

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ

Του Καθηγητοῦ τῆς Α.Β.Σ. ὡς καὶ Διευθυντοῦ Σπουδῶν
τοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς

Ἀνδρου Λ.Σ. κ. ΕΛ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Ἄπασαι αἱ δημοσιευόμεναι ἐκθέσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν πρόοδον καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας, ἐνῶ σημειῶνουν τὰς συντελουμένας ἐνθαρρυντικὰς ἐξελίξεις καὶ τὴν ἐπιτυγχανομένην αὔξησιν τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος, ὑπογραμμίζουσι ὅτι τὰ βασικὰ προβλήματα τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας ἐξακολουθοῦν νὰ ὑφίστανται καὶ νὰ διατηροῦν τὴν ὀξύτητα αὐτῶν, κυριωτέρας ἐκδηλώσεις ἐμφανίζοντα, τὴν κάμψιν τῶν ἐθνικῶν ἐξαγωγῶν ἐν συνδυασμῶ πρὸς διατήρησιν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου εἰσαγωγῶν, τὸν ἀνεπαρκῆ ρυθμὸν ἀπορροφήσεως τῶν ὑποαπασχολουμένων καὶ ἀνέργων, ὑπολογιζομένων ὡς ὑπερβαίνοντων τὸ ἐν ἑκατομμύριον καὶ τὸ λίαν ὑψηλὸν ποσοστὸν τῶν δαπανῶν καταναλώσεως, ἐν ᾧ χρόνῳ δεινὴ εἶναι ἡ ἀνάγκη ταχυτάτης ἀναπτύξεως τῶν παραγωγικῶν ἐπενδύσεων.

Ἡ ἀντιμετώπισις τῶν καιρίας σημασίας προβλημάτων τούτων τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας κρίνεται ὡς δυναμένη μακροπροθέσμως νὰ ἐπιτευχθῆ διὰ τῆς ἀναδιαρθρώσεως αὐτῆς, πλέον δὲ συγκεκριμένως, διὰ τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ἀφ' ἐνὸς καὶ διὰ τῆς ἐκβιομηχανίσεως τῆς χώρας ἀφ' ἑτέρου. Παραλλήλως καὶ διὰ τὴν προσωρινὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τοῦ ἰσοζυγίου ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τῆς ὑποαπασχολήσεως καὶ ἀνεργίας, ὑποδεικνύεται ἡ δραστηριοποίησις τῶν τομέων ἐκείνων τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ἀποδώσουν ἄμεσα καὶ σημαντικὰ ἀποτελέσματα εἰς ἀμφοτέρους τοὺς ἀνωτέρω τομεῖς. Προέχουσα θεσισις ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης δίδεται, εἰς τινὰ τῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ εἰς τὰ ἔργα τουριστικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, πρὸς ἀξιοποίησιν τοῦ ἐντεινομένου τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος δι' αὐτὴν καὶ ὑποδοχὴν ἠϋξημένου ἀριθμοῦ τουριστῶν ἐν τῇ χώρᾳ.

Ἄξιοσημείωτον, δῆλον ὅτι, εἶναι ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ αἱ ἐξ αὐτῆς εὐνοϊκαὶ ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, οὐδόλως ἢ παρεμπιπτόντως μόνον ἀναφέρονται μεταξὺ τῶν ἐξελίξεων τῶν δυναμῶν θετικῶς νὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ἄλλας Εὐρωπαϊκὰς χώρας, παρακολουθοῦμεν μέχρι τοῦδε τὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτιλίαν οὐχὶ τόσο ὡς φαινόμενα ἀμέσους ἔχοντα τὰς ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς καὶ ἐξε-

λίξεως τῆς χώρας ὅσον ὡς θέμα συναισθηματικοῦ καὶ ἴσως ἐθνικοπολιτικοῦ χαρακτήρος.

Ὡς κυρία αἰτία τῆς παραγνωρίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος προβάλλεται ὅτι ἡ ἐξ αὐτοῦ ἐξάρτησις τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας θὰ ἦτο μειονεκτική, λόγω τῶν σημειουμένων εἰς τὰ μεγέθη αὐτοῦ σοβαρῶν διακυμάνσεων.

Ὁ κατωτέρω πίναξ (1) καταδεικνύει ἐν τούτοις, ὅτι ἡ ἐξέλιξις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἶναι περισσότερον ὁμαλὴ ἢ ἡ σημειωθείσα εἰς τὰς ἀξίας τινῶν τῶν κυρίων ἐθνικῶν προϊόντων ἐξαγωγῆς, πλέον δὲ τούτου ἀξιοσημείωτον εἶναι ὅτι κατὰ τὸ 1958 τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐκάμφθη κατὰ ποσοστὸν μόνον 10% ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1957, ἐνῶ ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία διῆλθε περίοδον ὀξυτάτης κρίσεως προκαλεσάσης παροπλισμὸν πλέον τοῦ ἐνὸς τετάρτου τῆς δυνάμεως αὐτῆς καὶ ἐκτεταμένην ἀνεργίαν.

Π Ι Ν Α Ξ Ι

Ἐξέλιξις ἀδήλων πόρων καὶ συναλλάγματος ἐξ ἐξαγωγῶν κυρίων προϊόντων (εἰς χιλιάδας δολλαρίων)

Ἔτη	Ναυτιλιακὸν (Μεταφορὰ)	Μεταβ. %	Ταξιδιωτ.	Μεταβ. %	Κοπινὸς	Μεταβ. %	Τρόφ.-Ποτὰ	Μεταβ. %	Πρῶται ὕλαι κ.λ.π.	Μεταβ. %	Ὀρυκτὰ	Μεταβ. %	Βιομηχ. πρ.	Μεταβ. %
1954	28136	-	25325	-	60456	-	46718	-	22952	-	8448	-	3529	-
1955	35525	+26.4	29125	+15.2	77665	+ 6,93	46996	+ 0.7	38158	+66	12499	+47.8	3407	- 3
1956	48262	+36.3	31218	+ 7.2	64648	-16,76	45582	- 3.4	50552	+32.6	17570	+40	6070	+ 7,6
1957	66593	+37.3	41474	+32.9	88030	+36,16	62412	+36.5	31383	-38.4	15967	- 9	7234	+18,3
1958	60310	-9.2	36195	-11.5	92042	+ 4,55	78661	+26	38873	+24	14882	- 0.7	5040	-30,5

Ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος προκύπτει ἐπίσης ὅτι ἔτι μεγαλύτερας διακυμάνσεις τῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, παρουσιάζει τὸ ταξιδιωτικὸν (τουριστικὸν) συνάλλαγμα, παρὰ τοῦτο δέ, εὐλόγως, τὸ Κράτος ἐντείνει τὸν ρυθμὸν τῶν ἐπενδύσεων εἰς τὸν τομέα τῶν ἔργων τουριστικῆς ἀξιοποιήσεως τῆς χώρας, προβλεπομένου διὰ τὸ διανυόμενον ἔτος 1960, ὕψους ἐπενδύσεων 393.000.000 δραχμῶν.

Ἄξιον σημειώσεως, εἶναι ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι ἡ ἐξέλιξις τῶν εἰσπράξεων εἰς ταξιδιωτικὸν συνάλλαγμα δὲν εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσερχομένων εἰς τὴν χώραν περιηγητῶν. Οὕτω, κατὰ τὸ δεκάμηνον 1959 ὁ ἀριθμὸς τῶν περιηγητῶν ηὔξηθη κατὰ ποσοστὸν 23,1% ἐνῶ τὸ ταξιδιωτικὸν συνάλλαγμα ἐσημείωσε ἀνοδὸν κατὰ 13,8%. Τοῦτο σημαίνει ὅτι προσέλευσις μεγαλύτερου ἀριθμοῦ τουριστῶν δὲν ἐξασφαλίζει καὶ ἀνάλογον διευ-

ρυνσιν τῶν ἀποδοσιμῶν εἰς τὴν χώραν ὠφελιμάτων τὰ ὁποῖα ἐνδεχόμενον εἶναι νὰ μὴ εἶναι ἀνάλογα τῶν πραγματοποιηθέντων ἐπενδύσεων.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, θὰ ἡδύνατό τις νὰ ἐπικαλεσθῆ τὴν περίπτωσιν τῆς Νορβηγίας, ἣ ὁποῖα κατὰ τὸ 1957, ἐκάλυψε ὁλόκληρον τὸ ἐκ 3.233 ἐκ. κορωνῶν, ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ἰσοζυγίου, διὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀλλὰ καὶ ἐτέρων Εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν, στηριζομένων περισσότερον ἢ ἡ χώρα μας ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, διὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν αὐτῶν. Ὁ κατωτέρω πίναξ II, στηριζόμενος εἰς στοιχεῖα τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ὁμιλεῖ ἀφ' ἑαυτοῦ.

Πίναξ II

Συμμετοχὴ συναλλάγματος μεταφορῶν εἰς ἐνεργητικὸν ἰσοζυγίου πληρωμῶν κατὰ τὸ 1957. (Εἰς ἑκατομῦρια δολλάρια)

Χώρα	Ἐνεργητικὸν	Μεταφοραὶ	%
Δανία	1.612	289	17,5
Ἑλλάς	485	67	13,9
Ὁλλανδία	4.116	486	11,8
Νορβηγία	1.842	850	47,2
Σουηδία	3.036	501	16,7
Μ. Βρεταννία	14.032	1.525 (*)	10,9
Ἰταλία	4.142	400	9,7

(*) Δὲν περιλαμβάνονται ναῦλοι ἐκ μεταφορῶν πετρελαίων.

Κατὰ τὴν ἀντίληψιν ἡμῶν, δὲν ὑπάρχει κλάδος οἰκονομικῆς δράσεως ἐν Ἑλλάδι δυνάμενος, εἰς τὸ προσεχές μέλλον, νὰ ἀποδώσῃ ὑπὲρ τῆς χώρας, ἴσης σημασίας καὶ εὐρύτητος ὠφελήματα πρὸς ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἡ Ἐθνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, διὰ τῆς φυσιολογικῆς τῆς καὶ μόνον ἐξελίξεως δύναται, ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας νὰ προσφέρῃ. Τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ἰσχυρισμοῦ τούτου θὰ ἀποδείξωμεν κατωτέρω.

Τὰ κάτωθι στοιχεῖα λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν:

α) Κατὰ τὸ 1959 ὁ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικὸς στόλος ἐπραγματοποίησε καθαρὰν αὐξησιν 171 πλοίων 1.245.241 κ.ο.χ.

β) Ἐκ τῶν πλοίων τούτων 52 ἐτέθησαν τὸ πρῶτον ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον εἴτε ἐκ ναυπηγήσεων εἴτε ἐξ ἀγορᾶς ἀπὸ ἄλλας χώρας ἐνῶ τὰ λοιπὰ 119 ἀνήκοντα ἤδη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν μετεφέρθησαν ὑπὸ τὰ Ἐθνικὰ χρώματα ἐκ τινος τῶν σημαίων εὐκολίας.

γ) Συμφώνως πρὸς ὑπολογισμοὺς τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ ἐκάστου τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ποντοπόρων φορτηγῶν ὑπηρετοῦν κατὰ μέσον ὄρον 28 Ἑλληνες ναυτικοί, ἐπὶ ἐκάστου δὲ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἀντιστοίχων πλοίων, 20 Ἑλληνες ναυτικοί.

δ) Μεταξύ τῶν ἐτῶν 1950 καὶ 1959 ὁ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν καὶ τὰς σημαίας εὐκολίας ἔμπορικὸς στόλος, ηὔξηθη κατὰ μέσον ὄρον ἑτησίως, κατὰ 90 πλοῖα 900.000 κ.ο.χ. Οἱ ἀκολουθοῦντες ὑπολογισμοί, στηρίζονται ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ὅτι ὁ αὐτὸς ρυθμὸς αὐξήσεως θὰ ἐπιτευχθῆ καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα πέντε ἔτη, τοῦθ' ὅπερ εὐχερέστερον νῦν ἢ κατὰ τὸ παρελθὸν διότι ὁ ὄγκος τῶν 900.000 κ.ο.χ. θὰ ἀντιπροσωπεύῃ προοδευτικῶς μικροτέραν ποσοστιαίαν ἀναλογίαν αὐξήσεως, λόγῳ διογκώσεως τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος.

ε) Τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὰ ἔτη 1954—1958, ἀντιστοιχεῖ κατ' ἐλάχιστον ὄριον εἰς πέντε Δολλάρια κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος, τοῦτο δὲ ἐν ὧ χρόνῳ ἢ ὑπὸ τὰ ἔθνηκὰ χρώματα ναυτιλίας, ἢ ηὔξημένης ἔχουσα τὰς ὑποχρεώσεις πρὸς εἰσαγωγὴν συναλλάγματος ἐκάλυπτε μικρὸν ποσοστὸν τοῦ συνόλου, ἐνῶ καλύπτει ἤδη τὸ 1/3 αὐτοῦ καὶ ὑπὸ τὰς νῦν ὑφισταμένας συνθήκας, προβλέπεται συντόμως ὅτι θὰ καλύψῃ ἔτι μεγαλύτερον ποσοστὸν.

στ) Κατὰ τὰ ἔτη 1956 καὶ 1957 ἡ φορολογία τῶν πλοίων ἀπέδωσε κατὰ μέσον ὄρον 1.8 δολλάρια κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ναυτιλίας, μικροτέρα δὲ ἦτο τότε ἢ σήμερον ἢ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος συμμετοχῆ τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῆς μεγαλύτερα, κατ' ἀναλογίαν, φερούσης τὰ φορολογικὰ βάρη.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω δεδομένων, ὑπολογίζομεν ὡς κατώτέρω τὴν παραγωγικότητα τῆς ἔμπορικῆς ναυτιλίας, εἰς τομεῖς ἀπασχολήσεως, τῆς διαμορφώσεως τοῦ ἰσοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τῶν ἐκ φορολογίας προσόδων τοῦ Δημοσίου.

Τομεὺς Ἀπασχολήσεως

α) Μόναί αἱ κατὰ τὸ 1959 πραγματοποιηθεῖσαι μεταβολαί, ἐδημιούργησαν εὐκαιρίας ἀπασχολήσεως πλέον τῶν 2.000 ναυτικῶν. Εἰς τὴν ἐξέλιξιν ταύτην ὀφείλεται τὸ γεγονός ὅτι ἡ συνεπεία τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἀνεργία μεταξὺ τῶν πληρωμάτων, ἔχει ὡς πρὸς πλείστους κλάδους ὀλοκληρωτικῶς ἐξαλειφθῆ, ἐνῶ εἰς ἄλλους ἔχει περιορισθῆ εἰς φυσιολογικὰ ὅρια, μολονότι ποσοστὸν 15 % τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος παραμένει εἰσέτι ἐν παροπλισμῶ.

β) Περίπου 15.000 ναυτικῶν, θὰ ἀπαιτηθῶσι πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν νεοαποκτηθησομένων μέχρι τοῦ 1964 πλοίων καὶ συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως τῶν μεταφερθησομένων κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα, ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων.

γ) Αἱ ἐξελίξεις αὗται θὰ ἀντιπροσωπεύουν αὕξησιν κατὰ ποσοστὸν 40 % περίπου, τῆς κατὰ τὸ 1957—ἔτους μεγίστης ἀκμῆς—δυνάμεως τοῦ ἐμφύχου ὕλικου τῆς ἔμπορικῆς ναυτιλίας.

Ναυτιλιακὸν Συνάλλαγμα

α) Αὐτὴ αὐτὴ ἢ μεταφορὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων εἰς τὴν Ἑλ-

ληνικήν σημαίαν, δημιουργεί προϋποθέσεις αύξησεως τοῦ κατὰ πλοῖον εἰσαγομένου εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος λόγῳ :

α1) Φορολογικῶν ὑποχρεώσεων.

α2) Συμπληρώσεως τῶν πληρωμάτων αὐτῶν δι' Ἑλλήνων ναυτικῶν.

α3) Ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων — τῶν πλοίων — περιλαμβανομένων καὶ τῶν τυχόν ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετούντων ἄλλοδαπῶν — εἰς τὰ ἀσφαλιστικά ἰδρύματα ναυτικῶν.

α4) Τῆς βαθμιαίας ἐγκαταστάσεως ἐν Πειραιεῖ, ναυτιλιακῶν γραφείων, πρὸς διαχείρισιν ἐν Ἑλλάδι τῶν ὑποθέσεων τῶν τιθεμένων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, δοθέντος ὅτι αἱ δαπάναι αὐτῶν καλύπτονται δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος.

Ἡ ἔκτασις τῶν σχετικῶν ἐξελίξεων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ ἀπὸ τοῦδε. Χαρακτηριστικόν, ἐν τούτοις, εἶναι ὅτι τὰ ἐφοπλιστικά ἐμβάσματα μετέχουν νῦν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, κατὰ ποσοστὸν 42,5 % ἐναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 10 % τῆς μέχρι τοῦ 1956 περιόδου.

β) Ἡ κατὰ τὸ 1959 πραγματοποιηθεῖσα καὶ διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη ὑπολογιζομένη αὔξισις τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος, θὰ προσφέρῃ δυνατότητα αὔξησεως τοῦ εἰσρέοντος εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος κατὰ 4 ἐκ. δολλαρίων ἤτοι μέχρι τοῦ 1964 κατὰ 25 ἐκ. δολλαρίων.

Ἔσοδα ἐκ φορολογίας

Πλεῖστα τῶν τιθεμένων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, ἀνήκουν εἰς κατηγορίας ἐκ τῶν ἀπολαμβανουσῶν πλήρων ἢ μερικῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν. Συγκεκριμένως ἐκ τῶν μεταφερθέντων ἢ τεθέντων κατὰ τὸ 1959 ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων ἦσαν κατὰ ποσοστὸν 12,3 % νεότευκτα, 16 % ἡλικίας μέχρι δύο ἐτῶν, 18,2 % ἡλικίας 2—5 ἐτῶν, 1,6 % ἡλικίας 5—7 ἐτῶν, 40,7 % ἡλικίας 7—20 ἐτῶν καὶ 11,2 % ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν.

Ἐκ τῶν στοιχείων τούτων διαπιστοῦται ὅτι :

α) Ἡ μέση διάρκεια τῆς ἀπαλλαγῆς, τῶν δικαιουμένων αὐτῆς πλοίων, εἶναι τέσσαρα ἔτη.

β) Ποσοστὸν 40,7 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν νηολογηθέντων πλοίων ὑπόκειται εἰς ἄμεσον καταβολὴν φόρου, ὑπολογιζομένου ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστῶν μειωμένων κατὰ τὸ ἥμισυ.

γ) Ποσοστὸν 11,2 % αὐτῶν, ὑπόκειται εἰς ἄμεσον πλήρη φορολόγησιν.

Λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν καὶ τὰ ἀνωτέρω δεδομένα, ὑπολογίζομεν ὅτι ἡ κατὰ τὸ τέλος 1959 νηολογημένη χωρητικότης καὶ ἐκείνη ἢ ὁποία ἐτέλει ὑπὸ νηολόγησιν (ἐν συνόλῳ 4,1 ἐκ. κ.ο.χ. περίπου) θὰ ἀποδίδῃ μετὰ τετραετίαν φορολογικὴν πρόσοδον—πραγματοποιουμένη εἰς συνάλλαγμα—ἔξ ὀκτῶ περίπου ἑκατομμυρίων δολλαρίων (δραχ. 240.000.000). Ἡ φορολογικὴ τῆς ναυτιλίας πρόσοδος θὰ εἶναι ἠϋξημένη κατὰ τὰ ποσὰ τὰ μέλλοντα νὰ περιέρχονται εἰς τὸ Δημόσιον ἐκ τῆς φορολογήσεως τῆς χωρητικότητος κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ

αυξάνεται έτησίως ή 'Ελληνική ναυτιλία. 'Εάν αύτη έξακολουθήση αύξανόμενη κατά τόν μέσον ρυθμόν τόν πραγματοποιηθέντα κατά τὰ έτη 1957 — 1959, ήτοι κατά 940.000 κ.ο.χ. περίπου έτησίως, ύπολογίζομεν ότι ή κατά τό 1964 συνολική έτησία φορολογική πρόσοδος τοϋ Δημοσίου, δέν θα είναι μικρότερα τοϋ ποσοϋ τών 12.000.000 δολλαρίων (360.000.000 δρχ.) άντιστοιχοϋντος πρός 14 % τής έξ άμέσου φορολογίας πρόσοδου τοϋ Δημοσίου κατά τό 1958.

'Αναμφιβόλως τὰ άνωτέρω έκτεθέντα συνιστοϋν ύπολογισμούς, ή πραγματοποίησις τών όποίων εις ό,τι άφορᾷ τήν περαιτέρω ανάπτυξιν τής 'Ελληνικής χωρητικότητας, δέν είναι βεβαία. "Όλοι, έν τούτοις, οί παράγοντες οί καθορίζοντες τās νϋν σημειουμένας εις τήν 'Ελληνικήν 'Εμπορικήν ναυτιλίαν έξελίξεις, όδηγοϋν εις τό συμπέρασμα ή μεγάλη ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ναυτιλία, ή διά τών άνωτέρω ύπολογισμών διαγραφόμενη, θα άποτελέση, και δη εις χρόνον πιθανώς συντομώτερον τοϋ παρ' ήμών ύπολογιζομένου, πραγματικότητα ένώπιον τής όποίας οί προταχθέντες ύπολογισμοί, θέλουν άποδειχθῆ λίαν συντηρητικοί.

Τό γε νϋν έχον, ή παραγωγικότης τής 'Εμπορικής ναυτιλίας εις τόν τομέα τοϋ ναυτιλιακοϋ συναλλάγματος έμφανίζεται περιωρισμένη. Οί σχετικοί ύπολογισμοί αναφέρουν ότι τό ποσοστόν τοϋ εις συνάλλαγμα είσοδήματος τής έμπορικής ναυτιλίας, τό εισερχόμενον εις τήν χώραν καλύπτει μόλις 10 — 12 % τοϋ συνόλου. Μολονότι άμφισβητοϋμεν τήν άκρίβειαν τών τοιούτων ύπολογισμών, διά λόγους οϋς έν τέλει τοϋ παρόντος θα αναπτύξωμεν, έπ' αύτών έστηρίζαμεν τούς έκτεθέντας άνωτέρω ύπολογισμούς.

Τό γεγονός ότι τουλάχιστον 90 % τοϋ ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν στόλου και έτι μεγαλύτερον ποσοστόν τοϋ ύπό ξένας σημαίας τοιούτου, άποτελείται έκ πλοίων ώκεανοπλοούντων, έπιτελούντων τόν ρόλον τοϋ διεθνούς μεταφορέως, μηδέποτε δέ ή σπανίως προσεγγιζόντων εις 'Ελληνικούς λιμένας, συνιστᾷ τήν βασικήν αίτίαν, ώς έκ τής όποίας τό μέγιστον, όπωσδήποτε, μέρος τοϋ άκαθαρίστου είσοδήματος τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, δαπανᾷται, κατ' άνάγκην εις τό έξωτερικόν.

'Η κατάσταση αύτη, είναι, έν τούτοις, έπιδεκτική προοδευτικής βελτιώσεως. 'Αξιολόγους εύνοϊκάς έξελίξεις πρός τήν κατεϋθυνσιν ταύτην, διανοίγουν:

α) 'Η συντελουμένη ανάπτυξις τής έθνικής ναυπηγικής και έπισκευαστικής πλοίων βιομηχανίας, ήτις πραγματοποιείται με πυρῆνα τās έγκαταστάσεις τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ.

β) 'Η, τῆ παραλλήλῳ έπιδράσει πολλών συντρεχόντων παραγόντων, έκδηλουμένη τάσις, πρός μερικήν, έστω, παλιννόστησιν τών ἤδη εις τὰ μεγάλα κέντρα έξωτερικοϋ έδρευουσών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, ήτις δέον νά ένθαρρυνθῆ και ένισχυθῆ διά τής λήψεως άναγκαίων τινών μέτρων. Μεταξύ τούτων περιλαμβάνονται:

αα) 'Ο κατ' άπόλυτον προτεραιότητα και πλήρης έκουγχρονισμός τών τηλεπικοινωνιών τής χώρας (τηλεφωνικών, τηλεγραφικών, τηλετυπικών συνδέσεων και έγκαταστάσεων), πρός έξουδετέρωσιν τών σοβαρών μειονεκτημάτων

