

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΚΑΙ ΕΝΔΕΡΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Υπό κ. ΚΩΝ. Α. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΟΥ

Α' ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἡ ἐμπορικὴ ἡμῶν ναυτιλία ἐμφανίζει διττὴν ὑπόστασιν, καθ' ὅσον μέρος τῶν σκαφῶν αὐτῆς — τὸ μικρότερον — πλέει ὑπὸ τὴν γαλανόλευκον, ἐνῶ τὸ μείζον — δυστυχῶς — ὑπὸ ξένας σημαίας. Κατὰ τὸ 1952 (Δεκέμβριον) ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἀτμήρους ναυτιλίας εἶχεν ὡς ἀκολούθως:

| | | | | |
|---------------|-----|----------------------|-----------|-------|
| Φορτηγὰ | 401 | ὀλικῆς χωρητικότητος | 1 092 850 | κόρων |
| Δεξαμενόπλοια | 23 | » | 111 345 | » |
| Ἐπιβατικὰ | 38 | » | 48 228 | » |
| ὑπερωκεάνεια | 1 | » | 16 990 | » |
| Διάφορα | 29 | » | 10 569 | » |
| | 492 | » | 1 279 982 | » |

εἰς ἣν προσθετέα καὶ 327 πλοῖα κάτω τῶν 150 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 21 371 κόρων, ἦτοι ἐν συνόλῳ ὀλικῆς χωρητικότητος 1 301 353 κόρων.

Ἐκ τῶν ἄνω σκαφῶν, ἂν ἐξαιρεθοῦν τὰ 98, περίπου, πολεμικῆς κατασκευῆς Liberties, ὅλα τὰ λοιπὰ φορτηγὰ, παρήλικα πλέον, χρονολογοῦνται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ II παγκοσμίου πολέμου. Ἡ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ναυτιλία μεταπολεμικῶς παρουσιάζει μίαν ἀθεράπευτον στασιμότητα ἢ μᾶλλον μείωσιν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ὀργῶσαν τοιαύτην ὑπὸ ξένας σημαίας δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Ἡ κρίσις τῶν μεταφορῶν, ἣτις ἐσημειώθη τὸ 1952, παρέσυρε τὰ παρήλικα — ἀντιοικονομικὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν — εἰς ἀργίαν, παροπλισμὸν καὶ τέλος τὴν μοιραίαν διάλυσιν αὐτῶν. Οὕτω, κατὰ τὸ 1952 ἐπῆλθε μείωσις κατὰ 4283 κόρους. Ἡδὴ ὑπὸ ξένας σημαίας τὴν 31(12)1952 κατὰ ἰδιωτικὰς ἐκτιμήσεις («Ναυτικὰ Χρονικὰ») ἀξίας πάσης ἐμπιστοσύνης, ἐπλεον τὰ κάτωθι 806 σκάφη ὀλι-

Αἱ ἀντιτιθέμεναι εἰς τὰς δεσμεύσεις μας αὐξήσεις ἀφοροῦν 121 δασμολογικὰς ὑποδιαίρεσεις. Τῶν περισσοτέρων ἐκ τούτων ὁ συντελεστὴς ἐδιπλασιάσθη (42 ὑποδιαίρεσεων ἠυξήθη ἀπὸ 20 εἰς 30 καὶ 44 ἀπὸ 25 εἰς 40).

Τὸ ἔσοδον ἐκ τῆς αὐξήσεως ταύτης τοῦ προπολεμικοῦ συντελεστοῦ εἶχε προϋπολογισθῆ εἰς 60 δισεκατομμύρια, φαίνεται δὲ ὅτι ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἐπετεύχθη κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος.

Ἡ τοιαύτη παραβίασις τῶν συμφωνηθέντων προεκάλεσε τὰς διαμαρτυρίας τῶν μελῶν τῆς Γενικῆς Συμφωνίας Δασμῶν καὶ ἡ Ἑλλάς εὐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐπανεξετάσῃ τὸ ζήτημα.

Ἡ ἀκύρωσις τῶν γενομένων αὐξήσεων δὲν θὰ ἔχη σοβαρὰν ἐπίδρασιν εἰς τὸ γενικὸν ἔσοδον ἐκ δασμῶν λόγῳ τῆς μικρᾶς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδόσεως, θὰ ἦτο ὅμως, μὲ ἐλευθερίαν τῶν εἰσαγωγῶν, ὁπότε ἐπιδιώκεται ἡ αὐξησις τῶν δασμῶν πρὸς προστασίαν καὶ τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς, ἐπιβεβλημένη ὄχι μόνον ἡ διατήρησις τῶν ἀλλὰ καὶ ἔτι περαιτέρω αὐξησις τῶν δασμῶν τούτων, δεδομένου ὅτι ὁ μέσος ὅρος τῆς δασμολογικῆς ἐπιβαρύνσεως ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀξίας τούτων ἀνέρχεται εἰς 9% περίπου, ἐνῶ ὁ μέσος ὅρος τοῦ ἔτους 1938 ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἐτησίας ἀξίας ὑπερέβαινε τὸ 28%.

κής χωρητικότητος 5 570 446 τόν. γκρόν, ελληνικής τὸ πλείστον ἰδιοκτησίας.

| σημαία | σκάφη | τόν. gross | σημαία | σκάφη | τόν. gross |
|-----------|-------|------------|------------|-------|------------|
| Παναμαϊκή | 287 | 1 769 687 | Καναδά | 21 | 150 491 |
| H. P. A | 194 | 1 461 716 | Κοσταρίκας | 26 | 105 069 |
| Ἀγγλική | 148 | 1 088 208 | Ἀργεντινῆς | 2 | 3 635 |
| Λιβερίας | 77 | 696 216 | Αἰγύπτου | 1 | 415 |
| Χονδούρας | 49 | 282 709 | Ἰταλίας | 1 | 12 300 |

Εἰς τὰ ἄνω δέον γὰ προστεθοῦν τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν, κατανεμόμενα ὡς ἑξῆς :

| Εἰς ναυπηγεία | σκάφη | τόν. gross | Εἰς ναυπηγεία | σκάφη | τόν. gross |
|----------------|-------|------------|------------------------|-------|------------|
| ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ | | | Φ Ο Ρ Τ Η Γ Α | | |
| Ἀγγλικὰ | 50 | 704 490 | Ἀγγλικὰ | 41 | 252 900 |
| Βελγικὰ | 1 | 11 660 | Ἰταλικὰ | 1 | 5 220 |
| Γαλλικὰ | 4 | 78 475 | ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ | 1 | 23 000 |
| Γερμανικὰ | 27 | 459 700 | ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ | 2 | 10 000 |
| Ἀμερικανικὰ | 16 | 308 465 | ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΝΟΛΟΝ ΠΛΟΙΩΝ | | |
| Ἰαπωνικὰ | 3 | 38 650 | σημαίαι | σκάφη | τ. gross |
| Καναδικὰ | 2 | 35 800 | Ἑλληνική | 492 | 1279982 |
| Ὀλλανδ.-Σουηδ. | 3 | 51 500 | ξένα | 806 | 5570446 |
| | | | ὑπὸ ναυπήγησιν | 151 | 1979860 |
| | | | Σύνολον | 1 449 | 8830288 |

Ἐκ τοῦ ὄργανου τῶν νέων ναυπηγήσεων, ἐκ πρώτης ὄψεως ὁ ἀναγνώστης, θὰ συναγάγῃ τὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ εἶναι, τουλάχιστον, μαχαραγιαῖδες, ἐφ' ὅσον ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἄνω ναυπηγικοῦ προγράμματος ἀπαιτεῖ κεφάλαια 600 ἑκατ. δολ. περίπου. Βεβαίως, τοιαύτης εὐρύτητος οικονομικὰ περιθώρια διὰ τὴν ὀλιότητα σχεδὸν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν—ἐξαίρεσει δύο ἢ τριῶν—δὲν ὑφίστανται, ἐξ οὗ καὶ ἡ ἀδήριτος ἀνάγκη τῆς προσφυγῆς εἰς δανεισμόν καὶ δὴ τραπεζικὸν τοιούτου, ὅστις ἀπαιτεῖ πλήρη ἐξασφάλισιν τῶν δανειζομένων χρημάτων, ὀπαγορέων πλειστάκις καὶ τοὺς ὄρους τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυπηγουμένων, μεταξὺ ὧν τὴν πρωτεύουσαν θέσιν κατέχει καὶ ἡ σημαία. Ἐνταῦθα θὰ πρέπη γὰ ἀναζητηθῇ, μεταπολεμικῶς, καὶ μία τῶν κυρίων ἀφορμῶν τῆς ἀποφυγῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας. Οὐχ ἦττον αὕτη δὲν εἶναι ἡ μόνη, διότι, δυστυχῶς, ἡ ἐλληνικὴ νομοθεσία καθιστᾷ ἐπαχθῆ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν. Ἡ ἐλληνικῆς κυριότητος ναυτιλία, δυστυχῶς, οὐδεμιᾶς ἀπολαμβάνει προστασίας ἐκ μέρους τῆς χώρας, διότι καὶ εἰσαγωγαὶ γίνονται cif καὶ ἐξαγωγαὶ fob καὶ ἐνῶ πολεμικῶς ἡ φορολογία ἦτο ἐλαφροτάτη καὶ μᾶλλον συμβολικὴ, ἀπὸ τῆς λήξεως

τοῦ II παγκοσμίου πολέμου, μέχρι πρό τινος, εἶχε καταστῆ ἐπαχθεστάτη καὶ δὴ διὰ σκάφη ὑπερήλικα καὶ ἀντιοικονομικά, ὡς τὰ ἀπαρτίζοντα τὸν ἑλληνικὸν ἑμπορικὸν στόλον μέχρι τῆς προσκλήσεως τῶν Liberties. Οὐχ ἦτοον δὲν εἶναι ταῦτα τὰ μοναδικὰ αἷτια τῆς φυγῆς πρὸ τῆς ἑλληνικῆς σημαίας. Τὰ αἷτια εἶναι πολ-
 λά. Θὰ ἀναφέρωμεν μερικά, διότι τινὰ τούτων προσεγγίζουσι τὸ ὄριον τῆς ἀνοη-
 σίας. Οὕτω, μέχρι πρό τινος, τὰ νεωστὶ νηολογούμενα σκάφη ὑπὸ ἑλληνικὴν ση-
 μαίαν κατέβαλον, ἐπὶ τῆς ἀξίας, φόρον εἰς τὸ Ταμεῖον Νομικῶν καὶ Προνοίας
 Δικηγόρων, κατ' ἐπέκτασιν τῶν ἰσχυρότων προκειμένης τῆς ἀγοροπωλησίας
 ἀκινήτων. Δεύτερον, ἐπεκράτει ἡ ἀνόητος ἀντίληψις ὅτι τὰ ἐφοπλιστικὰ κέρδη ἔδει
 νὰ εἰσάγωνται εἰς τὴν χώραν καὶ νὰ ἐπενδύωνται ἐκεῖ, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ὑπ'
 ὄψιν τὸ γεγονός ὅτι ἂν ἐπραττε τοῦτο ὁ ἐφοπιστῆς ἔπαυε νὰ εἶναι ἐφοπλιστής-
 Μάτην ἐτονίζετο ὅτι ὁ ἐφοπλιστῆς τὰ κέρδη του μόνον εἰς ναυτιλιακὰς ἐπενδύσεις
 δύναται νὰ χρησιμοποιεῖ καὶ οὐδαμοῦ ἄλλου. Ἡ ἀπάντησις ἦτο ὅτι ἀπέφευγε
 νὰ πράξῃ τοῦτο ἀπὸ σκοποῦ. Ἡ παρέμβασις τοῦ Κράτους δι' ὅτι ἀφορᾷ τὴν σύν-
 θεσιν τῶν πληρωμάτων, τὴν τροφοδοσίαν κλπ. πρέπει νὰ παύσῃ καὶ νὰ ἀφεθῇ ἡ
 εὐθύνη εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὡς τοῦτο συμβαίνει εἰς ὅλα τὰ Κράτη ἅτινα διαθέτουσι
 ναυτιλίαν μεγαλυτέραν τῆς ἑλληνικῆς. Ἡ ὑποχρέωσις ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ναυ-
 τεργατῶν εἰς ἑὰρος τῶν πλοιοκτητῶν εἰς οὐδεμίαν ναυτιλίαν ἀπαντᾷ ὑφ' οὗς ὄρους
 ἔχει θεσπισθῆ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Αἱ ξένοι ναυτιλῆαι, καὶ μέχρι πρό
 τινος ἡ ἑλληνική, ἐπέτρεπον τὴν πρόσληψιν μέχρις 25 ο/ο ἀλλοδαπῶν, τοῦτο πρέπει καὶ
 πάλιν νὰ εἰσαχθῇ εἰς τὴν ἑλληνικὴν νομοθεσίαν. Ἡ φορολογία τῶν πλοίων πρέπει νὰ
 παύσῃ νὰ ἀποτελῇ ἀντικείμενον γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων ἀπαιτουσῶν λεπτο-
 μερεστάτην ἀνάλυσιν ἰσολογισμῶν καὶ ἀμφισβήτησιν τῶν διὰ τούτων παρεχομένων
 στοιχείων. Ἡ φορολογία κατὰ τόννον, σταθερὰ καὶ ἀνάλογος τῆς καταστάσεως
 τοῦ πλοίου (ἀκινήσις, κίνησις κλπ.) εἶναι ἡ ἀπλουστέρα καὶ περισσότερον ἀποδο-
 τική. Τὸ μέτρον τῆς ὀνομαστικοποιήσεως τῶν μετοχῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυτι-
 λίαν, ὑπῆρξεν ἄστοχον, διότι ἤδη τῶν πλειόνων τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπι-
 χειρήσεων ὑπὸ ξένας σημαίας μετέχουν πλείστοι ὅσοι ἀλλοδαποί, οἵτινες διὰ τὸν
 λόγον τοῦτον ἀκριβῶς τῆς ἀνωουμίας, συμμετέχουν εἰς ταύτας. Ἡ πώλησις τῶν
 πλοίων, καὶ συνεπῶς ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας, νὰ μὴ ἐξαρτᾷται ἐξ οἰασθήποτε διοι-
 κητικῆς ἐνεργείας, τὸ δὲ ἐκ τῆς πωλήσεως προσκτώμενον συνάλλαγμα, κατὰ δεδο-
 μένον ποσοστὸν, νὰ δύναται νὰ διατίθεται ἐλευθέρως κ.λ.π.

Τὰ ἄνω δεσμευτικὰ μέτρα εἶναι τὰ μόνα ἅτινα νομίζομεν ὅτι εἶναι δυνατόν
 νὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἐπαναγωγὴν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν τῶν ὑπὸ ξένην τοιαύ-
 την πλεόντων σκαφῶν, ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἢ ἑλληνικῶν κατὰ τὸ πλεῖστον
 συμφερόντων, διότι δὲν πρέπει νὰ διαφεύγῃ τῆς προσοχῆς ἡμῶν ὅτι ἡ ἑλληνικὴ
 ναυτιλία ἀπὸ πολλοῦ ἔχει καταστῆ πλέον κρομοπολιτικὴ καὶ ὡς τοιαύτη θὰ στε-
 γάζεται ὑπὸ τὴν ἢ τὰς σημαίας αἱ ὅποια παρέχουν εἰς αὐτὴν τὸ μικρότερον
 κόστος ἐκμεταλλεύσεως, καί, δυστυχῶς, ἡ ἑλληνικὴ σημαία δὲν εἶναι ἐκεῖνη ἣτις
 ἐγγυᾶται αὐτό. Ποῖα ὁμῶς τὰ ὀφέλη ἐκ τῆς ἀσκουμένης σήμερον τακτικῆς ἔγαντι
 τῆς ὑποδεικνυομένης ἀνωτέρω; Σήμερον ἀπασχολοῦνται εἰς τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν καὶ
 ξένας σημαίας ὠκεανοπόρα ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα περίπου 15 000 ναυτερ-
 γάται. Οὗτοι, κατὰ μέσον ὄρον, λαμβάνουν δολ. 4 000 ἑτησίως. Ἐπομένως, ἂν
 μόνῃ ἢ μισθοδοσίᾳ αὐτῶν εἰσῆγγοτο εἰς τὴν χώραν, αὕτη, ἐκ μόνων τῶν μισθῶν, θὰ

προσπεριζέτο ετησίως δολ. 50 — 60 εκατ., ενώ σήμερα το ποσόν τούτο μόλις ανέρχεται εις δολ. 28,5 εκατ. Τò τοιοῦτον ὑφείλεται κυρίως εις τὸ ὅτι ἡ δραχμὴ εἶναι ὑπερτιμημένη ἔναντι τοῦ δολλαρίου ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου, διότι οἱ Ἕλλη- νες ναυτεργάται εις τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοῖα ἀποτελοῦν ποσοστὸν κυμαινόμενον ἀπὸ 30-70 ο.ο. Ἄν ἔθεν ἔλα τὰ πλοῖα ἤτο ἐφικτὸν νὰ τεθοῦν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, τότε θὰ ἀπητοῦντο πληρώματα συνολικῆς δυνάμεως 40 000 ἀτόμων περὶπου, τῶν ὁποίων ἡ μισθοδοσία μόνη ἀνέρχεται ετησίως εις δολ. 150—160 ἑκ. Τοῦ ποσοῦ τούτου ἂν τὰ δύο τρίτα μόνον εἰσῆγοντο εις τὴν χώραν δηλ. δολ. 100 ἑκατ., τότε ὁ ἀντίκτυπος ἐπὶ τοῦ ἰσοζυγίου τῶν διεθνῶν πληρωμῶν ταύτης θὰ ἦτο εὐεργετικώτατος, ἀνεξαρτήτως τοῦ προβλήματος τῆς ἀπασχολήσεως τῶν νησιωτῶν καὶ τῆς διὰ ταύτης ἀξιοποιήσεως τῶν ἀγόνων βραχονησίδων, αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν τὸ πολύνησον τοῦ Αἰγαίου Πελάγους.

Ἡ στενὸκαρδος ταμειευτικὴ ἀντίληψις, ἥτις ἐπεκράτησε προκειμένης τῆς φορολογίας τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας, πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ κακὴν ἀνάμνη- σιν τοῦ παρελθόντος, ὡς ἐπίσης δεόν νὰ περιορισθῇ εις τὸ ἐλάχιστον ἢ κρατικὴ παρέμβασις δι' ὅτι ἀφορᾷ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, καθ' ἣν λαμβανομένου ὑπ' ὄψει ὅτι ὡς ἐπίκεντρον αὐτῆς ἔχει σήμερα τὴν Ν. Ὀρκην καὶ τῆς δυνατότη- τος ἣν ἔχει νὰ τίθεται ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν νοτιοαμερικανικῶν, κυρίως, Δημο- κρατιῶν, ἂν ἐξακολουθήσωμεν νὰ νομιζώμεν ὅτι δικαιούμεθα νὰ κακομεταχειριζώ- μεθα τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, συντόμως ἢ ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ ἀποτελέσῃ ἀνάμνησιν τοῦ παρελθόντος, μὲ ἀποτέλεσμα ἢ ἤδη σήμερα παρατηρουμένη ἀπα- σχόλησις ἑλλήνων ναυτικῶν νὰ μειοῦται συνεχῶς διὰ τοῦ χρόνου, ὥστε εις τὰ τόσα προβλήματα ἅτινα ἀπασχολοῦν τὴν χώραν νὰ προστεθῇ, ἕαυτον ἢ βράδιον καὶ ἕτε- ρον τοιοῦτον, ἀφορῶν τὴν μόνιμον πλέον ἀνεργίαν τῶν νησιωτῶν τοῦ Αἰγαίου Πελάγους. Ἐπιρρίπτεται συνήθως καὶ δημαγωγικῶς εις τοὺς Ἕλληνας πλοιοκτῆτας μομφὴ ἢ μᾶλλον ἢ κατηγορία τῆς ἐλλείψεως πατριωτισμοῦ· ἐρωτώμενος ὅμως : εις τὴν ἰδιωτικὴν ἐκμετάλλευσιν, ὃ ἐπιχειρηματίας μήπως δὲν ἐπιδιώκει νὰ κατα- στήσῃ μείζον, ὅσον δυνατόν, τὸ καθαρὸν τοῦ κέρδους, καὶ ἐφ' ὅσον Ἕλληνα πλοιο- κτῆτης εὐρίσκει τοιοῦτους ὄρους ὑπὸ ξένας σημαίας, διὰ ποῖον λόγον θὰ προτιμᾷ τὴν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐκμετάλλευσιν τῆς ἐπιχειρήσεώς του ; Ἄλλως τε, μήπως ὑπάρχει ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πίστις, ὅταν διαθέτομεν τὴν τρίτην ναυτιλίαν διεθνῶς, καθ' ἣν στιγμὴν δὲ τὰ εις τὴν ναυτιλίαν ἐπενδεδυμένα κεφάλαια ἀντι- προσωπεύουν ἀστρονομικοὺς ἀριθμοὺς εις δολ. ; Συναφῆς καὶ συμφυῆς πρὸς τὴν ἑλ- ληνικὴν ναυτιλίαν εἶναι καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἀναβιώσεως τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας τῶν πλοίων εις τὰ διάφορα ἐπιλιμένα κέντρα τῆς χώρας, διότι καὶ εις ταύτην κατεβλήθη ἢ ἀντίθετος προσπάθεια, οὐχὶ τῆς βελτιώσεως, ἀλλὰ μᾶλλον τῆς ἐκμηδενίσεως αὐτῆς, πράγμα ὅπερ καὶ ἐπετεύχθη, μὲ ἀποτέλεσμα, τὰ ἑλλη- νικὰ πλοῖα νὰ ἐπισκευάζεται εις Ἰταλίαν, διότι ἐκεῖ ἢ ἐπισκευὴ τῶν στοιχίζει εὐθηνότερον ἢ εις τὴν Ἑλλάδα.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ κέρδη τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (ὠκεανοπόρου φορτηγοῦ), κατὰ τὸ ἔτος 1952, ἔχομεν σαφῆ εἰκόνα ἐκ τῆς ἐξελιξέως τοῦ ναυλοτιμαρίθμου τοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου (βάσις 1948 = 100). Κατ' αὐτόν, οἱ ναῦλοι ἐμειοῦντο συνεχῶς ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1952 μέχρις Αὐγούστου, ὅτε ἤρχι- σε σημειωμένη ποιά τῆς ἀναζωπύρησις τῶν μεταφορῶν, ἥτις καὶ διετηρήθη σχε-

δόν σταθερά διὰ τοὺς δύο τελευταίους μήνας τοῦ ἔτους τούτου. Κατωτέρω δίδεται ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1950 ἡ μηνιαία ἐξέλιξις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου.

| | 1950 | 1951 | 1952 | | 1950 | 1951 | 1952 |
|-------------|------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|
| Ἰανουάριος | 72,8 | 151,9 | 163,9 | Ἰούλιος | 78,8 | 179,6 | 90,2 |
| Φεβρουάριος | 75,5 | 164,7 | 157,3 | Αὐγουστος | 86,6 | 149,3 | 79,2 |
| Μάρτιος | 75,8 | 180,6 | 137,7 | Σεπτέμβριος | 89,0 | 166,5 | 87,0 |
| Ἀπρίλιος | 74,4 | 176,8 | 109,4 | Ὀκτώβριος | 95,8 | 190,4 | 94,2 |
| Μάιος | 71,4 | 203,8 | 110,9 | Νοέμβριος | 97,6 | 172,0 | 99,0 |
| Ἰούνιος | 78,3 | 179,0 | 99,1 | Δεκέμβριος | 115,7 | 168,5 | 9,88 |
| | | | | Μέσος ἐτήσιος | 84,0 | 173,7 | 110,6 |

Ἐκ τοῦ ἄνω πίνακος φαίνεται ὅτι μέχρι τῆς ἐνάρξεως τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ὑφίστατο κρίσιν μεταφορῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν συμπίεσιν τῶν ναύλων εἰς τὰ χαμηλότερα, μεταπολεμικῶς, δυνατὰ ἐπίπεδα. Αἱ ἠδέη μέναι ὁμως ἀνάγκαι, λόγῳ τῆς ζητήσεως στρατηγικῶν πρώτων ὑλών, αἵτινες ἐσημειώθησαν ἀμέσως μετὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, ὑψώσαν τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων σχεδὸν μέχρι τοῦ διπλασιασμοῦ αὐτῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἔτος 1948 (Μάιος 1951). Ἐκτοτε, μετὰ τινων ἐναλλαγῶν, τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων διετηρήθη κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον σταθερὸν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῶν συνομιλιῶν διὰ τὴν ἀνακωχὴν ἐν Κορέα, ὅποτε ἐσημειώθη ταχεῖα ὑποχώρησις τῶν ναύλων κάτω τοῦ ἐπιπέδου τῆς θάσεως, ἦτις, ὡς ἐν ἀρχῇ ἐσημειώθη, ἔσχε τὸν ἀντίκτυπον αὐτῆς ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορητῶν σκαφῶν, πλεῖστα τῶν ὁποίων παρωπλήσθησαν καὶ τινὰ ἐξεποιήθησαν πρὸς διάλυσιν, οὕτως ὥστε τὴν 31-12-52 νὰ εὐρίσκωνται παρωπλισμένα 55 ἐν ὄλῳ σκάφη*.

Β' ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Διὰ τὴν ἀεροπορικὴν ἐπικοινωνίαν τοῦ ἐσωτερικοῦ ὑφίσταται ἡ ἀεροπορικὴ ἐταιρεία T.A.E., ἣτις ἔχει τὸ ἀποκλειστικὸν μονοπώλιον ταύτης. Οὐχ ἦττον οὐδεμία παρατηρήθη αὐξήσις τοῦ ἱπταμένου αὐτῆς ὕλικου, τοδναντίον δὲ μείωσις. Ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων φαίνεται ὅτι ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1952 μείωσις τοῦ μεταφορικοῦ αὐτῆς ἔργου εἰς ἐπιβάτας ἐν τῇ ἐσωτερικῇ, καίτοι ὁ ἀριθμὸς τῶν διανυθέντων μιλίων ὑπὸ τῶν ἀεροσκαφῶν αὐτῆς ἠῤῥξήθη. Εἰδικώτερον, ἡ ἐκμετάλλευσίς κατὰ τὰ ἔτη 1951 καὶ 1952 παρέχει τὴν ἐξῆς εἰκόνα :

| | Ἔτος 1951 | | Ἔτος 1952 | |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|
| | ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ | ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ | ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ | ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ |
| Ἀριθμ. πτήσεων | 11 569 | 1 469 | 11 503 | 2 100 |
| Ὁραι πτήσεως | 12 686 | 4 580 | 13 043 | 5 977 |
| Διανυθέντα μίλλια | 1 999 399 | 806 856 | 2 015 639 | 1 053 745 |
| Χιλιομ. ἐπιβάται | 48 965 813 | 15 969 451 | 44 442 100 | 18 650 413 |
| Ἀποσκ. ὠρεζν(τόν.) | 1 475 | 394 | 1 385 | 535 |
| Χιλιομ. τόνοι | 1 338 | 248 | 1 377 | 268 |
| » » TTT | 48 | 47 | 50 | 89 |

* Ἡ τοιαύτη κάμψις τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἐσωτερικοῦ δέον νὰ ἀποδοθῇ

* Ἡ παρούσα μελέτη ἐγράφη τὸν Φεβρουάριον 1953.

ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ

Υπό Σ.Ι.Α.

Οί κυριώτεροι εργατικοί νόμοι τοῦ 1952 εἶναι δύο : ὁ 2053 «περὶ ρυθμίσεως συλλογικῶν σχέσεων καὶ διαφορῶν ἐργασίας» καὶ ὁ 2222 «περὶ ἐλέγχου ἀπολύσεως μισθωτῶν». Ὁ νόμος 2222 μετέβαλε τὸ καθεστῶς τοῦ Α.Ν. 28]1944, διὰ τοῦ ὁποῦ εἶχον ἐξουσιοδοτηθῆ οἱ Ὑπουργοὶ Ἐργασίας καὶ Οἰκονομικῶν, νὰ προβαίνουν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν μισθῶν καὶ τῶν ἡμερομισθίων, παραλλήλως δὲ ἐπέζητησε τὴν ἐπιβολὴν ἐλέγχου καὶ ἐναρμονισμοῦ εἰς τὰς συναπτομένας συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας καὶ τὰς ἐκδιδομένας διαιτητικὰς ἀποφάσεις ἐπὶ διενέξεων μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν. Τὸ σχετικὸν ἔργον ἀνέθεσεν ὁ νέος νόμος εἰς Συμβουλευτικὸν ἔργον τριμεροῦς συνθέσεως.

Τὸ διὰ τοῦ νόμου τούτου συσταθὲν παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ Ἐργασίας «Συμβούλιον Ρυθμίσεως συλλογικῶν σχέσεων καὶ διαφορῶν, εἶναι δεκαεξαμελὲς καὶ ἀποτελεῖται ἐξ ἐνὸς καθηγητοῦ Ἀνωτάτου Ἐκπαιδευτικοῦ Ἰδρύματος ἢ Συμβούλου τῆς Ἐπικρατείας, ὡς προέδρου, ἐκ πέντε κρατικῶν λειτουργῶν ἐκπροσωποῦντων τὰ πλέον ἐνδιαφερόμενα Ὑπουργεῖα, πέντε ἐργοδοτικῶν καὶ πέντε ἐργατικῶν ἀντιπροσώπων. Τὸ Συμβούλιον τοῦτο, ὡς ρητῶς ἀναφέρεται εἰς τὸν νόμον (ἄρθρον 1 παραγρ. 2), εἶναι ὄργανον ἐφαρμογῆς πολιτικῆς σταθεροποιήσεως τῶν τιμῶν τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς του ταύτης ἔχει τὰς ἀκολουθούσας κυρίας ἀρμοδιότητας :

α) Ἐλέγχει καὶ ἐγκρίνει ἢ ἀπορρίπτει ἢ τροποποιεῖ πᾶσαν συλλογικὴν σύμβασιν ἐργασίας καὶ πᾶν ἕτερον διοικητικὸν μέτρον οἰασδήποτε Ἀρχῆς. ἀναφερόμενον εἰς ζητήματα συλλογικῶν σχέσεων ἐργασίας.

β) Ἐλέγχει καὶ ἐγκρίνει ἢ ἀπορρίπτει ἢ τροποποιεῖ τὰς ἀποφάσεις τῶν πρωτοβαθμίων Ἐπιτροπῶν Διαιτησίας ὡς καὶ παντὸς ἐτέρου διαιτητικοῦ ὄργανου, δημοσίου ἢ ἰδιωτικοῦ, πρὸς λύσιν συλλογικῶν διαφορῶν ἀναφουμένων μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ μισθωτῶν.

γ) Ρυθμίζει δι' ἀποφάσεών του μισθοὺς καὶ ἡμερομισθία εἰς ὅσας περιπτώσεις δὲν εἶναι δυνατὸς ὁ διακανονισμὸς διὰ συλλογικῆς συμβάσεως ἢ ἀποφάσεως διαιτησίας.

εἰς τὴν χαμηλοτέραν δαπάνην μετακινήσεως διὰ τῶν λοιπῶν μεταφορικῶν μέσων (αὐτοκινήτου, σιδηροδρόμου, ἀ|π.), παρὰ τὴν οἰκονομίαν χρόνου ἣν σαφῶς ἐμφανίζει ἡ ἀεροπορικὴ συγκοινωνία. Ἐλαφρὰ αὐξήσις σημειοῦται εἰς τὰς μεταφορὰς ἐπὶ τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Δὲν γενᾶται ἀμφιβολία ὅτι αἱ ἀεροπορικαὶ ἡμῶν συγκοινωνίαι ἠδύνατο νὰ προεκταθοῦν πρὸς ἄγγυς Ἀνατολήν (Συρία-Παλαιστίνην) καὶ πρὸς τὴν Μαύρην Ἠπειρον ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐγκαινισθεῖσαν γραμμὴν Φραγκφούρτης-Βιέννης-Βελιγραδίου, οὐχ ἦττον τὸ τοιοῦτον ἀπαιτεῖ τὴν πρόσκτησιν καταλλήλων ἀεροσκαφῶν (τετρακίνητηρῶν) καὶ πρὸ παντὸς περιστολήν τῶν ἀσκόπων δαπανῶν τῆς πολυτελοῦς εἰς μὴ ἱπτάμενον προσωπικὸν διαρθρώσεως τῆς Τ.Α.Ε., ἣτις ἤγαγε ταύτην εἰς τὰ πρόθυρα τῆς πτωχεύσεως, ὡς ἐκ τοῦ μεγάλου συντελεστοῦ ἐκμεταλλεύσεως δὲν ἐνεφάνιζεν.