

ΕΝΑ ΑΚΟΜΗ «ΘΥΜΑ» ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Η «ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ» ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΘΑΣΕ, ΠΛΕΟΝ, ΕΙΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ;

ΟΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, Φεβρουάριος. (Τῆς ἀνταποκριτρίας μας).— Ζοφερή εἶναι ἡ εἰκόνα πού παρουσιάζει τελευταία ὁ τόσο σημαντικός ναυτιλιακὸς κλάδος τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων. Σύμφωνα με πληροφορίες πού δημοσιεύθηκαν πρόσφατα στὸν οἰκονομικὸ Τύπο τοῦ Λονδίνου, ἡ κρίσις ἄρχισε νὰ πλήττει ἤδη τοὺς ἐφοπλιστὰς, τὰ ναυπηγεία, καθὼς καὶ μερικὲς τράπεζες, πού ἀπερίσκεπτα χρηματοδότησαν ἀδικαιολόγητες παραγγελίες νέων σκαφῶν. Πολὺ χαρακτηριστικὰ, τὸ περιοδικὸ «Econometist» περιγράφει σὲ ἄρθρο του τὴν κατάστασι, πού ἐπικρατεῖ σήμερα στὸν χῶρο αὐτῶν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, σὰν «ἀρχὴ τῆς ἐποχῆς τῶν παγετῶνων γιὰ τὰ τάνκερς». Προβλέπει δέ, ὅτι ἡ περίοδος τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας τους θὰ παραταθῆ καὶ μετὰ τὸ ἔτος 1980.

Μερικὰ πλοῖα περιμένουν ἐπὶ ἑξὶ μῆνες στὸν Περσικὸ Κόλπο ὥσπου νὰ βροῦν φορτίο, ἐνῶ ἄλλα χρησιμοποιοῦνται σὰν πλωτῆς δεξαμενῆς γιὰ τὴν ἀποθήκευσι πετρελαίου. Οἱ ναῦλοι σημειώσαν πρόσφατα καὶ νέα πτώσι κατὰ 25 % καὶ ἔτσι βρίσκονται τώρα σὲ ἐπίπεδο χαμηλότερο ἀπὸ τὸ ἕνα δεκάτο ἐκείνου, ὅπου εἶχαν φθάσει τὴν καλὴ ἐποχὴ τοῦ 1973. Οἱ πλοιοκτῆτες μερικῶν ἄλλων σκαφῶν ἀδυνατοῦν νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα κινήσεως των, γιὰ νὰ μὴ ἀναφέρῃ κανεὶς καὶ τὰ ἔξοδα χρηματοδότησεως πού ἀνέρχονται σὲ 10.000 λίρες ἡμερησίως. Ἡ οἰκονομικὴ κατάρρευσι τῆς ἐταιρίας «Burmah», πού ὑπῆρξε συνυφασμένη μετὰ τὴν ἀποτυχία τῆς στὸν τομέα τῶν πετρελαιοφόρων (οἱ ζημιές τῆς τοῦ 1974 ὑπῆρξαν σχεδὸν ἴδιες σὲ ὕψος μετὰ τὰ κέρδη τῆς τῶν 16.000.000 λιρῶν τοῦ 1973), καὶ οἱ δυσκολίες τῆς πωλήσεως τοῦ σκάφους «Halcyon the Great» ἀποδεικνύουν ὅτι ἡ «χρυσὴ ἐποχὴ» πέρασε πιά. Τὸ πετρελαιοφόρο αὐτὸ ἐπωλήθη στὸν πλοιοκτῆτῆ τοῦ Χόγκ-Κόγκ κ. C. Y. Tung ἀντὶ 23.000.000 δολλαρίων, δηλαδὴ σὲ τιμὴ ἀρκετὰ ἱκανοποιητικὴ γιὰ αὐτὴν τὴν περίοδο. Ἀλλὰ ἡ Τράπεζα («Bankers Trust»), ἡ ὁποία εἶχε δανείσει χρήματα στὴν «Court Line» (προηγούμενο ἰδιοκτῆτῆ τοῦ «Halcyon the Great»), ὑπόθηκεύοντας τὸ πλοῖο γιὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ μέρος τοῦ δανείου τῆς, ἦταν ἐκείνη πού χρηματοδότησε τὴν ἀγορὰ αὐτῆ τοῦ κ. Tung!

Πλοιοκτῆτες καὶ Τράπεζες ἀντιμετωπίζουν, πρὸς τὸ παρόν, τὴν κατάστασι σὰν νὰ πρόκειται γιὰ μιὰ συνηθισμένη περιοδικὴ (καὶ παροδική) κάμψι σ' αὐτὸν τὸν κλάδο τῆς παγκόσμιας ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Στάσι πληρωμῶν τῶν τραπεζικῶν δανείων δὲν ἔχει παρατηρηθῆ πρὸς τὸ παρόν, διότι οἱ περισσότεροι πλοιοκτῆτες συναποκόμισαν τόσα κέρδη ἀπὸ τὰ τάνκερς, τὸ 1973, καὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα ξηροῦ φορτίου, τὸ 1974, ὥστε νὰ εἶναι ἀκόμη σὲ θέσι νὰ ἀντιμετωπίσουν μιὰ δύσκολη περίοδο. Φημολογεῖται δέ, ὅτι ἕνας Ἕλληνας ἐφοπλιστῆς θὰ μπορούσε νὰ βάλῃ ὅλο του τὸν στόλο («στὴ ναφθαλίνη») —δηλαδὴ, τὸν παροπλίσῃ— ἔξω ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ, καὶ συγχρόνως νὰ μπορῆ νὰ πληρῶνῃ τὰ ἔξοδα χρηματοδοτήσεώς του μετὰ τοὺς τόκους τῶν καταθέσεών του. Ἐξ ἄλλου, πολλοὶ πλοιοκτῆτες εἶναι ἐξασφαλισμένοι μετὰ πολυετῆ ναυλοσύμφωνα, («κλεισμένα») στὴν ἐποχὴ τῶν ὑψηλῶν ναύλων, καὶ ἔτσι ἐξακολουθοῦν νὰ ἔχουν ἀξιόλογα κέρδη. Ἡ ναυτιλιακὴ ἀγορὰ εἶναι τέτοια ἀπὸ τὴ φύσι τῆς, ὥστε περίοδος κερδῶν γιὰ ἕνα πλοιοκτῆτῆ νὰ εἶναι ἐνδεχομένης περιόδου καταστροφῆς γιὰ κάποιον ἄλλον. Οἱ ἐταιρίες, πού ἀναπτύχθηκαν γρήγορα καὶ δὲν ἔχουν χρονοναυλώσει τὰ νέα σκάφη τους, εἶναι καὶ οἱ πιὸ εὐάλωτες. Καὶ δυστυχῶς, ἡ σημερινὴ κρίσι δὲν φαίνεται νὰ εἶναι μιὰ συνηθισμένη ναυτιλιακὴ κρίσι.

Ἀπὸ τὸ 1971 ἤδη, οἱ ἐταιρίες πετρελαιοειδῶν εἶχαν ἀρχίσει νὰ προειδοποιοῦν ὅτι ἡ ἐτήσια αὐξηση (κατὰ 10%) τῆς καταναλώσεως πετρελαίου θὰ μειωνόταν σημαντικὰ. Ὡστόσο, οἱ ἐφοπλιστὰι συνέχισαν νὰ παραγγέλλουν νέα σκάφη, σὰν νὰ ἐπρόκειτο νὰ ὑπάρξῃ ἀκόμη μεγαλύτερη αὐξηση τῆς καταναλώσεως. Οἱ μόνοι πού δικαιολογοῦνται εἶναι οἱ Σκανδιναβοί, οἱ ὁποῖοι θέλησαν μετὰ τῆς παραγγελίας τους ν' ἀποφύγουν τοὺς βαρεῖς φόρους. Καὶ αὐτοὶ ὁμως τώρα ὑποφέρουν ἀρκετὰ. Ταυτόχρονα,

ἡ παραδοσιακὴ κρατικὴ ἐνίσχυσι τῶν ναυπηγείων ἔπαυσε νὰ συνεπάγεται συμφέροντες ὄρους γιὰ τοὺς πλοιοκτῆτες, καὶ ἔτσι πολλὲς νέες Τράπεζες ἄρχισαν νὰ χρηματοδοτοῦν τὴν ναυτιλία.

Σήμερα, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς ἀσχολούμενους μετὰ τὴν ναυτιλία φαίνεται ὅτι ἀγνοοῦν δύο πράγματα. Πρῶτον, ὅτι ἡ αὐξηση τῆς καταναλώσεως πετρελαίου θὰ εἶναι ἀκόμη χαμηλότερη ἀπὸ ἐκείνη πού προβλέπαν οἱ ἐταιρίες πετρελαίου τὸ 1971. Ἐπίσης, ὠρισμένες προοπτικὲς ἀντικρούουν τὴν ἀνάγκη μεταφορᾶς μεγάλων ποσοτήτων ἀργοῦ πετρελαίου (π. χ. τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ ἡ ἀξιοποίησι τῶν πλουσίων ἀποθεμάτων πετρελαίων τῆς Ἀλάσκας καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης). Ἡ φιλοδοξία τῶν Ἀράβων νὰ ἀποκτήσουν δικούς τους στόλους θὰ βοηθήσῃ στὴν συγκράτησι, ἴσως καὶ στὴν ἀνώψωσι, τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἐκτὸς ἀν οἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ καὶ ἐπίδοξοι ἐφοπλιστὰι προτιμήσουν νὰ παραγγέλουν νέα πλοῖα.

Ἐνῶ, ὁμως, ὁ παγκόσμιος στόλος θὰ ἔπρεπε νὰ ἐλαττωθῆ, τρία καινοῦργα («σοῦπερ-τάνκερς») θὰ παραδίδονται κάθε ἑβδομάδα κατὰ τὴν διάρκεια αὐτοῦ τοῦ χρόνου. Ἐὰν τελικὰ ἐκτελεσθοῦν οἱ παραγγελίες αὐτές, θὰ αὐξήσουν τὸν ὑπάρχοντα στόλο κατὰ τρία τέταρτα. Καὶ τὸ 50 %, σχεδόν, τῆς χωρητικότητος τῶν νέων σκαφῶν δὲν ἔχει ἐξασφαλίσῃ χρονοναυλώσι. Τὸ μέγεθος τῆς πλεονασματικῆς δυναμικότητος τῶν πετρελαιοφόρων δὲν γίνεται εὐκόλα ἀντιληπτό, ἐξ αἰτίας τοῦ χαώδους καὶ μὴ ἱκανοποιητικοῦ τρόπου λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῆς ἐποχῆς αὐτῆς: μετὰ πετρελαιοφόρα νὰ περιμένουν ἀρκετὲς ἡμέρες γιὰ νὰ φορτώσουν ἢ νὰ ξεφορτώσουν μετὰ τὰ «σοῦπερ-τάνκερς» νὰ «κόβουν βόλτες» στὸν Περσικὸ Κόλπο, ὥσπου νὰ ἐξασφαλίσουν πλήρες φορτίο, ἢ νὰ φθάνουν στὴν Εὐρώπη μεταφέροντας πετρέλαια ἀπαράδεκτο ποιοτικῶς γιὰ τὰ εὐρωπαϊκὰ διυλιστήρια.

Σύμφωνα μετὰ τὰ στοιχεῖα μερικῶν ἐταιριῶν πετρελαίου, ἀν δὲν γίνῃ νέα παραγγελία γιὰ πετρελαιοφόρο πλοῖο ὡς τὸ 1980, θὰ ὑπάρξῃ καὶ τότε, πάλι, πλεονασμα χωρητικότητος. Ἀκόμη καὶ ἀν ὅλα τὰ παλαιότερα τῶν 10 ἐτῶν πλοῖα ἀπεσύροντο γιὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν σὰν παλιοσιδερικὰ, ἡ μείωσι τοῦ παγκοσμίου στόλου θὰ ἦταν τῆς τάξεως τοῦ 17%, ποσοστὸ πού ὁπωσδήποτε δὲν εἶναι ἀρκετό. Ἐξ ἄλλου, εἶναι πιά πολὺ ἀργά γιὰ νὰ ἀκυρώσῃ κανεὶς παραγγελίες πλοίων πού πρόκειται νὰ παραδοθοῦν ἐφέτος, διότι τὸ κόστος τῆς ματαιώσεως στὸ στάδιο αὐτὸ θὰ ἦταν δυσβάστακτο. Ὅμως, γιὰ τὸ ἕνα τέταρτο περίπου τῶν τρεχουσῶν συμβάσεων δὲν ὑπάρχει συγκεκριμένως χρηματοδότης, ἐνῶ σὲ πολλὲς ἄλλες συμβάσεις οἱ Τράπεζες ἔχουν χρηματοδοτήσει μόνο τὴν ἀρχικὴ «δόσι», χωρὶς νὰ ἔχουν ἀναλάβῃ ὑποχρεώσεις γιὰ τὸ ὑπόλοιπο ἔργο. Ἀκόμη καὶ ἀν θὰ τὸ ἐπιθυμοῦσε, ἡ ἀγορὰ Εὐρωδολλαρίων δὲν θὰ μπορούσε, πιθανῶς, νὰ προσφέρῃ ὅλα ὅσα ἀπαιτοῦνται. Σύμφωνα μετὰ ἔγκυρα στοιχεῖα, 10-20 δισεκατομμύρια δολλάρια ἔχουν δοθῆ ἤδη καὶ οἱ Τράπεζες ἔχουν ἀναλάβῃ ὑποχρεώσεις γιὰ ἀκόμη 5-7 δισεκατομμύρια ἔτσι, μαζικὲς ἀκυρώσεις παραγγελιῶν ἀναμένονται γιὰ τὸ 1976 καὶ τὸ 1977, ἐνῶ πλοιοκτῆτες καὶ ναυπηγεία ἐξετάζουν τὸν πιὸ ἀνῶδον τρόπο ματαιώσεως τῶν συμβολαίων. Συνεπῶς, ἀναπόφευκτη εἶναι ἡ ὑφεσι καὶ γιὰ τὴν ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἡ ὁποία, ἐξ αἰτίας τοῦ πληθωρισμοῦ, θὰ εἶχε, οὕτως ἢ ἄλλως, νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀρκετὲς ἀπώλειες.

Τέλος, χαρακτηριστικὸ τῆς σημερινῆς καταστάσεως εἶναι καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ μεγάλες ἐταιρίες πετρελαίου (πού εἶναι καὶ οἱ κύριοι ναυλωτὰι τῶν «σοῦπερ-τάνκερς») ἔχουν ἐγκαταλείψῃ προσωρινὰ τὴν θέσι τοῦ ναυλωτοῦ καὶ προσπαθοῦν νὰ συγκρατήσουν τοὺς ναύλους τῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων (σὲ ἐπίπεδο περίπου Worldscale 25-30), ὥστε νὰ ὑπάρξῃ κάποια στοιχειώδης κίνησι καὶ ἐμπιστοσύνη στὴν ναυτιλιακὴ ἀγορὰ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΒΟΒΟΛΙΝΗ