία τα οποία πρέπει να παραγγέληκαν στην περίοδο της βαθείας ύφεσης που ακολούθησε μετά το 1981. Στο βαθμό που δεν πρόκειται για επενδυτικό λάθος το στοιχείο αυτό είναι δυνατόν να υποδεικνύει επιχειρήσεις των οποίων πιθανές πολιτικές ναυλώσεων επέτρεπαν την παραμονή στο εθνικό νηολόγιο μέσω του οποίου η πρόσβαση σε φορτωτές μπορεί να διευκολύνετο σε σχέση με τις σημαίες ευκολίας.

επένδρωσης προς την οποία επικεντρώνονται και τα μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής την εποχή αυτή (1). Οι εξελίξεις όμως στο κόστος δεν είναι δυνατόν να εξετασθούν πλέον υπό το ίδιο πρίσμα. Η ανάδειξη των αναπτυσσόμενων χωρών, ιδιαίτερα αυτών της Νοτιοανατολικής Ασίας δημιουργεί νέα πλαίσια ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι, όπως αναλύθηκε ήδη στο κεφάλαιο Β.2, οι αναπτυσσόμενες χώρες ανταγωνίζονται με ίσους *grosso modo* όρους πλέον τις ανεπτυγμένες στον τομέα της ναυτιλίας ο τεχνολογικός παράγοντας και η εξειδίκευση των στόλων δεν αποτελούν πιά για τις ΠΝΧ επαρκείς άμυνες μπροστά σε χώρες

Πίνακας Β.4.ΧVII

Ετήσιες αποδοχές κατώτερου πληρώματος 1982-3 (1)

Ναύτης Καταστρώματος	με τιμή U.S\$(1) 82	με τιμή U.S\$(1) α'εξ.83
Βρετανία	106	107
ΟΔΓ	131	144
Ελλάδα	100	100
(Ελλάδα) (2)	123	113

- (1) Μέση τιμή για τα νομίσματα των χωρών του Πίνακα τα οποία μετατρέψαμε σε δολάρια για να υπολογίσουμε τον ανωτέρω δείκτη. Με βάση ισοτιμίες στο OECD, Main Economic Indicators, μηνιαίο.
- (2) Σύμφωνα με τα στοιχεία Πιν.9, Gregory D. and Hastings S., *op.cit.* Τα στοιχεία αναφέρουν βασικές εβδομαδιαίες αποδοχές 9.858 δρχ. Το ποσό προσεγγίζει αυτό του 1984 σύμφωνα με τα στοιχεία του Υ.Ε.Ν στο ΚΕΠΕ, Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1990. Δεδομένου όμως ότι το υπόμνημα στο οποίο περιέχονται τα παραπάνω κατατέθηκε στα τέλη του 83 τα στοιχεία θεωρήθηκε ότι θα πρέπει να αναφέρονται στο τρέχον ή στο προηγούμενο έτος.

Πηγή: Επεξεργασία πρωτογενών στοιχείων (ετήσιες συνολικές αποδοχές σε εθνικό νόμισμα) του Πιν.9 Gregory D. and Hastings S., *op.cit.* Στοιχεία για τις αποδοχές που χρησίμευσαν σαν βάση 100, ΥΕΝ στο ΚΕΠΕ, Εμπορική... *op.cit.*, σ.246, Πιν.35.

- (1) κυρίως τα μέτρα που εεσπίσθησαν με το Ν.1376/83 και τα επιπλέον μέτρα προς την κατεύθυνση της μείωσης της σύνθεσης το 1986.

με ιδιαίτερα χαμηλό κόστος επάνδρωσης (1). Η ελληνική σημαία, όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧVII, παρά τα προβλήματα μετατροπής των στοιχείων του Πίνακα (2), αποκαλύπτεται με μικρές διαφορές με το βρετανικό στόλο σε ότι αφορά τις απολαβές των ναυτών ακόμα και με τον πλέον δυσμενή - για το ύψος των αποδοχών - τρόπο υπολογισμού. Η μετατροπή από το 1977 του νομίσματος βάσης των αποδοχών των ναυτικών από Πίρες Αγγλίας σε Δραχμές συντέλεσε χωρίς αμφιβολία στη μείωση του κόστους των ελληνικών πληρωμάτων λόγω των εξελίξεων της ισοτιμίας του εθνικού νομίσματος έναντι των κυριώτερων νομισμάτων. Είναι όμως σαφές και συνεπές προς την υπόθεση που διατυπώθηκε - ότι ο κύκλος των ανταγωνιστών έχει διευρυνθεί με χώρες ιδιαίτερα χαμηλού κόστους εργασίας - ότι σε καμία περίπτωση οι οποιασδήποτε υποτιμήσεις δεν θα μπορούσαν να φέρουν τα επίπεδα των αμοιβών των ελλήνων ναυτικών στα αντίστοιχα των ναυτικών της Νοτιοανατολικής Ασίας. Το κόστος επάνδρωσης για τα πλοία των χωρών αυτών καταγράφεται στην αρχή της δεκαετίας του 80 να αποτελεί ποσοστό 40 - 45% (3), ανάλογα με τη χώρα, στόλων όπως ο νορβηγικός παρά την συγκριτικά πολύ αυξημένη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων των αναπτυσσόμενων αυτών χωρών (4).

Όπως αναλύθηκε ήδη για τις υπόλοιπες παραδοσιακές ναυτιλιακές

(1) πρβλ. ανωτέρω σ.272, Πίνακα Β.3.ΙΧ.

(2) κυρίως λόγω έλλειψης από την πηγή χρονικού προσδιορισμού της ημερομηνίας των πρωτογενών στοιχείων τα οποία χρησιμοποιήσαμε.

(3) Υπολογίσαμε τα παραπάνω ποσοστά με βάση τα στοιχεία Drewry Shipping Consultants στο Gregory D. and Hastings S., op.cit.Πίν.6.

(4) Όπως αναφέρονται στην πηγή της υποσ.3 : 18 άτομα για τη Νορβηγία 31 άτομα στην περίπτωση του Χονγκ- Κονγκ και 30 άτομα στην περίπτωση της Σιγκαπούρης.

Πίνακας Β.4.ΧVIII  
Κόστος πληρώματος 1984

Σημαία	Πλήρωμα	Κόστος Ελλ=100
Βρετανική	Βρεταν.	150
Ελληνική	Ελληνικό	100
Σημαία Ευκ.	Κορεάτες	54

(α) με βάση ισοτιμίες 1984

(β) Δεν προσδιορίζεται τύπος και μέγεθος πλοίου. Πισυνώτατα μικρού και μεσαίου μεγέθους, οπωσδήποτε όμως κύδην φορτίου όπως συμπεραίνεται από το υπόλοιπο κείμενο.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Moreby D., Crew costs, op.cit. σ.60  
Πίν.8

χώρες (1) οι κύριες κατευθύνσεις της πλοιοκτησίας των χωρών αυτών με σκοπό τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων αφορούν την περίοδο αυτή τη μείωση της σύνθεσης του πληρώματος των πλοίων, την προσφυγή στις σημαίες ευκολίας (2) και την με άλλους διάφορους

(1) πρβλ. ανωτέρω Κεφ. Β.3

(2) Η ελληνική πλοιοκτησία θα καταφύγει χωρίς ίσως την οργανωμένη προσπάθεια της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου και σε νέους τρόπους συνδυασμών των συντελεστών της παραγωγής όπως οι μικτές επιχειρήσεις κυρίως με χώρες με παραδοσιακούς εμπορικούς δεσμούς με τις αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις. Σε σύνολο 40 περίπου από τις σημαντικώτερες εταιρείες του κλάδου από τις 100 περίπου εταιρείες με γραφεία στον Πειραιά - διαχειριζόμενα κωρητικότητα άνω των 100.000 κ.ο.χ - με αντίστοιχη συνολικά κωρητικότητα υπό τη διαχείριση τους 30 και 40 εκ. κ.ο.χ περίπου στις αρχές της ανάκαμψης (υπολογισμοί με βάση τα αναλυτικά στοιχεία του Greek Shipping Directory, εκδ. Σκολαρίκου) διαπιστώθηκε ότι 4 τουλάχιστον είχαν προχωρήσει στην ίδρυση μικτών επιχειρήσεων μέχρι το τέλος της κρίσης το 1986 από τις οποίες μία με τη Σαουδική Αραβία και η άλλη με τη Σοβιετική Ένωση. Μία εταιρεία που είχε προχωρήσει σε δημιουργία joint-venture εμφανιζόταν με κωρητικότητα μικρότερη των 100.000 κ.ο.χ την εποχή συλλογής των στοιχείων. Η περίοδος αυτή όμως για την ελληνόκτητη ναυτιλία σφραγίζεται κυρίως από την καθεαυτό προσφυγή σε περισσότερο κλασικούς τρόπους συνδυασμών των συντελεστών της παραγωγής σε διεθνή βάση όπως οι σημαίες ευκολίας.



τρόπους προσπάθεια για αύξηση του αριθμού καηλόμισθων αλλοδαπών στο πλήρωμα. Στις ίδιες ακριβώς κατευθύνσεις κινήθηκε και η ελληνική πλοιοκτησία ενώ, όπως αναφέρθηκε ήδη, προς την κατεύθυνση των θεμάτων ναυτεργατικού δυναμικού κινήθηκαν κυρίως και οι κρατικές ρυθμίσεις την περίοδο αυτή (1).

Η μείωση όμως της σύνθεσης δεν έλαβε - χάρη και στη μεγαλύτερη συγκριτικά ηλικία και αναπόφευκτα τη μικρότερη αυτοματοποίηση του ελληνικού στόλου - την έκταση που είχε στην περίπτωση άλλων παραδοσιακών ναυτιλιών.

Πίνακας Β.4.ΧΙΧ  
Μειώσεις της σύνθεσης πληρώματος 1983  
Ελλάδα και Νορβηγία

Σημαία	Ως 1983	Μέτρα 1983
Νορβηγική(1)	24-26	18-19
Ελληνική	25-27(2)	23-24(2)
Ελλ.αυτοματ.	25-27(2)	19-20(2)

(1) πλοία 20.000 κ.σ.χ και άνω

(2) πλοία 15-40.000 κ.σ.χ.

Πηγή: Για τη νορβηγική σημαία, Fairplay, στο Gregory D. and Hastings S., op.cit., σ.45.. Για την ελληνική σημαία Κορρές Α., Το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό, ΙΟΒΕ, Αθήνα 1978, Οικ.Ταχυδρόμος 24/11/83, σ.65 και Π.Δ.417/78.

Η μείωση της σύνθεσης με τα μέτρα του 1986 υπήρξε της τάξης των 2-3 ατόμων για τα κλασικά και αυτοματοποιημένα σε σχέση με τα προβλεπόμενα από το Ν.1376/83 (2)

(1) ρυθμίσεις όπως αυτή της ανακύκλωσης η οποία ίσχυσε ουσιαστικά λιγώτερο από μία διετία δεδομένου ότι για πολλές ειδικότητες και για ορισμένης κατηγορίας πλοία είχε καταργηθεί ή ανασταλεί, υπήρξαν ελάχιστες. Η κύρια κατεύθυνση τόσο των μέτρων του 1983 όσο και του 1986 υπήρξε η μείωση του κόστους επάνδρωσης .

(2) βλ. Ναυτικά Χρονικά , 1/12/86, σ.17.

Μεγαλύτερη έκταση, εκτός από την έξοδο προς τις σημαίες ευκολίας έλαβε η προσφυγή στην αλλοδαπή εργασία όχι άγνωστη ήδη στην ελληνική πλοιοκτησία (1). Η απασχόληση των αλλοδαπών (2) αποτελεί στις αρχές της δεκαετίας του 80 σημαντικό ποσοστό των πληρωμάτων των πλοίων ελληνικής σημαίας. Τα υψηλότερα ποσοστά αλλοδαπής απασχόλησης για την

Πίνακας Β.4.ΧΧ.  
Συμμετοχή των αλλοδαπών στο σύνολο των  
υπηρετούντων σε πλοία υπό ελληνική σημαία  
και στα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, 1978-1988.

Ελλ. Ξένη  
σημαίας συμβ.ΝΑΤ

Ετος	% συνολ	% συνολ
1978	30,9	41,3
1980	33,9	43,5
1982	20,2	41,8
1984	13,3	42,6
1986	10,3	40,6
1988	17,1	55,3

Πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας Υ.Ε.Ν

(1) Η de facto ή de jure χρησιμοποίηση αλλοδαπών, κυρίως δε στην δευτέρα περίπτωση και μάλιστα με μισθούς εεσμικά καθορισμένους σε επίπεδα χαμηλότερα των ισχυόντων στη χώρα υποδοχής, συντελεί οπωσδήποτε στη συμπίεση των μισθών των ναυτικών εθνικής προέλευσης. Ο έντονα διεθνοποιημένος χαρακτήρας της ναυτιλίας, η θέση της σαν " γηράσκουσας" βιομηχανίας για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες αλλά κατ'αρχήν ο ανταγωνισμός στα πλαίσια αυτών των τελευταίων δημιούργησε αρχικά την εξέλιξη αυτή που παρατηρήθηκε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό σε πολλές παραδοσιακές ναυτιλίες. Βλ.Θανοπούλου Ε. Προσφορά Ναυτικής Εργασίας, Επ.Σκέψη, τευχ.5, Ιαν-Φεβρ. 1982, σ.σ.26-33, για μία πρώτη προσέγγιση των επιδράσεων των εεσμικών παραγόντων στο χαρακτήρα της αγοράς ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα στις αρχές της δεκαετίας του 80. Για τα ελληνικά πληρώματα είχαμε υπολογίσει ότι στις αρχές της περιόδου μετά το 1973, το 1975, η σχέση των αποδοχών κατώτερου και ανώτερου πληρώματος ήταν η δυσμενέστερη μεταξύ των χωρών της Ε.Ο.Κ. ibid. σ.30, Πίν.4, γεγονός που δεν είναι άμοιρο ευθυνών για την τότε περισσότερο προδιαγραφόμενη παρά υπαρκτή " απροθυμία της προσφοράς " ναυτεργατικού δυναμικού.

(2) πρβλ.ανωτέρω σ.139 σημ.2.

ελληνική σημαία για τη δεκαετία 1978-1988 τουλάχιστον (1) , καταγράφονται ακριβώς πριν την αρχή της εξόδου από το ελληνικό νηολόγιο όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧΧΙ (2) το 1980. Οι ρυεμοί μείωσης των αλλοδαπών ναυτικών που υπηρετούν στα ελληνικής σημαίας πλοία θα είναι υψηλότεροι μέχρι και το 1986, στις παραμονές της ανάκαμψης, σε σχέση με τους αντίστοιχους ρυεμούς μείωσης των ελλήνων ναυτικών. Για το ίδιο διάστημα περίπου παράλληλες θα είναι και οι εξελίξεις και για την μικρή πλέον κατηγορία των συμβεβλημένων με το ΝΑΤ ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένη σημαία που αποτελούν κάτω του 10% του συνολικού αριθμού απογραφέντων πλοίων το 1988. Ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών γνωρίζει διαρκή βέβαια πτώση με μόνη εξαίρεση την ασήμαντη

**Πίνακας Β.4.ΧΧΙ**  
Μεταβολές του αριθμού των υπηρετούντων ναυτικών  
στα πλοία ελληνικής σημαίας και στα ξένης σημαίας  
συμβεβλημένα με το ΝΑΤ  
1978-1988

Ετος	Ελλ.σημαία		Ξένη σημαία συμβ.ΝΑΤ	
	Ελλ. %μετ.	Ξένοι %μετ.	Ελλ. %μετ.	Ξένοι %μετ.
1978	...	...	...	...
1980	+6,7	+22,3	-20,5	-13,0
1982	-30,0	-65,5	-44,3	-47,9
1984	+0,5	-39,1	-3,2	-
1986	-20,9	-40,8	-17,0	-23,8
1988	-10,6	+60,5	-16,1	+52,1

Πηγή: Στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας Υ.Ε.Ν

- (1) στο επίπεδο της ελληνικής σημαίας τα ποσοστά αυτά πρέπει, παρόλη την έλλειψη στοιχείων για την περίοδο πριν το 1978, να είναι όντως τα υψηλότερα, πρβλ. υποσ.2 σ.138.
- (2) Δεύτερη πολυπληθέστερη εθνικότητα στο σύνολο των ξένων πληρωμάτων την ημερομηνία αυτή αποτελούν οι Φιλιππινέζοι... Πρβλ. λεπτομερή στοιχεία απογραφής ΥΕΝ, Hellenews, Οικονομία 79-80, στο Βανοπούλου Ε. op.cit., σ.28.

αύξηση - ουσιαστικά στασιμότητα - μεταξύ του 1982 και του 1984 για τα ελληνικής σημαίας πλοία όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧΧΙ .

Η μείωση του ποσοστού των ξένων ναυτικών στο ταχύτατα μειούμενο βέβαια σύνολο των απασχολούμενων στα ελληνικά πλοία μέσα στην κρίση (1) υποδεικνύει ότι η ελληνική σημαία εγκαταλείπεται από τα οριακά πλοία που δεν είναι δυνατόν να ανταπεξέλθουν στις συνθήκες χαμηλών ναύλων που επικρατούν την εποχή αυτή. Το σημείο εξόδου καθορίζεται από δύο παράγοντες στο επίπεδο του κόστους : ο πρώτος αφορά την εξέλιξη του κόστους επάνδρωσης σε σύγκριση με ανταγωνιστικές ναυτιλίες και τις σημαίες ευκολίας και ο δεύτερος παράγοντας αφορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου τα οποία σχετίζονται με τη διαμόρφωση του συνολικού κόστους εκμετάλλευσης. Είναι προφανές ότι στο εθνικό νηολόγιο παραμένουν πλοία τα οποία είναι σε θέση να αντισταθμίσουν ένα υψηλότερο κόστος επάνδρωσης. Η μεγιστοποίηση του κέρδους πιθανόν να έρχεται σε δεύτερη μοίρα ή να βελτιστοποιείται υπό το εθνικό νηολόγιο για λόγους που είναι δυνατόν να αφορούν προτίμηση των φορτωτών ή προσωπική επιλογή δεδομένου ότι την εποχή αυτή τα χρηματοδοτικά ιδρύματα αντιδρούν στις συνθήκες της ναυλαγοράς με όχι θετικό τρόπο σε σχέση με την ελληνική σημαία (2) .

Από την πλευρά της ελληνόκτητης ναυτιλίας (πρβλ. Πίνακα Β.4.VIII και Β.4.IX) τα στοιχεία κυρίως στην περίοδο 1982-1984 υποδεικνύουν στην κατεύθυνση μιας επενδυτικής πολιτικής βασισμένης σε ελπίδες

(1) Το σύνολο των υπηρετούντων στα ελληνικής σημαίας πλοία μειώνεται από 71.244 σε 31.476 άτομα ακαι στα ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ από 15.025 σε 5.891 ανάμεσα στο 1978 και στο 1988. Στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας Υ.Ε.Ν.

(2) βλ. Ομιλία Υπουργού Ναυτιλίας Σ.Αλεξανδρή στην ημερίδα για τα 50 χρόνια του Ν.Ε.Ε, 6/3/86, στα Ναυτικά Χρονικά, 15/3/86, σ.18.

για μία μονιμότερη ανάκαμψη ή στην αντιγραφή επενδυτικών προτύπων που είχαν επιτύχει παλαιότερα με αγορές μέσα στην κρίση.

Η εξέλιξη της απασχόλησης στη δεκαετία 1976-1986 (1) ανά 1.000 κ.ο.χ αποκάλυψε ότι η ελληνική σημαία εμφανίζεται να έχει βελτιώσει τη σχέση απασχολούμενοι ανά 1.000 κ.ο.χ σε μεγαλύτερο βαθμό από άλλες ΠΝΧ. Από την πλευρά των εεσμικών μειώσεων οι λόγοι που η αποδοχή τους διευκολύνθηκε - χάρη και στη διατήρηση για μεγάλο διάστημα μιας μικρής διαφοράς μεταξύ των μισθολογικών επιπέδων μεταξύ ξηράς και ναυτικής απασχόλησης και ενός σχετικά χαμηλού επιπέδου ανοικτής ανεργίας στην οικονομία (2) έως τις αρχές της δεκαετίας - του 80 εστιάζονται στη χαμηλή προσφορά ναυτικής εργασίας κυρίως στα κατώτερα πληρώματα. Ακόμα, όπως επισημάνθηκε ήδη, η απασχόληση αλλοδαπών επέδρασε συμπιέζοντας τα μισθολογικά επίπεδα των κατωτέρων κυρίως πληρωμάτων υπήρξε από τους βασικούς λόγους της μείωσης μακροχρόνια της προσφοράς ναυτικής εργασίας. Η κατάσταση που διαμορφώθηκε με τον τρόπο αυτό διευκόλυνε την εεσμική μείωση της σύνθεσης στα ελληνικά πλοία. Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ότι η σύνθεση αλλοδαπών και ελλήνων υπερβαίνει τα εεσμικά όρια στις αρχές της δεκαετίας του 80 σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής (3) .

---

(1) πρβλ. ανωτέρω σ.275 Πίνακα Β.3.ΧΙ.

(2) από τα χαμηλότερα στις αρχές της δεκαετίας μεταξύ των χωρών της Ε.Ο.Κ, πρβλ.ΟΟΣΑ Main Economic Indicators, Paris 1983 και στοιχεία ΕΣΥΕ, Ερευνα απασχόλησης 1981, για την Ελλάδα

(3) για άλλη μία φορά θα πρέπει να σημειωθεί ο ρόλος του "κράτους-νυχτοφύλακα" στην ανάπτυξη και την επιβίωση υπό δυσμενέστερες πλέον την εποχή αυτή συνθήκες της ελληνικής ναυτιλίας. Πρβλ. ανωτέρω Α.3.2 για το ρόλο αυτό στην περίοδο πριν την κρίση των δεκαετιών 70 και 80.

Οι εξελίξεις αυτές συντέλεσαν οπωσδήποτε σε μικρότερες αντιστάσεις από την πλευρά του ναυτεργατικού δυναμικού σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες (1). Στην μείωση της σχέσης απασχολούμενων ανά 1.000 κ.ο.χ όμως συντέλεσε οπωσδήποτε το γεγονός της αύξησης της μέσης χωρητικότητας των πλοίων της ελληνικής σημαίας σε σχέση με την αντίστοιχη εξέλιξη του μεγέθους αυτού για τον παγκόσμιο στόλο και τις κυριώτερες ΠΝΧ, όπως επισημάνθηκε ήδη (2). Είναι χαρακτηριστικό ότι η διαδικασία της αύξησης του μέσου μεγέθους συνεχίζεται και στην περίοδο της πτώσης του ελληνικού στόλου (2) (3). Η διαδικασία αυτή έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση λόγω των οικονομιών κλίμακος της ζήτησης ναυτεργατών στα ελληνικά πλοία (4). Στην περίοδο 1976-1986 όπου ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών ανά 1.000 κ.ο.χ μειώνεται από περίπου 2 σε 1 περίπου (5) η μέση χωρητικότητα της ελληνικής σημαίας αυξάνει περί το 50%. Μεταξύ του 1981 και του 1986 η αντίστοιχη αύξηση είναι της τάξης του 15% σχεδόν και μεταξύ του 1976 και του 1981 30%.

(1) πρβλ. ανωτέρω σ.277.

(2) πρβλ. ανωτέρω Πίνακα Β.3.ΧΙ, σ.275.

(3) Ο Η. Haralambides υπολογίζει για το 1981 το μέσο μέγεθος του ελληνικής σημαίας πλοίου σε 11.656 κ.ο.χ χρησιμοποιώντας σταθμ. μέσο κατάλληλο για την κατασκευή ενός εξαιρετικά ενδιαφέροντος οικονομετρικού μοντέλου για τις εξελίξεις στην αγορά ναυτικής εργασίας. Βλ. Haralambides, Η., An Econometric Analysis of the Sea-Going Labour Market, op.cit. . Βλ. και ανωτέρω σ.1. σ.277.

(4) Για την επισήμανση αυτού του παράγοντα σε σχέση με τη ζήτηση ναυτεργατών στα ελληνικά πλοία βλ. Haralambides Η. op.cit. σ.21 και 29.

(5) πρβλ. Πίνακα Β.3.ΧΙ, σ.275.

Το χαρακτηριστικό αυτό της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου εμφανίζεται σαν ένας παράγοντας που πρέπει να συντέλεσε στη διατήρηση του δυναμισμού του εθνικού νηολογίου έως τις αρχές της δεκαετίας του 80 συμπιέζοντας το μέσο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων. Για τους άλλους κύριους cross-traders τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο παρατηρήθηκε ήδη ότι την εποχή της αρχής της μείωσης των εθνικών νηολογίων τους εμφανίζουν ήδη μεγάλα μεγέθη μέσης χωρητικότητας που προσεγγίζονται από τα ελληνικά στις αρχές και τα μέσα της δεκαετίας του 80. Η πτώση των νηολογίων αυτών συνοδεύεται και από την μείωση της μέσης χωρητικότητας γεγονός που μπορεί να ερμηνευθεί σαν αποτέλεσμα του σχετικά υψηλότερου κόστους των ναυτιλιών αυτών όπου πλέον οι οικονομίες κλίμακας δεν ήταν δυνατόν να αντισταθμίσουν το ύψος των απόλυτων ζημιών για τις μεγαλύτερες μονάδες σε περίπτωση που αυτές παρέμεναν στο εθνικό νηολόγιο (1). Αξίζει να σημειωθεί πάντως ότι η μέση χωρητικότητα ενός από τους δυναμικά αναπτυσσόμενους στόλους της Νοτιοανατολικής Ασίας την περίοδο αυτή της Ν.Κορέας ανέρχεται από 6.317 κ.ο.χ το 1981 σε 7.822 κ.ο.χ το 1986...

Σε σχέση με τις τελευταίες εξελίξεις τόσο στις ναυλαγορές όσο και στο επίπεδο της πορείας του εθνικού νηολογίου παρατηρείται ότι η περίοδος της ανάκαμψης στις ναυλαγορές θα χαρακτηριστεί για την ελληνική ναυτιλία εκτός από την αντιστροφή της τάσης εξέλιξης της

---

(1) όπως τονίστηκε ήδη η περίπτωση της αναδίπλωσης των ναυτιλιών αυτών προς τις σημαίες ευκολίας κυρίως στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου - αναδίπλωσης σαφώς μικρότερης συγκριτικά έκτασης από την ελληνική περίπτωση - επεκτείνεται ως την μερική έξοδο από τον κλάδο.

εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος (1) το 1987 και από την αντιστροφή της τάσης μείωσης ης ελληνικής σημαίας. Το ισοζύγιο εγγραφών και διαγραφών θα αποβεί μετά το 1989 θετικό για την ελληνική σημαία (2). Η αντιστροφή αυτή της τάσης θα συμπέσει για άλλη μία φορά με μία περίοδο εκλογικών αναμετρήσεων ενώ ήδη από το 1990 η ελληνική σημαία κωρητικότητα δείχνει να σταθεροποιείται και στα τέλη του έτους έχει παρουσιάσει αύξηση σε σχέση με το τέλος του 1989 όπως φαίνεται από τον Πίνακα Β.4.ΧΧΙΙ ενώ η τάση συνεχίζεται στη διάρκεια του 1991 και

Πίνακας Β.4.ΧΧΙΙ  
Εξέλιξη της κωρητικότητας υπό ελληνική  
σημαία 1987-1990

τέλος του έτους

σε εκατομ. κ.ο.κ

Ετος	εκ. κ.ο.κ	Μετ. %
1987	22,7	...
1988	21,4	-5,9%
1989	20,9	-2,2%
1990	22,5	+7,8%

Πηγή: Αργώ, Απρίλιος 1991

μάλιστα σε σημαντικό βαθμό (1). Είναι αξιοσημείωτο ότι

(1) πρβλ. Πίνακες Παραρτήματος 2.

(2) στοιχεία Αργώ, Απρίλιος 1991.

(3) σε λιγότερο από 2 μήνες προστέθηκαν στο εθνικό νηολόγιο σχεδόν 1 εκ. κ.ο.κ, συγκεκριμένα 994.235 κ.ο.κ από 1-1 έως 19.2.91 βλ. Δελτίο Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος Ιανουάριος- Μάρτιος 1991. Τον Νοέμβριο του 1991 η ελληνική σημαία ανέρχεται σε 23.997.149 κ.ο.κ σε σχέση με τους 22.526.329 κ.ο.κ στο τέλος του Δεκεμβρίου 1990 (στοιχεία Υ.Ε.Ν).



η αύξηση της ελληνόκτητης χωρητικότητας ανάμεσα στις αρχές του 90 και στις αρχές του 91, από 46.580.539 κ.ο.κ στις 20-2-90 σε 47.906.652 κ.ο.κ στις 6.3 1991, οφείλεται ακριβώς στην χωρητικότητα υπό εθνικό νηολόγιο ενώ οι σημαίες ευκολίας εμφανίζουν μικρή πτώση από 26.498.975 σε 26.160.130 κ.ο.κ (1). Η πορεία αυτή επανάκαμψης στο εθνικό νηολόγιο εξαρτάται όμως λιγώτερο από μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής ή από τις εκλογικές αναμετρήσεις στον εθνικό χώρο. Η ανάκαμψη στις ναυλαγορές αποτελεί το βασικό πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούν να επιδράσουν παρόμοιοι παράγοντες. Είναι χαρακτηριστικό ότι τάσεις ανάσχεσης στην πτώση της χωρητικότητας θα παρουσιαστούν μετά την ανάκαμψη και για το σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ (2). Είναι όμως επίσης χαρακτηριστικό ότι ο ελληνικός στόλος τα 1990 ακολουθείται από μία σημαία ευκολίας η οποία στάθηκε φιλόξενη για την ελληνική πλοιοκτησία και από την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας τα φορτία της οποίας συντέλεσαν στην ανάπτυξη αρκετών ελληνικών επιχειρήσεων. Αν ο ανταγωνισμός όμως από την ανάπτυξη των στόλων της περιοχής της Ασίας φαίνεται να αντιμετωπίστηκε σε πρώτο στάδιο με σχετική επιτυχία από την ελληνική πλοιοκτησία χάρη στην προσφυγή ακριβώς στις σημαίες ευκολίας η ελληνική σημαία εξακολουθεί να βρίσκεται υπό αίρεση ανάλογα με την κατάσταση στις διεθνείς ναυλαγορές.

---

(1) Σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's, βλ. Αργώ, Απρίλιος 1991 και Δελτίο Ν.Ε.Ε, Ιανουάριος - Μάρτιος 1990.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.5. Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία και

---

εξελίξεις στις ναυλαγορές: Ένα πλαίσιο ανάλυσης για την  
 διεθνή και την ελληνική ναυτιλία.

---

Η ανάλυση που προηγήθηκε στο δεύτερο μέρος της διατριβής είχε δύο βασικούς στόχους : την ανάλυση της κατάστασης στις ναυλαγορές μετά το πρώτο πετρελαϊκό σοκ το 1973 καθώς και την εξέταση της ανόδου των Νέων Ναυτιλιακών Χωρών (NNX) και της καθόδου των Παραδοσιακών Ναυτιλιακών Χωρών (ΠNX) στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς. Τα δύο αυτά φαινόμενα σχετίζονται άμεσα και σφραγίζουν τις εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία μέσα στις οποίες τοποθετήθηκε η πορεία της ελληνικής σημαίας. Σε γενικό επίπεδο οι περίοδοι της δυσπραγίας στις ναυλαγορές έχουν σαν άμεσο αποτέλεσμα τη δυσκολία παραμονής στην αγορά των μεταφορέων που αντιμετωπίζουν υψηλότερο κόστος εκμετάλλευσης. Η διαδικασία αυτή οδηγεί μακροχρόνια σε έξοδο επιχειρήσεων (1) από τον κλάδο και σαν συνέπεια στην επαναφορά της προσφοράς σε επίπεδα όπου επιτυγχάνεται η ισορροπία στην αγορά. Η ανάλυση που προηγήθηκε για την περίοδο μετά το 1973 απέδειξε ότι σε επίπεδο ενικών στόλων η συρρίκνωση νηολογίων με μακρά παράδοση υπήρξε αποτέλεσμα του φαινομένου αυτού κάτω από την πίεση κυρίως των νέων ναυτιλιακών χωρών. Οποσδήποτε η μετάβαση δεν συντελείται χωρίς τριβές. Η ίδια η διάρκεια και η βαθεύτητα της περιόδου κρίσης που

---

(1) Με τον όρο αυτό εννοούνται οι ίδιες οι παραγωγικές μονάδες τα πλοία εφόσον οι συνθήκες κόστους για τα πλοία της ίδιας επιχείρησης είναι δυνατόν να διαφέρουν. Οι διαφορές όμως αυτές έχουν μικρότερη σημασία όταν η ανάλυση διενεργείται σε επίπεδο ενικού νηολογίου.

αποτελεί το μεταβατικό στάδιο εξαρτάται ανάμεσα στα άλλα και από τους όρους " διαδοχής " μεταξύ των μεταφορέων διαφορετικού κόστους.

Η αυξημένη - σε σχέση με τις περισσότερες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες - " αντίσταση " της ελληνικής πλοιοκτησίας έγινε δυνατή χάρη, όχι στους όρους του εθνικού νηολογίου του οποίου η εξέλιξη ακολούθησε την κοινή - σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό - τύχη των νηολογίων αυτών, αλλά χάρη στην επιστροφή στις σημαίες ευκολίας υπό ευνοϊκότερες σε σχέση με τις υπόλοιπες ΠΝΧ συνθήκες σταθερού κόστους. Η επιστροφή στις σημαίες ευκολίας της ελληνικής πλοιοκτησίας μετά το 1981 είχε εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα από τη μαζική χρησιμοποίηση της ίδιας κατηγορίας νηολογίων στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο έως το πετρελαϊκό σοκ του 1973 που ανέστρεψε τη συγκυρία.

Η συρρίκνωση των νηολογίων των παραδοσιακών χωρών μέσα στις συνθήκες της μακρόχρονης περιόδου ύφεσης στις ναυλαγορές δεν αποτελεί στην ουσία παρά την " κορυφή του παγόβουνου ". Το ερμηνευτικό σχήμα για τις μεταβολές αυτές αποτελεί το ζητούμενο της ανάλυσης που προηγήθηκε.

Για τους επιμέρους εθνικούς στόλους οι εξελίξεις αυτές θα σημειωθούν σε σχετική συμφωνία με την μεταπολεμική πορεία των διάφορων παραδοσιακών ναυτιλιών έως την κρίση λίγο πριν τα μέσα της δεκαετίας του 70. Οι διαφορές όμως μεταξύ των δύο περιόδων είναι σημαντικές. Στην περίοδο μέχρι το πρώτο πετρελαϊκό σοκ η κυριαρχία των χωρών του ΟΟΣΑ δεν αμφισβητείται σε συνολικό επίπεδο. Η αυξημένη προσφυγή στις σημαίες ευκολίας χρησιμοποιείται στα πλαίσια ενός " εσωτερικού " στην ομάδα αυτή ανταγωνισμού. Από τις μεγάλες

---

παραδοσιακές ναυτιλίες οι σημαντικότερες - εκτός ΗΠΑ - σε σχετικά μεγάλες ενδείξεις απώλειας δυναμισμού υφίστανται ήδη στην πρώτη αυτή περίοδο, όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος της διατριβής, για το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Νορβηγία θα παρουσιάσει σημεία κάμψης σε σχετικούς όρους αρκετά αργότερα προς το τέλος της πρώτης αυτής περιόδου. Οι αλλαγές στην εσωτερική αυτή ιεραρχία ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ ερμηνεύονται στην πρώτη αυτή περίοδο περισσότερο στη βάση της προσαρμογής τους στις εξελίξεις της ζήτησης και της ίδιας της προσαρμογής της προσφοράς στα πλαίσια του ανταγωνισμού. Ο παράγοντας της έγκαιρης ή όχι εξειδίκευσης θα αποτελέσει ένα από τα βασικά στοιχεία που θα καθορίσουν την ανταγωνιστική θέση των ναυτιλιών αυτών. Η περαιτέρω καταφυγή σε νεώτερους τεχνολογικά ακόμα περισσότερα εξειδικευμένους τύπους πλοίων που προϋποθέτουν πλέον εξειδικευμένη εργασία και υψηλά επίπεδα τεχνικών και υποδομής διαχείρισης θα ξεκινήσει από χώρες με υψηλότερο κόστος εργασίας ή καθυστέρηση στην εξειδίκευση σε προηγούμενα στάδια.

Αυτή η φυγή προς τα εμπρός θα συναντήσει τα όρια της στην περίοδο μετά το πρώτο πετρελαϊκό σοκ όπου οι ναυτιλίες των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών θα σημειώσουν πλέον και απόλυτες πτώσεις με ανάλογη χρονική σειρά - σε εξαιρετικά συντετμημένα όμως διαστήματα - με αυτήν της εξέλιξης τους στην περίοδο έως την κρίση.

Στο δεύτερο μέρος της διατριβής αναλύθηκε η στρατηγική της πλοιοκτησίας των χωρών αυτών μέσα σε συνθήκες πίεσης από στόλους με χαμηλότερο κόστος στα πλαίσια της κρίσης της δεκαετίας του 70 και του 80. Πρόκειται για μία σύνθετη διαδικασία. Οι αναπτυσσόμενες χώρες

---

εισέρχονται επιθετικά στο χώρο του διεθνούς εμπορίου και η διαδικασία αυτή αποδείχθηκε ακόμα εντονότερη για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Οι χώρες πλέον αυτές διαθέτουν εθνικά φορτία, ανάλογα κεφάλαια και κυρίως φθηνή εργασία - μέρος από την οποία έχει αποκτήσει σημαντική εμπειρία στα πλοία ακριβώς των παραδοσιακών στόλων της Δύσης είτε κάτω από εθνική σημαία είτε κάτω από σημαίες ευκολίας. Όπως σε μία σειρά από άλλους κλάδους, με συγγενέστερο παράδειγμα αυτόν της ναυπηγικής βιομηχανίας, οι χώρες αυτές θα διεκδικήσουν με επιτυχία σημαντικά μερίδια της αγοράς και στη ναυτιλία. Η διαδικασία αυτή βασισμένη στην εύκολη πρόσβαση στην τεχνολογία στον κλάδο στην οποία συντέλεσε η ίδια η έκταση της διεθνοποίησης στη ναυτιλία ακολούθησε μία χαρακτηριστική πορεία κύκλου προϊόντος ανάλογη με αυτή διάφορων βιομηχανικών κλάδων (1). Αν η θαλάσσια μεταφορά είναι δύσκολο να ταυτιστεί με την έννοια του τυποποιημένου προϊόντος η δυσκολία της ταύτισης έγκειται περισσότερο στην ιδιαίτερη φύση της μεταφοράς που φαίνεται χωρίς συγκεκριμένη εγκατάσταση. Στην ουσία όμως η σημαία στη διάρκεια όλης της μεταπολεμικής περιόδου προσδιορίζει τις διαφορές στο κόστος εκμετάλλευσης, *ceteris paribus*, των παραγωγικών μονάδων. Η είσοδος των αναπτυσσόμενων χωρών γενικά στον κλάδο με ταχείς ρυθμούς και σε όλους τους τομείς μικρότερης ή μεγαλύτερης κεφαλαιουχικής έντασης και επιπέδου τεχνογνωσίας θα αποτελέσει στην περίοδο της δεκαετίας του 70 και του 80 έναν από τους βασικότερους αν όχι το βασικότερο παράγοντα παράτασης της κρίσης στις ναυλαγορές. Η

---

(1) σύμφωνα με την ανάλυση του R.Vernon στο "International investment...", *op.cit.*

υπερπροσφορά στον κλάδο θα ενταθεί και το αποτέλεσμα των δυνάμεων της αγοράς θα καυσητερήσει να επέλθει επιπρόσθετα από δύο λόγους. Ο πρώτος αφορά την προσπάθεια διατήρησης με εθνικά στρατηγικά κριτήρια μίας στοιχειώδους μεταφορικής κωρητικότητας υπό τα εθνικά νηολόγια. Ο δεύτερος αφορά τις προσπάθειες σε επίπεδο τόσο εθνικής αλλά και συνολικά διεθνούς πολιτικής στα διάφορα fora των αναπτυσσόμενων κωρών. Ο προστατευτισμός αυτών των τελευταίων αποτελεί μέσο για την προστασία μίας νηπιακής βιομηχανίας αλλά ταυτόχρονα προϋποθέτει εκτός από τη λήψη μέτρων στο εεσμικό επίπεδο και την ύπαρξη - ή τουλάχιστον τη δυνατότητα δημιουργίας - μίας βιομηχανίας μικρότερης ή μεγαλύτερης " ηλικίας ".

Οι παραδοσιακές ναυτιλίες θα προσφύγουν σε μία αυξημένη αναδιάρθρωση των στόλων τους εγκαταλείποντας βαθμιαία τους ωριμότερους τομείς της θαλάσσιας μεταφοράς κωρίς όπως επισημάνθηκε να επιτύχουν τη διατήρηση ενός σταθερού προβαδίσματος σε τεχνολογικά νεώτερες πιά εξειδικευμένες κατηγορίες κωρητικότητας. Από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 70 η μείωση των σημαντικώτερων παραδοσιακών ναυτιλιών θα αρχίσει να είναι απόλυτη ενώ στο συνολικό επίπεδο των κωρών του ΟΟΣΑ η εξέλιξη αυτή θα γενικευθεί από τα τέλη της δεκαετίας του 70 - αρχές της δεκαετίας του 80, όχι μόνο σε επίπεδο εθνικών νηολογίων αλλά ακόμα και εθνικής πλοιοκτησίας.

Οι επιπτώσεις της γενικώτερης οικονομικής κρίσης μετά το 1973, που συνέπεσαν με τα αποτελέσματα στο επίπεδο της προσφοράς του προηγούμενου σταδίου της υπερεέρμανσης στις ναυλαγορές, αποτέλεσαν το πρόσφορο έδαφος για την άνοδο των καμηλώτερου κόστους μεταφορέων σε

---

μία διαδικασία ανατροφοδότησης που δεν διευκολύνει το διαχωρισμό αιτίου και αιτιατού . Στην ουσία οι δύο αυτοί παράγοντες έδρασαν *αναπόσπαστα για τη διατήρηση* μίας κατάστασης κρίσης στις ναυλαγορές επί μακρύ χρονικό διάστημα και ο συνδυασμός τους προσέδωσε το βίαιο χαρακτήρα πολλών εκδηλώσεων της περιόδου.

Αν η προσφυγή των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στην αυξημένη εξειδίκευση δεν ήταν δυνατόν πλέον να αποτελέσει επαρκή άμυνα απέναντι σε ανταγωνιστές που εισέρχονταν δυναμικά και στους περισσότερο προηγμένους τομείς της θαλάσσιας μεταφοράς η προσφυγή στις σημαίες ευκολίας αποδείχθηκε εξίσου αναποτελεσματική. Και στις δύο περιπτώσεις τα μέσα αυτά δεν συντέλεσαν παρά σε μία μερική, χρονικά και ποσοτικά, εξομάλυνση των επιπτώσεων του ανταγωνισμού. Η τελική εμφάνιση νέων τρόπων ενσωμάτωσης της χωρητικότητας πλοιοκτησίας των παραδοσιακών χωρών στον εθνικό κορμό, μέσω της δημιουργίας των διεθνών νηολογίων συνέπεσε πλέον με την εμφάνιση της ανάκαμψης τόσο στα πλαίσια μίας αντιστροφής της γενικότερης οικονομικής συγκυρίας όσο και της προσαρμογής της προσφοράς χωρητικότητας με επώδυνο αναμφισβήτητα τρόπο.

Η ελληνική ναυτιλία σε επίπεδο εθνικής σημαίας στην πρώτη περίοδο έως την εμφάνιση της κρίσης θα εμφανίσει μία επιθετική ανάπτυξη παράλληλη με ορισμένους παραδοσιακούς στόλους με τους οποίους παρουσίασε αρκετά κοινά χαρακτηριστικά. Εκτός από τα αποτελέσματα της, από ένα σημείο και μετά, ιδιαίτερα επιθετικής εισόδου σε κατηγορίες χωρητικότητας με αυξημένο δυναμισμό θα στηριχθεί τόσο στο

---

μειωμένο συγκριτικά σταθερό κόστος των παραγωγικών μονάδων της όσο και σε ένα σχετικά ανταγωνιστικό - βελτιούμενο - κόστος εργασίας με ακόμα ανταγωνιστικότερη παραγωγικότητα ενώ βασισμένη, χάρη κυρίως στις παρεμβάσεις της κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής, η ελληνική σημαία θα μπορέσει να παράσχει όρους εκμετάλλευσης των πλοίων όχι σημαντικά απέχοντες από τις προσφιλείς στην ελληνική πλοιοκτησία σημαίες ευκολίας. Ο παράγοντας του σταθερού κόστους σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στο κόστος εργασίας σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες θα συντελέσει και στην περίοδο μετά την κρίση ώστε - μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 80 - η ελληνική σημαία χάρη πάλι και σε μία ευνοϊκή, " παθητική " στην ουσία, κρατική πολιτική να εμφανίσει μεγαλύτερη αντίσταση στις συνεήκες της ναυλαγοράς σε σχέση με τις περισσότερες παραδοσιακές ναυτιλίες. Όμως η δεύτερη βασική ύφεση, στις αρχές της δεκαετίας του 80, στις ναυλαγορές θα ανακόψει την πορεία αυτή. Η κωρητικότητα υπό ελληνική σημαία θα γνωρίσει πλέον κάποια ανάκαμψη μέσα στα πλαίσια μίας ευνοϊκής κατάστασης στις διεθνείς ναυλαγορές των οποίων οι τάσεις φαίνεται ότι θα αποτελέσουν τον κυριώτερο προσδιοριστικό παράγοντα για το μέγεθος του εθνικού νηολογίου εφεξής. Παράλληλα τόσο η ανάπτυξη των στόλων των αναπτυσσόμενων, κυρίως των νέων βιομηχανικών χωρών, όσο και η αναδιάρθρωση των στόλων των ανεπτυγμένων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών επαναπροσδιορίζουν καθοριστικά - και περιοριστικά - τις προοπτικές του ελληνικού εμπορικού στόλου στο νέο ΔΚΕ στη ναυτιλία.

Αν η ανάκαμψη στις ναυλαγορές σηματοδότησε την έναρξη μίας

---



περιόδου σχετικής σταθερότητας και στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στο ναυτιλιακό χώρο που οφείλεται όμως και στη δυναμική εμφάνιση των διεθνών νηολογίων των παραδοσιακών ναυτιλιών, " το τέλος της ναυτιλίας" - όπως ίσως και το " τέλος της ιστορίας " - δεν φαίνεται προφανές. Η υπερχρέωση των μεγαλύτερων νοτιοκορεάτικων ναυπηγείων και η αύξηση του εργατικού κόστους που έχει αρχίσει στις χώρες της περιοχής της Νοτιοανατολικής Ασίας αποτελούν, αμυδρώτατες ίσως, ενδείξεις από ένα συγγενικό προς την καθεαυτό θαλάσσια μεταφορά κλάδο για τις μελλοντικές εξελίξεις. Ο επόμενος κύκλος αρχίζει, πολύ μακρινά αλλά βέβαια, να προδιαγράφεται. Η μελλοντική συγκυρία θα καθορίσει την ταχύτητα και τη βιαιότητα του.

---

---

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Πίνακας Παρ.1.1  
Εξέλιξη της χωρητικότητας του παγκόσμιου και του υπό  
Ελληνική σημαία στόλου.

σε κ.ο.κ

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω.

	Χωρ/τα ελλ.σημ.	ετήσια μετ.	παγκ. χωρ/τα	μεταβ. %	Ελ.στ.% παγκόσμιου
1960	4.529.234		129.769.500		3,5%
1965	7.137.244		160.391.504		4,4%
1970	10.951.953	...	227.489.864	...	4,8%
1971	13.065.930	+19,3%	247.202.634	+8,7%	5,3%
1972	15.328.860	+17,3%	268.340.145	+8,6%	5,7%
1973	19.295.143	+25,9%	289.926.686	+8,0%	6,7%
1974	21.759.449	+12,8%	311.322.626	+7,4%	7,0%
1975	22.527.156	+3,5%	342.162.363	+9,9%	6,6%
1976	25.034.585	+11,1%	371.999.926	+8,7%	6,7%
1977	29.517.059	+17,9%	393.678.369	+5,8%	7,5%
1978	33.956.093	+15,0%	406.001.979	+3,1%	8,4%
1979	37.352.597	+10,0%	413.021.426	+1,7%	9,0%
1980	39.471.744	+5,7%	419.910.6;51	+1,7%	9,4%
1981	42.004.990	+6,4%	420.834.513	+0,2%	10,0%
1982	40.035.204	-4,7%	424.741.682	+0,9%	9,4%
1983	37.477.642	-6,4%	422.590.317	-0,5%	8,9%
1984	35.058.593	-6,5%	418.682.442	-0,9%	8,4%
1985	31.031.544	-11,5%	416.268.534	-0,6%	7,5%
1986	28.390.800	-8,5%	404.910.267	-2,7%	7,0%
1987	23.559.852	-17,0%	403.498.122	-0,3%	5,8%
1988	21.978.820	-6,7%	403.406.079	-0,0%	5,4%
1989	21.324.340	-3,0%	410.480.693	+1,8%	5,2%

Πηγή: Lloyd's Register Statistical tables 1989

## Πίνακας Παρ.1.2

Κυριώτεροι εμπορικοί στόλοι 1989 (α)

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω σε χιλ.κ.ο.κ

Χώρα	Χωρ/τα 1973	Χωρ/τα 1989	% Μεταβολή 1973-89	Απόλυτη Μεταβ. 1988-89
Λιβερία	49.905	47.893	-4,0%	-1.841
Γαμαμάς	9.569	47.365	+394,0%	+2.761
Ιαπωνία	36.785	38.030	+3,4%	-4.044
Ε.Σ.Σ.Ο	17.397	25.854	+48,6%	+70
Ελλάδα	19.295	21.324	+10,5%	-654
Η.Π.Α (β)	14.912	20.588	+38,1%	-244
Κίνα Π.Ο	1.479	13.514	+813,7%	+594
Γαϊβάν	1.467	5.169	+252,4%	+538
Κύπρος	2.936	18.134	+517,6%	-257
Κορβηγία	23.621	15.597	-34,0%	+6.247
Κακάμας	179	11.579	+6.368,7%	+2.616
Κιλιπίνες	947	9.385	+891,0%	+73
Κορέα Ν.	1.104	7.832	+609,4%	+499
Κιν. Βασίλειο	30.160	7.646	-74,6%	-615
Καταλία	8.867	7.602	-14,3%	-192
Κιγκαπούρη	2.004	7.273	+262,9%	+64
Κινδία	2.887	6.315	+118,7%	+154
Κονγκ -Κονγκ	343	6.151	+1.693,3%	-1.178
Κραζιλία	2.103	6.078	+189,0%	-45
Καρία	4.107	4.963	+20,8%	+461
Καράν	192	4.733	+2.365,1%	+396
Καλλία	8.289	4.413	-46,7%	-93
Κερμούδες	861	4.076	+373,4%	+302
Κερμανία Ο.Ο.	7.915	3.967	-49,9%	+49
Κερπανία	4.833	3.962	-18,0%	-453
Κερμανία	474	3.783	+698,1%	+223
Κουκουλαία	1.667	3.681	+120,8%	+204
Καλανδία	5.029	3.655	-27,3%	-71
Καλωνία	2.073	3.416	+64,8%	-73
Κάλτα	11	3.329	+30.163,6%	+643
Κουρκία	757	3.240	+328,0%	-41
Καναδάς (β)	2.423	2.825	+16,6%	-78
Κιβραλτάρ	21	2.611	+12.333,3%	-431
Καυτραλία	1.160	2.494	+115,0%	+128
Κουηδία	5.669	2.167	-61,8%	+51
Καουδική Αραβία	59	2.119	+3.491,5%	-150
Κέλγιο	1.162	2.044	+75,9%	-75
Καδονησία	669	2.035	+204,2%	-91
ΑΓΚ. ΣΤΟΛΟΣ	289.926	410.481	+41,6%	+7.075

α) Στόλοι με χωρ/τα 0,5% και άνω του παγκόσμιου στόλου το 1989.

β) Περιλαμβάνεται ο στόλος των Μεγάλων Λιμνών

πηγή: Lloyd's Register of Shipping-Statistical tables 1989

Πίνακας Παρ.1.3  
Εξέλιξη της χωρητικότητας του παγκόσμιου  
στόλου.

πλοία άνω των 100 κ.ο.κ

σε κ.ο.κ

Έτος	παγκ. χωρ/τα (3)	μεταβ. % (4)
1960	129.769.500	..
1965	160.391.504	
1970	227.489.864	..
1971	247.202.634	+8,7%
1972	268.340.145	+8,6%
1973	289.926.686	+8,0%
1974	311.322.626	+7,4%
1975	342.162.363	+9,9%
1976	371.999.926	+8,7%
1977	393.678.369	+5,8%
1978	406.001.979	+3,1%
1979	413.021.426	+1,7%
1980	419.910.6;51	+1,7%
1981	420.834.513	+0,2%
1982	424.741.682	+0,9%
1983	422.590.317	-0,5%
1984	418.682.442	-0,9%
1985	416.268.534	-0,6%
1986	404.910.267	-2,7%
1987	403.498.122	-0,3%
1988	403.406.079	-0,0%
1989	410.480.693	+1,8%
1990	423.627.198	+3,2%

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping-Statistical tables 1990

Πίνακας Παρ.1.4  
Χωρητικότητα των κυριώτερων στόλων 1990

σε χιλ. κ.ο.κ

	Χωρητικότητα	%
		παγκόσμιου στόλου
ΛΙΒΕΡΙΑ	54.700	12,9%
ΠΑΝΑΜΑΣ	39.298	9,3%
ΙΑΠΩΝΙΑ	27.078	6,4%
ΕΣΣΔ	26.737	6,3%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	23.429	5,5%
ΗΠΑ	21.328	5,0%
ΕΛΛΑΔΑ	20.522	4,8%
ΚΙΝΑ Λ.Δ	13.899	3,3%
ΤΑΙΒΑΝ	5.766	1,4%
ΚΥΠΡΟΣ	18.336	4,3%
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	13.626	3,2%
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΣΤΟΛΩΝ	264.719	62,5%
.....		
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	423.627	100,0%

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping-Statistical tables 1990

Πίνακας Παρ.1.5

Τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας χωρών ΟΟΣΑ (α) υπό σημαίες ευκολίας  
σε χιλιάδες DWT

	1981	1982	1983	1984	1987
ΗΠΑ	61.242	58.671	52.138	49.766	39.000
ΕΛΛΑΔΑ	22.586	22.846	30.835	36.412	45.155
ΙΑΠΩΝΙΑ	19.147	20.977	21.556	22.926	33.813
Ο.Δ.Γ	5.927	5.720	6.237	6.013	7.340
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5.328	5.940	7.152	7.971	16.674
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	3.140	3.365	3.998	5.563	5.676
ΓΑΛΛΙΑ	1.250	1.005	1.041	(β) <1.013	1.768
ΙΤΑΛΙΑ	2.195	2.461	1.753	1.459	(β) <1.082

(1) (2)

Σύνολο τοννάζ  
υπό σημαίες  
ευκαιρίας

197.697      197.253      202.047      202.542      216.382

1) πραγματικής ιδιοκτησίας χωρών ΟΟΣΑ και χωρών εκτός ΟΟΣΑ

2) οι αριενοί που παρατίθενται αντιπροσωπεύουν το 98% περίπου του συνολικού τοννάζ υπό Σ.Ε

α) σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις του ΟΟΣΑ

β) η UNCTAD δεν δίνει στοιχεία γιατί το συνολικό τοννάζ πραγματικής ιδιοκτησίας της Γαλλίας μειώνεται κάτω του 0,5% του τοννάζ υπό σημαίες ευκαιρίας ( $202.542 \times 0,5\% = 1.013$ ), ομοίως για την Ιταλία το 1987 ( $216.382 \times 0,5\% = 1.082$ )

πηγή: UNCTAD, Propriete effective des flottes de libre immatriculation  
διάφορα έτη και UNCTAD, Review of Maritime Transport 1987

Πίνακας Παρ.1.6  
Εξέλιξη της ελληνόκτητης χωρητικότητας  
υπό Ξένες σημαίες συμβεβλημένης με το ΝΑΤ.  
1965-1990

στα μέσα του έτους

πλοία άνω των 100 κ.ο.κ

σε χιλιάδες κ.ο.κ

Χωρητικότητα υπό Ξένες σημαίες συμβεβλημένη με ΝΑΤ	
1965	9.848
1970	16.053
1975	19.454
1976	17.771
1977	17.070
1978	14.491
1979	12.557
1980	9.954
1981	8.519
1982	7.975
1983	7.886
1984	6.596
1985	5.700
1986	5.442
1987	4.591
1988	4.164
1989	3.554
1990	2.829

Πηγή: ΕΣΥΕ, Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, διάφορα έτη και  
 Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.



Πίνακας Παρ.2.1  
Ναυτιλιακό συνάλλαγμα και Ακαθάριστο Εθνικό  
Εισόδημα

σε τρέχουσες τιμές

	A.Ε.Ε εκ.δρχ.	Ναυτ.Συν χιλ.\$	Ισοτιμ. \$/δρχ (β)	(α) Ναυτ.Συν. εκ.δρχ	(α) Ν.Σ/ΑΕΕ %
1970	263.503	276.900	30,0	8.307	3,1%
1971	295.299	369.225	30,1	11.114	3,8%
1972	339.554	435.581	30,1	13.111	3,9%
1973	441.301	600.087	29,7	17.835	4,0%
1974	525.196	867.100	30,1	26.100	5,0%
1975	612.388	844.845	32,3	27.271	4,4%
1976	753.677	914.149	36,9	33.722	4,5%
1977	874.907	1.126.626	37,2	41.921	4,8%
1978	1.049.150	1.177.166	37,1	43.681	4,2%
1979	1.288.648	1.518.892	37,4	56.831	4,4%
1980	1.580.827	1.815.871	43,1	78.195	4,9%
1981	1.917.112	1.826.359	55,4	101.230	5,3%
1982	2.368.475	1.656.607	66,8	110.628	4,7%
1983	2.763.652	1.308.680	87,9	115.019	4,2%
1984	3.364.453	1.094.710	112,7	123.353	3,7%
1985	4.102.999	1.038.527	138,2	143.524	3,5%
1986	4.770.410	1.000.881	139,9	140.023	2,9%
1987	5.385.812	1.193.073	135,4	161.542	3,0%
1988 (γ)	6.386.440	1.379.594	141,9	195.764	3,1%

(α) Ακαθάριστη εισροή χωρίς να αφαιρεθούν οι πληρωμές .

(β) μέση ετήσια ισοτιμία δολλαρίου - δραχμής για το έτος.

(γ) προσωρινά στοιχεία .

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, διάφορα τεύχη.

## Πίνακας Παρ.2.2

Σχέση ναυτιλιακού συναλλάγματος, αδήλων πόρων και εμπορικού  
ισοζυγίου 1950-1989

	Εμπορικό ισοζύγιο	Αδήλοι πόροι	Ναυτ. Συναλ.	Α.Π/Ε.Ι %	Ν.Σ/Α.Π %	Ν.Σ/Ε.Ι
1950	-312,6	345,7	22,9	110,6%	6,6%	7,3%
1960	-295,2	315,8	76,5	107,0%	24,2%	25,9%
1965	-684,3	561,0	163,8	82,0%	29,2%	23,9%
1970	-1.084,2	951,0	276,9	87,7%	29,1%	25,5%
1971	-1.302,3	1.293,5	369,2	99,3%	28,5%	28,3%
1972	-1.571,6	1.606,5	435,6	102,2%	27,1%	27,7%
1973	-2.800,3	2.195,9	600,1	78,4%	27,3%	21,4%
1974	-2.888,1	2.460,5	874,4	85,2%	35,5%	30,3%
1975	-3.035,7	2.850,3	844,8	93,9%	29,6%	27,8%
1976	-3.328,5	3.187,8	914,1	95,8%	28,7%	27,5%
1977	-3.887,4	3.700,1	1.126,6	95,2%	30,4%	29,0%
1978	-4.339,2	4.222,6	1.177,2	97,3%	27,8%	27,1%
1979	-6.177,8	5.663,0	1.518,9	91,7%	26,8%	24,6%
1980	-6.809,5	6.159,4	1.815,9	90,5%	29,5%	26,7%
1981	-6.696,6	6.482,0	1.826,4	96,8%	28,2%	27,3%
1982	-5.926,9	6.097,6	1.656,6	102,9%	27,2%	27,9%
1983	-5.385,9	5.529,2	1.308,7	102,7%	23,7%	24,3%
1984	-5.350,8	5.288,7	1.094,7	98,8%	20,7%	20,5%
1985	-6.268,0	5.260,5	1.038,5	83,9%	19,7%	16,6%
1986	-5.685,8	6.511,7	1.000,9	114,5%	15,4%	17,6%
1987	-6.942,5	8.566,7	1.193,1	123,4%	13,9%	17,2%
1988	-7.631,1	10.099,0	1.379,6	132,3%	13,7%	18,1%
1989	-9.120,3	10.281,2	1.374,8	112,7%	13,4%	15,1%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Η Ελληνική Οικονομία, Αθήνα 1982,  
για τα έτη ως το 1980 και Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο  
Στατιστικό δελτίο, για τα επόμενα έτη.

Πίνακας Παρ.2.3  
Θαλάσσιες μεταφορές (ακτοπλοία και μεσογειακή ναυτιλία) και Α.Ε.Ε

σε τρέχουσες τιμές

σε εκ.δρχ.

	A.E.E.	Θαλ.Μεταφ Ακτ.& Μεσο ναυτιλία	Θαλ.Μετ/ Α.Ε.Ε %
1970	263.503	1.823	0,69%
1971	295.299	2.154	0,73%
1972	339.554	2.270	0,69%
1973	441.301	2.568	0,58%
1974	525.196	2.749	0,52%
1975	612.388	4.062	0,66%
1976	753.677	4.969	0,66%
1977	874.907	5.586	0,64%
1978	1.049.150	6.581	0,63%
1979	1.288.648	7.969	0,62%
1980	1.580.827	10.009	0,63%
1981	1.917.112	12.231	0,64%
1982	2.368.475	14.518	0,61%
1983	2.763.652	16.814	0,61%
1984	3.364.453	20.439	0,61%
1985	4.102.999	24.389	0,59%
1986	4.770.410	27.850	0,58%
1987	5.385.812	29.599	0,55%
1988	(α)6.386.440	n.a	.....

(α) προσωρινά στοιχεία στο τέλος 1990

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο

## Πίνακας Παρ.2.4

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ως ποσοστό των εξαγωγών1950-1989

σε εκ. US\$

	Εξαγωγές	Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	Ναυτιλ. Συν/ Εξαγωγές %
1950	85,1	22,9	26,9%
1955	206,5	35,5	17,2 %
1960	208,6	76,5	36,7%
1965	330,9	163,8	49,5%
1970	612,2	276,9	45,2%
1975	2.029,9	844,8	41,6%
1980	4.093,9	1.815,9	44,4%
1981	4.771,3	1.826,4	38,3%
1982	4.141,4	1.656,6	40,0%
1983	4.105,4	1.308,7	31,9%
1984	4.394,0	1.094,7	24,9%
1985	4.293,1	1.038,5	24,2%
1986	4.512,5	1.000,9	22,2%
1987	5.613,6	1.193,1	21,2%
1988	5.933,6	1.379,6	23,2%
1989	5.994,4	1.374,8	22,9%

Πηγή:Γιά τα έτη 1950-1980, Τράπεζα της Ελλάδος, Η Ελληνική Οικονομία, Αθήνα 1982. Για τα επόμενα έτη, Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, διάφορα τεύχη.

Πίνακας Παρ.3.1  
Τιμή αργού πετρελαίου

Arabian light

Δολλάρια ΗΠΑ ανά βαρέλι

1973	3-5
1974	11-12
1975	10
1976	12
1977	12-13
1978	13
1979	13-10
1980	26-32
1981	32
1982	34
1983	34-29
1984	29
1985	28
1986	28
1987	18

Πηγή: Japan Maritime Research Institute, Report, No. 26, March 1988

## Πίνακας Παρ.4.1

Ποσοστό παροπλισμένης κωρητικότητα  
στο σύνολο του στόλου δεξαμενοπλοίων  
1973-1981

Πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

με βάση κ.ο.κ

Μέσα του έτους

Έτος	% της κωρητικότητας
1973	0,3%
1974	0,1%
1975	9,7%
1976	13,2%
1977	9,2%
1978	12,8%
1979	5,0%
1980	3,6%
1981	5,0%

Πηγή: Υπολογισμοί με βάση στοιχεία GCBS, στο ISE, Shipping Statistics 1981 για την παροπλισμένη κωρητικότητα και στοιχεία Lloyd's Register Statistical Tables στο OCDE, Les Transports Maritimes 1981, Paris, 1982, για τη συνολική κωρητικότητα δεξαμενοπλοίων.

## Πίνακας Παρ. 5.1

Μετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς  
ν κυριώτερων στόλων στο παγκόσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών.

1964(1)

εκ. κ.ο.κ

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

	Σύνολο	% παγκ. στόλου		Πετρελ/ρα	%παγκ	(2)Ore & bulk	%
						carriers	παγκ.
ΓΑ	22.430	14,7	Λιβερία	8.619	17,0	Νορβηγία	2.636 15,8
ν.Βασ.	21.490	14,0	Ην.Βασίλειο	8.002	15,8	Λιβερία	2.561 15,4
ιβερία	14.550	9,5	Νορβηγία	7.664	15,2	ΗΠΑ	2.351 14,1
ορβηγία	14.447	9,5	ΗΠΑ	4.505	8,9	Ην.Βασίλειο	1.532 9,2
ιπωνία	10.813	7,1	Ιαπωνία	3.145	6,2	Ιαπωνία	1.160 7,0
ΙΣΔ	6.958	4,5	Παναμάς	2.253	4,5	Ιταλία	1.027 6,2
λλάδα	6.888	4,5	Γαλλία	2.209	4,4	Σουηδία	971 5,8
αλία	5.708	3,7	Ιταλία	1.982	3,9	Ελλάδα	882 5,3
Γ	5.159	3,4	ΕΙΣΣΔ	1.716	3,4	Καναδάς	772 4,6
αλλία	5.116	3,3	Ολλανδία	1.638	3,2	ΟΔΓ	615 3,7
λανδία	5.110	3,3	Ελλάδα	1.603	3,2	Γαλλία	376 2,3
ουηδία	4.308	2,8	Σουηδία	1.463	2,9	Ολλανδία	252 1,5
ναμάς	4.269	2,8	Δανία	884	1,7	Παναμάς	189 1,1
νία	2.431	1,6	ΟΔΓ	839	1,7	Ινδία	173 1,0
πανία	2.048	1,3	Ισπανία	591	1,2	Δανία	133 0,8
ναδάς	1.823	1,2	Καναδάς	163	0,3	ΕΙΣΣΔ	116 0,7
δία	1.448	0,9	Ινδία	101	0,2	Ισπανία	... ..
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ολο	153.000	100,0		50.563	100,0		16.665 100,0
κόσμια							

(1) μέσα του έτους

(2) πλοία 6.000 κ.ο.κ και άνω , περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου

πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία , U.N. Statistical Yearbook, και Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1964

## Πίνακας Παρ.5.2

Μετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαγκ κάρριερς  
των κυριώτερων στόλων στο παγκόσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών.

1967(1)

: εκ. κ.σ.κ

πλοία 100 κ.σ.κ και άνω

Σύνολο % παγκ. στόλου			Πετρελ/ρα %παγκ			(2)Ore & bulk % carriers παγκ.		
Λιβερία	22.598	12,4	Λιβερία	12.945	20,2	Λιβερία	5.530	19,0
ν.Βασ.	21.716	11,9	Νορβηγία	9.900	15,4	Νορβηγία	4.589	15,8
ΠΑ	20.333	11,2	Ην.Βασίλειο	7.845	12,2	Ιαπωνία	3.427	11,8
νορβηγία	18.382	10,1	Ιαπωνία	5.850	9,1	Ην.Βασίλειο	2.713	9,3
ιαπωνία	16.883	9,3	ΗΠΑ	4.544	7,1	ΗΠΑ	2.276	7,8
ΣΣΔ	10.617	5,8	ΕΣΣΔ	2.739	4,3	Ιταλία	1.506	5,2
λλάδα	7.433	4,1	Γαλλία	2.531	3,9	Σουηδία	1.265	4,3
ταλία	6.219	3,4	Παναμάς	2.505	3,9	Καναδάς	1.246	4,3
ΔΓ	5.990	3,3	Ιταλία	2.140	3,3	ΟΔΓ	966	3,3
αλλία	5.577	3,1	Ελλάδα	1.958	3,1	Ελλάδα	882	3,0
λλανδία	5.123	2,8	Ολλανδία	1.696	2,6	Γαλλία	607	2,1
αναμάς	4.756	2,6	Σουηδία	1.528	2,4	Ινδία	528	1,8
ουηδία	4.635	2,5	ΟΔΓ	1.184	1,8	Ολλανδία	453	1,6
ανία	3.014	1,7	Δανία	1.107	1,7	Δανία	374	1,3
ηπανία	2.571	1,4	Ισπανία	918	1,4	Παναμάς	263	0,9
ιναδάς	2.306	1,3	Καναδάς	171	0,3	ΕΣΣΔ	116	0,4
νδία	1.887	1,0	Ινδία	171	0,3	Ισπανία	76	0,3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
σύνολο	182.100	100,0	σύνολο	64.198	100,0	σύνολο	29.054	100,0
παγκόσμια								

: (1) μέσα του έτους

(2) πλοία 6.000 κ.σ.κ και άνω , περιλαμβάνονται και τα πλοία μικτού φορτίου.

η: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία U.N, Statistical Yearbook



## Πίνακας Παρ.5.3

μετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς  
κυριώτερων στόλων στο παγκόσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών.  
1970(1)

εκ. κ.ο.κ

πλοία 100 κ.ο.κ και άνω

Σύνολο			Πετρελ/ρα			Ore & bulk		
	% παγκ.	στόλου		%παγκ		%	carriers	παγκ.
Λιβερία	33.297	14,6	Λιβερία	19.332	22,4	Λιβερία	7.529	19,6
Ιαπωνία	27.004	11,9	Ην.Βασίλειο	12.032	14,0	Ιαπωνία	6.120	16,0
Βασ.	25.825	11,4	Ιαπωνία	9.228	10,7	Νορβηγία	5.284	13,8
Νορβηγία	19.347	8,5	Νορβηγία	8.857	10,3	Ην.Βασίλειο	3.485	9,1
Γαλλία	18.463	8,1	ΗΠΑ	4.688	5,4	ΗΠΑ	2.080	5,4
Ελλάδα	14.832	6,5	Ελλάδα	3.872	4,5	Ελλάδα	2.032	5,3
Ιταλία	10.952	4,8	Γαλλία	3.477	4,0	Ιταλία	1.597	4,2
ΕΣΣΔ	7.881	3,5	ΕΣΣΔ	3.460	4,0	ΟΔΓ	1.441	3,8
Καναδάς	7.448	3,3	Παναμάς	3.289	3,8	Καναδάς	1.244	3,2
Ιταλία	6.458	2,8	Ιταλία	2.721	3,2	Σουηδία	933	2,4
Παναμάς	5.646	2,5	Ολλανδία	1.985	2,3	Γαλλία	655	1,7
Ολλανδία	5.207	2,3	ΟΔΓ	1.643	1,9	Ινδία	635	1,7
Σουηδία	4.921	2,2	Σουηδία	1.609	1,9	Δανία	446	1,2
Δανία	3.441	1,5	Ισπανία	1.423	1,7	Ολλανδία	437	1,1
Ισπανία	3.314	1,5	Δανία	1.340	1,6	Παναμάς	419	1,1
Ινδία	2.402	1,1	Ινδία	288	0,3	Ισπανία	270	0,7
Καναδάς	2.400	1,1	Καναδάς	250	0,3	ΕΣΣΔ	207	0,5
.....			.....			.....		
Σύνολο	227.490		Σύνολο	86.140		Σύνολο	38.334	465
.....			.....			.....		
Παγκόσμια								

(1) μέσα του έτους

:Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία U.N, Statistical Yearbook  
και Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1970

## Πίνακας Παρ. 5.4

Συμμετοχή των πετρελαιοφόρων και των μεταλλευματοφόρων και μπαλκ κάρριερς  
των κυριώτερων στόλων στο παγκόσμιο σύνολο των αντίστοιχων κατηγοριών.

1973 (1)

Έξ. εκ. κ.ο.χ. \_\_\_\_\_ πλοία 100 κ.ο.χ και άνω

Σύνολο % παγκ. στόλου			Πετρελ/ρα %παγκ			Ore & bulk % carriers παγκ.		
Λιβερία	49.905	17,2	Λιβερία	29.364	25,5	Λιβερία	10.505	19,8
Ιαπωνία	36.785	12,7	Ιαπωνία	14.193	12,3	Ιαπωνία	9.448	17,8
Ην.Βασ.	30.160	10,4	Ην.Βασίλειο	14.107	12,2	Νορβηγία	5.586	10,5
Νορβηγία	23.621	8,1	Νορβηγία	11.163	9,8	Ελλάδα	4.622	8,7
Ελλάδα	19.295	6,7	Ελλάδα	6.448	5,6	Ην.Β/λαιο	4.545	8,6
ΕΣΣΔ	17.397	6,0	Γαλλία	4.952	4,3	ΗΠΑ	2.097	3,9
ΗΠΑ	14.912	5,1	ΗΠΑ	4.721	4,1	ΟΔΓ	1.883	3,5
Παναμάς	9.569	3,3	Παναμάς	4.384	3,8	Ιταλία	1.721	3,2
Ιταλία	8.867	3,1	ΕΣΣΔ	3.632	3,1	Παναμάς	1.345	2,5
Γαλλία	8.289	2,9	Ιταλία	3.437	3,0	Καναδάς	1.307	2,5
ΟΔΓ	7.915	2,7	Ισπανία	2.201	1,9	Σουηδία	1.135	2,1
Σουηδία	5.669	2,0	Ολλανδία	1.972	1,7	Ινδία	749	1,4
Ολλανδία	5.029	1,7	Σουηδία	1.895	1,6	Ισπανία	715	1,3
Ισπανία	4.833	1,7	Δανία	1.856	1,6	Γαλλία	667	1,3
Δανία	4.107	1,4	ΟΔΓ	1.777	1,5	Δανία	515	1,0
Ινδία	2.887	1,0	Ινδία	313	0,3	Ολλανδία	456	0,9
Καναδάς	2.423	0,8	Καναδάς	252	0,2	ΕΣΣΔ	350	0,7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Σύνολο	289.927	100,0	Σύνολο	115.365	100,0	Σύνολο	53.110	100,0
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
παγκόσμια								

Σημ: (1) μέσα του έτους φορτίου.

πηγή: Στοιχεία και υπολογισμοί με βάση στοιχεία U.N, Statistical Yearbook,  
και Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables 1973.

Πίνακας Παρ.6.1Συγκριτικά στοιχεία μισθολογίων ευρωπαϊκών ναυτιλιών 1944

σε U.S\$

Σημαία	Ειδικότητα	
	Υποπλοίαρχος	Ναύτης
Ελληνική	255	112
Βρετανική	156	96
Νορβηγική	184	115
Ολλανδική	193	104
Σουηδική	330	178
Γαλλική	180	94

Πηγή: U.S.A War shipping administration, Comparative analysis of the rates e.t.c of marine personnel 1944 στο Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική op.cit., σ.160.

Πίνακας Παρ.7.1Τιμές πλοίων Λίμπερτυ1953 - 1963

Μέσα του έτους

σε  
χιλ αγγλικές  
λίρες

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
237	195	310	500	250	145	70	85	120	60	66

Πηγή: Ναυτικά Χρονικά 1/1/1964, σ.85 στο Metaxas B.N  
The economics of tramp shipping, op.cit., σ.261, μέρος του  
Πίνακα 14.

Πίνακας Παρ.7.2Τιμές ναυπήγησης πλοίων1967 - 1980

τέλος του έτους

σε εκ.δολλ.ΗΠΑ

	1967	1969	1970	1972	1973	1974	1977	1978	1980
Μπαλκ κ. 30.000dwt	4,9	5,7	8,7	7,5	12,0	16,5	11,0	16,0	20,0
δεξ/λοιο 210.000dwt	14,7	19,0	31,0	31,0	47,0	42,0	32,0	38,0	57,0

Πηγή: Fearnley and Egers - Chartering co.Ltd Review 1973 και 1978,  
στο Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική,  
op.cit., Παράρτημα ΙΙ, τομ.Ι, μέρος του Πίνακα Ι.

Πίνακας Παρ.7.3Τιμές ναυπήγησης πλοίων1980 και 1983-1987

σε εκ. US \$

	1980	1983	1984	1985	1986	1987
Μπαλκ κ. 30.000dwt	16,7	14,8	13,9	11,3	11,7	14,0
δεξ/λοισ 80.000dwt	28,3	30,0	24,2	22,0	25,0	25,0
δεξ/λοισ 250.000dwt	75,0	72,5	57,0	47,0	51,0	49,0

Πηγή: Lloyd's Shipping Economist (London), διάφορα τεύχη,  
στο UNCTAD, Review of Maritime Transport 1987,  
σ.32, μέρος του Πίνακα 21.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Τεχνικοί ορισμοίΜονάδες μέτρησης (1)

Οι διάφοροι τύποι πλοίων μετρούνται κυρίως σε:

-κ.ο.κ (κόρος ολικής χωρητικότητας), αγγλικά Gross registered ton, GRT, μονάδα μέτρησης της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου ίση με 100 κυβικά πόδια ή 2,83m (2) (3)

-τ.ν.β (τόννος νεκρού βάρους), αγγλικά deadweight tonne, dwt, μονάδα μέτρησης του συνολικού βάρους φορτίου που μπορεί να φορτώσει ασφαλώς ένα πλοίο.

Η σχέση κ.ο.κ και τ.ν.β είναι περίπου 1 τ.ν.β = 1,5 κ.ο.κ αλλά ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (κατά προσέγγιση 1 τ.ν.β = 1,7 κ.ο.κ για τα bulk-carriers και 1,8 κ.ο.κ για τα δεξαμενόπλοια) (2)

Κατηγορίες και τύποι πλοίων (3)

Οι 22 κατηγορίες πλοίων τις οποίες παρακολουθούσε το Lloyd's Register μέχρι το 1988 παρατίθενται στο Παράρτημα 10.

Ενας πολύ γενικός διαχωρισμός που αναφέρεται στους κύριους τύπους

(1) βλ. Bauchet Pierre op.cit. σ.σ.547-568, Charponiere R. Internationalisation de la Production et modes de transport des marchandises, op.cit.σ.17, OECD, Maritime Transport 1984, Paris 1985, σ.σ.8-9 και Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, op.cit. σ.σ.52-55.

(2) για λεπτομερέστερη ανάλυση βλ. OCDE, Les Transports Maritimes 1980, Paris 1981, σ.100-101 και Shipping Economics Bremen, Shipping Statistics Yearbook 1981, σ.431 και επόμενες.

(3) για μιά αναλυτική τυπολογία βλ. Μητρόπουλος Ε., Κατηγορίες και σύγχρονοι τύποι εμπορικών πλοίων, 2η εκδ., Πειραιάς 1980.

πλοίων μεταφοράς φορτίων είναι ο εξής:

- Δεξαμενόπλοια  
-----
- Πετρελαίοφόρα
- Υγραεριοφόρα-μεταφοράς LNG, LPG (1)
- Δεξαμενόπλοια Χημικών παραγώγων
- κλπ

Φορτηγά Ξηρών φορτίων  
-----

- Μπάγκ κάρριερς ( Bulk-carriers ), πλοία μεταφοράς χύδην Ξηρών φορτίων
- Πλοία γενικού φορτίου (παραδοσιακά)
- Πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container ships), αποτελούν την σύγχρονη εκδοχή των πλοίων γενικού φορτίου. Η μεταφορά των φορτίων γίνεται σε εμπορευματοκιβώτια-(containers) συνήθως μήκους 20 ή 40 ποδών. Τόσο τα εμπορευματοκιβώτια όσο και η μεταφορική ικανότητα των πλοία μεταφοράς τους μετρούνται σε T.E.U (Twenty-foot equivalent units) δηλαδή σε ισοδύναμα εμπορευματοκιβώτια μήκους 20 ποδών και 8 ποδών πλάτους και ύψους.
- Πλοία μικτού φορτίου ή συνδυασμένων μεταφορών , (Combination ή combined carriers), διπλής ή τριπλής χρήσης. Μπορούν να μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα, πετρέλαιο ή χύδην Ξηρά φορτία. Σ' αυτήν την κατηγορία υπάγονται κυρίως τα O/O (Oil/Ore) και O/B/O (Ore/Bulk/Oil).

(1) LNG=(Liquified natural Gas), μεθάνιο.

LPG=(Liquified Petroleum Gas), προπάνιο, βουτάνιο.

Ναυτιλιακές διασκέψεις (Maritime Conferences) (1)

Σε αντίθεση με την πλειοψηφία του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, που αφορά χύδην κυρίως φορτία και μεταφέρεται με πλοία μεταβλητών δρομολογίων, τα υψηλότερης σχετικά αξίας γενικά φορτία μεταφέρονται κυρίως με τα πλοία τακτικών γραμμών. Τα πλοία τακτικών γραμμών εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια. Η αγορά των πλοίων τακτικών γραμμών διακρίνεται για την ολιγοπωλιακή της διάρθρωση : Οι τακτικές γραμμές κυριαρχούνται κατά 80% περίπου από τις ναυτιλιακές διασκέψεις κύρια λειτουργία των οποίων αποτελεί ο καθορισμός ενιαίου ναύλου σε μία γραμμή από τους μεταφορείς (2). Οι πρώτες διασκέψεις δημιουργήθηκαν στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα. Διακρίνονται σε ανοικτές (3), όπου η είσοδος νέων μελών είναι δυνατή με απόφαση των 2/3 των μελών της και διασφαλίζεται περισσότερο, και κλειστές διασκέψεις όπου η είσοδος ενός νέου μέλους δεν είναι δυνατή παρά ομόφωνα.

---

(1) βλ. γενικά Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή..., *op.cit.* και Μεταξάς Β.Ν., Αρχές ναυτιλιακής..., *op.cit.*

(2) βλ. Bauchet P., *op.cit.*, σ.461.

(3) πρόκειται για το ισχύον σύστημα στις ΗΠΑ



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

Κύριοι τύποι ναυλώσεων (1)1. Ναύλωση κατά ταξίδι (VOYAGE Η SPOT)

Ναυλώση για τη μεταφορά ορισμένων τόννων φορτίου επί ορισμένη τιμή κατά τόννο ανεξάρτητα από τη διάρκεια του ταξιδιού.

2. Ναύλωση για συνεχόμενα ταξίδια (CONSECUTIVE VOYAGE CHARTER )

Ναύλωση για συνεχόμενα ταξίδια στην ίδια με ανωτέρω βάση

3. TRIP CHARTER

το πλοίο ναυλώνεται για συγκεκριμένη απόσταση με ημερήσιο ναύλο (είτε per dwt είτε ως lump sum=κατ'αποκοπή) ανεξάρτητα με τη φύση η την ποσότητα του φορτίου

4. Χρονοναύλωση (TIME η PERIOD CHARTER)

Ναυλώση για συγκεκριμένη περίοδο με βάση μηνιαία αποζημίωση per dwt. Ο ναυλωτής πληρώνει καύσιμα και λιμενικά τέλη.

5. Ναύλωση πλοίου γυμνού (BAREBOAT CHARTER)

Ναύλωση για συγκεκριμένη περίοδο, με ημερήσιο η μηνιαίο ναύλο κατά dwt η grt με το ναυλωτή παρέχοντα και πληρώνοντα πλήρωμα, συντήρηση και ασφάλεια, καύσιμα και λιμενικά τέλη.

6. Συμβόλαιο Εργολαβικής μεταφοράς φορτίου (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT )

Ο μεταφορέας πληρώνεται για να μεταφέρει συγκεκριμένες ποσότητες φορτίου σε δεδομένα χρονικά διαστήματα για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο, χωρίς να αναφέρεται συγκεκριμένο πλοίο.

7. Φορτωτική (Bill of Lading)

Με φορτωτική μεταφέρονται μικρές ποσότητες φορτίου. Αφορά κυρίως τις τακτικές γραμμές.

---

(1) με βάση τις πηγές σημ.1

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

---

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ \*

---

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ  
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ  
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ  
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ  
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ  
ΠΛΟΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ  
ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ  
ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ  
ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ  
ΠΛΟΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ/ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ  
ΠΛΟΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ  
ΠΛΟΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ  
ΠΛΟΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ/ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΠΛΟΙΑ ΜΙΚΡΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ/ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΠΛΟΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ/ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ  
ΠΛΟΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ  
ΠΛΟΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ  
ΠΛΟΙΑ ΒΥΘΟΚΟΡΟΙ  
ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΖΩΩΝ  
ΠΛΟΙΑ ΠΑΓΟΘΡΑΥΣΤΙΚΑ  
ΠΛΟΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ  
ΠΛΟΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ

\*Σύμφωνα με τις κατηγορίες που διακρίνει το L.R.S  
έως το 1988.

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 
- Abegglen J., " Industrial Policy " , στο Tsoukalis L. and White M. (ed) Japan and Western Europe, London, Pinter 1982.
- Abraham-Frois G. et Berrebi E., " Crise de suraccumulation et loi de la baisse de profit " , στο Mondes en Developpement, Paris, 1987, σ.σ.465-478.
- Bauchet Pierre, L'Economie du Transport International, Economica, Paris 1982.
- Bluestone Barry, The deindustrialisation of America, New York, Basic Books, 1982.
- Boston Consulting Group, Les mecanismes fondamentaux de la competitivite, Hommes et techniques, Paris 1980.
- Boyer et Mistral J., " Le temps present: la crise " , στο Annales, Μάρτιος - Ιούνιος 1983, (μέρος I) και Ιούλιος - Αύγουστος 1983, (μέρος II).
- Bremer Y.S, Capitalism, Competition and Economic crisis: structural changes in advanced industrial countries, Brighton 1984.
- Callou R. et Schwartz D., " Les Transports combines: aspects techniques, economiques et commerciaux " , σ.157 στο CEMT, Les transports face aux changements structurels, CEMT, Paris 1980, σ.σ.149-221.
- CEE, CES, Rapport de la Section des Transports et des Communications sur la proposition de Reglement du Conseil determinant les modalites d'application des articles 85 et 86 du Traite aux Transports Maritimes, CES 73/83, 27/1/83.
- Chapponiere J.R. et Guegan J.C., Internationalisation de la production et modes de transport des marchandises. Concentration et centralisation du capital, 2 volumes, IREP, Grenoble 1976.
- Orzanowski I., Concentration and Centralization of Capital in Shipping, Saxon House 1975.
- Dixon M. and Jones S., " Changes in the International Division of Labour and Low-Wage Labour in the United States " , στο Bergesen A. (ed), Crisis in the World System, Sage Publications, 1983, σ.σ. 173-191.

Dockes P. et Rosier B., " Elements pour une interpretation de la crise", στο Mondes en Developpement, Paris, 1987, σ.σ. 567-582.

Evans J.J & Marlow P.E., Quantitative Methods in Maritime Economics 1986.

Faust P., The influence of exogenous factors on freight rate development, Institute of Shipping Economics, Bremen 1976.

Fearnley & Egers, World Bulk Fleet, διάφορες ημερομηνίες

Fiore C. avec la collaboration de J.Colin, Logique et organisation de la circulation des conteneurs, Rapport de recherche, 1983.

Goss R.O., " Social Cost , Transfer Payments and International Competition in shipping ", Maritime Policy and Management, 1985, vol.12, no.2, σ.σ.135-143.

Hastings S. and Gregory D., The position of the Sea Transport Industry in the EEC, with special reference to Flags of Convenience, ITF background paper submitted to the Special Hearing convened by the European Parliament Socialist Group Transport Sub-Committee, London, 11/1983, Trade Union Research Unit, Ruskin College Oxford.

Japan Maritime Research Institute, Report, no.26, March 1988.

Jennings E., Cargoes: a centenary study of the Far Eastern Freight Conference, Singapore Meridian Communications, 1980.

Judet P., " A propos du Redeploiement", στο Economies et Humanismes, Dossier: Le redeploiement industriel Nord-Sud, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1980, σ.σ.23-27.

Haji Iqbal, " UNCTAD and Shipping ", Journal of Trade Law, vol.6, 1972, σ.σ. 58-118.

Haralambides H., " An Econometric Analysis of the Sea-Going Labour Market, Logistics and Transportation Review, vol.27, no.1, 1991, σ.σ.15-31.

Harald Hansen, The Developing Countries and International Shipping, World bank Staff working paper 502, BIRD 1981.

Harlaftis A., " The Greek Shipowners the Economy and the State (1958-1974) ", Ph.D., University of Oxford 1988.

INTERCARGO, Speech given by Mr.Christian Salen at UNCTAD Committee on Shipping, Geneva, 10th Session, June 16, 1980, πολυγραφημένο.

ICE , Shipping Statistics, Bremen, monthly.

ISE, μετέπειτα ISL, Shipping statistics Yearbook , Bremen, διετές.

King M. and Mairesse J., Profitability in Britain and France 1956-75: A comparative study, University of Birmingham, 1978, Discussion Paper.

Kirby M.W., The Decline of British Economic Power since 1970, Allen & Unwin , London 1981.

Kruse J., Concluding Remarks (as President), Conference on Maritime Joint Ventures , London, May 1984, πολυγραφημένο.

Kuiler H.C., " Redistribution de l'activite des echanges; transit et infrastructure, στο Les transports face aux changements structurels, Huitieme Symposium International sur la theorie et la pratique dans l'economie des transports, CEMT, Paris 1980, σ.σ.61-148.

Lambert Bros, World Trade Review and Outlook, No.14, 3/1977.

Le Monde, Bilan Economique et Social 1982, Supplement aux dossiers et Documents du Monde, Paris 1983.

L'Huillier D. et Chayat El , Internationalisation de l'economie et des Transports Maritimes, Rapport CRET, 1981 .

Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, annual, 1964-1990.

Mandel E., La crise 1974-82, Flammarion, Paris 1982.

Marti E. B., " Cargo Sharing through a policy of bilateralism ", Marine Policy, vol.11, no 2, April 1987.

McCracken Paul et al, Towards full Employment and price stability, OECD 1977.

Metaxas B.N., The Economics of Tramp Shipping, London, The Athlone press, 1972.

Monateri J., " L'industrie petrochimique ", στο Economie et Humanismes, Dossier:le redeployment industriel Nord-Sud, Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1980, σ.σ.44-55.

Moreby D., " Crew Costs ", στο Maritime Policy and Management, vol.12, no.1, January-March 1985, σ.σ.55-60.

Neff S., " The U.N Code of Conduct for Liner Conferences " , στο Journal of World Trade Law, vol.14, no.5, 9-10/1980.

OECD, Maritime Transport, annual, 1960 -1989.

OECD, L'incidence des NPI sur la production et les échanges des produits manufactures, Paris 1979.

OECD, Main Economic Indicators, monthly.

OECD, DAF/MTC/74.12, πολυγραφημένο.

OECE, Les Transports Maritimes, 1954.

O'Loughlin C., The economics of Sea Transport, Pergamon Press, 1967.

Palaiokrassas J., " The need for economic analysis in ship-financing", International Maritime Economists Conference, The Piraeus Graduate School of Industrial Studies, Piraeus 1976.

Pastre O., " Une issue a la crise: le controle des mutations technologiques " , στο Problemes economiques, Paris, La Documentation Francaise, 15/5/83, σ.σ.26-31.

Ray G., The diffusion of mature technologies, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

Ridell A.R., Restructuring British Industry, Catholic Institute for International Relations, London 1979.

Rostow W.W., " Alternative theories of the 70's " , Economies et Societes, Cahiers de l'ISMEA, 1980, Serie F, no 28 .

Shimojo T., Economic Analysis of Shipping Freights " , Research Institute for Economics & Business Administration, Kobe University, Kobe Japan 1979

Singapore National Maritime Board, Annual report, NMB, Singapore, ετήσιο.

Sletmo G., " Shipping's fourth wave : ship management and Vernon's trade cycles " , Maritime Policy and Management , 1989, vol.16, no.4 σ.σ. 293 - 303.

Sturmev S.G., British Shipping and World Competition, London, Athlone Press 1962.

Sturmev S.G., " The Development of the Code of Conduct for Liner Conferences " , Marine Policy and Management, April 1979, σ.σ.133-148.

Thanopoulou H., "La Marine Marchande Grecque: les enjeux actuels " , memoire de D.E.A, Universite de Paris I, Pantheon-Sorbonne, Paris 1984, 132 p.

Thirlwell A.P., " Reindustrialization in the U.K", Lloyd's Bank Review, April 1982, σ.σ. 22-37.

UNCTAD, Review of Maritime Transport, ετήσιο.

UNCTAD, TD/B/AC.34/L.5, A set of Basic Principles proposed by the Intergovernmental Preparatory Group. Composite Text, 25/11/82.

UNCTAD, TD/B/C.4/168, 1977.

UNCTAD, Priopriete effective des flottes de libre immatriculation, ετήσιο (τριετές από το 1984).

UNCTAD, TD/B/C.4/XII, 12/1/87.

UNCTAD, TD/26/Rev.1, 21/1/70.

United Nations, Statistical Yearbook, Διαφορά έτη.

United Nations, United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, New York 1975.

United Nations, The economic effects of the closure of the Suez Canal, TD/B/C.4/104/Rev.1, New York, 1973.

Verbeke A. and Winkelmanns W., " The strategic search for sustainable country specific advantages: The case of the European Shipping Industry", International Journal of Transport Economics, vol.XVII, no.1, 2/1990, σ.σ.58-75.

Vernon R., " International investment and international trade in the product cycle ", Quarterly Journal of Economics, vol.80 , 1966, σ.σ.190-207.

Vigarie A., " Vers de nouvelles structures de la circulation maritime mondiale", στο La Marine Marchande Mondiale, ετήσια έκδοση του Journal de la Marine Marchande.

Vignon J., " Le double ajustement " , στο Economies et Societes, Cahiers de l'ISMEA 1980, Serie F, no 28.

Vlachos Georges, " Marine Marchande Hellenique: Developpement, problemes actuels et perspectives possibles ", These de 3eme Cycle, Universite de Paris I, 1979.

Wijkman Magnus, " Effects of Cargo Reservation ", Marine Policy, October 1980, σ.σ.271-284

Περιοδικός και ημερήσιος τύπος

---

Fairplay,

Financial Times

Journal de la Marine Marchande

Le Monde

Lloyd's List

Lloyd's Shipping Economist

Seatrade

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

---

Βαΐτσος Κ., Μητσός Ακ., (ed), Διεθνής Οικονομική Εκδ. Σύγχρονα  
Θέματα, Αθήνα 1983.

Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική,  
Καραμπερόπουλος, Πειραιάς, 1982.

Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, " MEMOS".

Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, " Υπόμνημα", 1102/Α/Δ, 15/12/82.

Ενωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Τάσεις και  
Εξελίξεις στη Μεσογειακή Εμπορική Ναυτιλία, Πειραιεύς, Μάιος  
1988.

Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, Εκθεση Π. Κοσμάτου  
pros τα μέλη του Κομίτη, Λονδίνο 17-18/5/84, δακτυλογραφημένο.

Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, Πεπραγμένα του  
Συμβουλίου (1983-85), Γενική Συνέλευση 23ης Μαΐου 1985, πολυγραφημένο.

ΕΣΥΕ, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, διάφορες ημερομηνίες.

ΕΣΥΕ, Στατιστική επετηρίς της Ελλάδος, Αθήναι 1954.

ΕΣΥΕ, Δελτίον Στατιστικής Εμπορικής Ναυτιλίας, στη συνέχεια  
Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας, ετήσιο, διάφορα έτη.



- ΚΕΠΕ, Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1983-1987, Η Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1982.
- ΚΕΠΕ, Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976-80, Η Εμπορική Ναυτιλία, έκθεση της Ομάδας Εργασίας, ΚΕΠΕ, Αθήνα 1976.
- ΚΕΠΕ, Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1988-1992, Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 1990.
- Κορρές Α., Το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό, ΙΟΒΕ, Αθήνα 1978.
- Κρεμμυδάς Β., Ελληνική ναυτιλία (1776-1835), Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα, 1985 και 1986, том.1., σ.σ.21-29.
- Μεταξάς Β.Ν., Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας, Εκδ.Παπαζήση Αθήνα 1985.
- Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Εκδ.Παπαζήση, Αθήνα 1988.
- Μεταξάς Β.Ν., Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Εκδ.Παπαζήση, Αθήνα 1992.
- Μητρόπουλος Ε., Κατηγορίες και τύποι εμπορικών πλοίων, 2η έκδοση, Πειραιάς 1980.
- Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Δελτίο, τριμηνιαία έκδοση.
- Νικολινάκος Μ., Οικονομική ανάπτυξη και μετανάστευση στην Ελλάδα, εκδ.Κάλβος, Αθήνα 1974.
- Νικολινάκος Μ., Καπιταλισμός και Μετανάστευση, εκδ.Παπαζήση, Αθήνα 1974.
- Παυλόπουλου Π., Οικονομική θεωρία, Μικροοικονομική Μορφή Οργανώσεως της Αγοράς. Ανταγωνισμός και μονοπώλιον, том.5, Αθήνα 1976, εκδ.Α.Σάκκουλα.
- Σάμιουελσον Π., Οικονομική, Εκδ.Παπαζήση, Αθήνα 1975.
- Στεφανάτου Κ., "Ναυτεργατικό κίνημα Ελλάδας", Αθήνα 1978.
- Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Βαλάσσιες Μεταφορές, (Ημερίδα), Αθήνα 1987.
- Τζαμτζής Α.Ι., Τα λίμπερτυ και οι Έλληνες, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα, 1984.
- Τζωάννος Ι., Η Ελληνική Ναυτιλία και οι επιπτώσεις εκ της εντάξεως εις την ΕΟΚ, ΙΟΒΕ, 1977.

Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, διάφορες ημερομηνίες.

Τράπεζα της Ελλάδος, Η Ελληνική Οικονομία, Αθήνα 1982.

Χαραλαμπίδης Η., Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, ΚΕΠΕ, Αθήνα 1986.

Περιοδικός και Ημερήσιος τύπος

---

Αργώ

Εξπρές

Καθημερινή

Ναυτεμπορική

Ναυτικά Χρονικά

Ναυτιλιακή

Οικονομικός Ταχυδρόμος

Το Βήμα