

# Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΑΠΟΨΕΩΣ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

(Γενικαί διαπιστώσεις και ἀνάλυσις τῶν ἐπὶ μέρους  
κονδυλίων τούτου τῆς περιόδου 1958 - 1965)

ὑπὸ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΧΑΡΙΛ. ΜΑΥΡΑΚΗ

Ἐπιμελητοῦ τοῦ Ε. Μ. Πολυτεχνείου

## Α. Γενικαί διαπιστώσεις

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀποτελεῖ τὴν δευτέραν, ἀπὸ ἀπόψεως μεγέθους, πηγὴν ἀδήλων εἰσπράξεων, καὶ τὴν πρώτην ἀπὸ ἀπόψεως ρυθμοῦ αὐξήσεως, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς λοιποὺς ἀδήλους πόρους, μὲ συνεχῶς αὐξανομένην, ὡς ἐκ τούτου, συμβολὴν, εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀδήλων εἰσπράξεων.

Αἱ ἐν λόγῳ εἰσπράξεις θὰ ἦσαν ἀκόμη μεγαλύτεραι, ἐὰν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶχον τὴν ἔδραν τῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπεφεύγετο τοιοῦτοτρόπως ἢ διαρροὴ ἐκτὸς τῆς Χώρας μας τοῦ μεγαλύτερου ποσοστοῦ τῶν κερδῶν καὶ κεφαλαίων, ἅτινα ἀπορροεῖν καὶ χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγὰς (ναυλώσεις, ἀσφαλίσεις κλπ.). Ἐκτὸς τούτου, καὶ τὸ «πραγματικὸν» ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἶναι πολὺ ὑψηλότερον τοῦ «ὀνομαστικοῦ» τοιοῦτου, δεδομένου ὅτι διάφορα ἄλλα κονδυλία, ναυτιλιακῆς προελεύσεως, ἀναφέρονται εἰς ἄλλας κατηγορίας τῶν ἀδήλων εἰσπράξεων, ὡς : (α) αἱ εἰς συνάλλαγμα δαπάναι τῶν ἐπισκεπτομένων τὴν Χώραν μας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, αἱ ὁποῖαι καταχωροῦνται εἰς τὸ «ταξιδιωτικόν», (β) τὰ ἐμβάσματα ἐκ καταθέσεων ναυτικῶν, εἰς τραπεζὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ, τὰ ὁποῖα ἐμφανίζονται ὡς «μεταναστευτικόν», (γ) ἡ εἰσαγωγὴ κεφαλαίων τῶν ναυτικῶν ἢ τῶν πλοιοκτητῶν, πρὸς τοποθέτησιν εἰς ἀκίνητα ἢ ἐπιχειρήσεις, ἢ ὁποῖα θεωρεῖται ὡς «μεταφορὰ κεφαλαίων» ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

ὑπὸ τὸν ὄρον «ναυτιλιακὸν» συνάλλαγμα περιλαμβάνονται : α) αἱ εἰσπράξεις ἐκ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν («ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσπήρια ἐπιβατῶν»), β) τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλλομένων (ναυτεργατῶν), γ) τὰ ἐμβάσματα τῶν ἐφοπλιστῶν, δ) αἱ εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα (Ν.Α.Τ.), ε) ἡ φορολογία τῶν ἐφοπλιστῶν («φορολογία ἐφοπλισμοῦ») καὶ στ) αἱ εἰσπράξεις ἐκ τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ καὶ τῶν ἐπισκευῶν πλοίων, προσεγγιζόντων ἑλληνικοὺς λιμένας (1).

(1) Αἱ ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς συναλλαγματικῆς εἰσπράξεως ὑπάγονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν

Αί κυριότεραι μορφαί, ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖ πηγὴν ἀδήλων εἰσπράξεων εἶναι δύο: α) τὰ ἐφοπλιστικὰ ἐμβάσματα καὶ β) τὰ ναυτεργατικὰ τοιαῦτα. Οὕτω, ὅσον προσελκύεται μεγαλύτερον τμήμα τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐσόδων καὶ αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, διὰ τῆς παροχῆς εἰς τούτους: εὐκαιριῶν προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν, τόσον καὶ αἱ ἀδήλοι εἰσπράξεις αὐξάνονται.

Ἐν πάῃ περιπτώσει, τὸ ὕψος εἰσροῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀποτελεῖ συνάρτησιν τῶν ἐξελίξεων, αἱ ὁποῖαι σημειοῦνται εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν δραστηριότητα (ἐξηρητημένης ἐκ τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν συνθηκῶν καὶ τῆς συναφῆς πρὸς ταύτας ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου) καὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς χωρητικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου (τόσον ἀπὸ ἀπόψεως μεγέθους ὅσον καὶ ἀπόψεως συνθέσεως, κατὰ κατηγορίας καὶ καθ' ἡλικίαν), ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὸν παγκόσμιον τοιοῦτον.

Αἱ εἰσπράξεις ἐκ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐξεταζόμεναι βραχυχρονίως, παρουσιάζουν ἀνελαστικότητα, ἐκ τοῦ λόγου ὅτι αἱ διακυμάνσεις τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας δὲν ἀσκοῦν ἄμεσον ἐπίδρασιν εἰς τὸν σχηματισμὸν τούτων. Ὡς σταθεροποιητικὸς παράγων, ἐν προκειμένῳ, ἐμφανίζεται τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ὕψους τῶν εἰσπράξεων ἐκ τῆς ναυτιλίας συμβάλλουν τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Πρὸς τούτοις, ὀλιγοχρόνιος ὕψους εἰς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα εἶναι πιθανὸν νὰ μὴ ἀσκήσῃ ἐπιρροὴν εἰς τὰς εἰσπράξεις ἐκ τῆς πηγῆς ταύτης, ἐφ' ὅσον αἱ λοιπαὶ συνθῆκαι παραμένουν ἀμετάβλητοι.

Αἱ ἐν λόγῳ εἰσπράξεις, ἐξεταζόμεναι μακροχρονίως, ἀποτελοῦν δυναμικὴν πηγὴν πόρων ἕνεκα τῆς κατ' ἔτος αὐξανομένης δυνάμεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἥτις ἐξουδετερώνει καὶ αὐτὰς ταύτας τὰς συχνῶς ἐμφανιζόμενας ὑφέσεις, εἰς τὸν διεθνή στίβον τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Αὗται ἐξαρτῶνται, ἐκτὸς τῶν βραχυχρονίων διακυμάνσεων, καὶ ἀπὸ ἐν μόνιμον παράγοντα, τουτέστιν ἀπὸ τὴν σχέσιν τοῦ συνολικῶς πραγματοποιουμένου εἰσοδήματος ἐκ τῆς δραστηριότητος Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ τῶν εἰσροδόντων εἰς τὴν Χώραν ἐσόδων, ὑπὸ μορφὴν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Ἡ παρατηρουμένη συνεχὴς αὔξις τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων δέον νὰ ἀποδοθῇ κυρίως εἰς τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ, παραλλήλως, εἰς τὴν συνεχῶς αὐξανομένην ἀφ' ἐνὸς ἔφρασιν τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς μεταφορὰν τῶν κερδῶν καὶ κεφαλαίων των εἰς

συναλλαγματικῶν ἐσόδων, τῶν προερχομένων ἐκ παντὸς κλάδου μεταφορῶν. Πλὴν, ὅμως, ἕνεκα τῆς μεγίστης ἐν προκειμένῳ συμβολῆς τοῦ κλάδου τῶν θαλασσιῶν μεταφορικῶν μέσων, εἰς τὴν ὀνομασίαν «ναυτιλιακὸν» συνάλλαγμα περιλαμβάνονται καὶ τὰ εἰσπραττόμενα ποσὰ ἐκ τῶν λοιπῶν μεταφορικῶν μέσων (ἀεροπλάνα, σιδηρόδρομοι, αὐτοκίνητα).

Ἐπίσης, ἡ κατὰ πηγὰς προελεύσεως συλλογὴ στατιστικῶν στοιχείων, ἀφορῶντων εἰς τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, ἤρχισεν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1958, ἀπὸ δὲ τοῦ ἔτους 1959, ὅποτε ἀπεχωρίσθη τὸ κοινδύλιον «φορολογία ἐφοπλισμοῦ» ἀπὸ τῶν ἀντίστοιχον «ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν», διεμορφώθη ὀριστικῶς ἡ σημερινὴ κατάταξις τῶν κοινδυλίων τῆς γενικῆς ταύτης κατηγορίας συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων.

τήν Ἑλλάδα καί εἰς τὴν διευρυνομένην, ἀφ' ἑτέρου, ἀπασχόλησιν τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, τῶν ὁποίων αἱ ἀποδοχαὶ συνεχῶς βελτιοῦνται. Ἐπίσης, ὁσάκις ἐμφανίζονται ναυτιλιακαὶ κρίσεις, ὡς συνέβη κατὰ τὸ ἔτος 1957, τὰ συναλλαγματικά ἔσοδα ἐκ τῆς ναυτιλίας δὲν μειοῦνται ἀλλὰ, τοῦναντίον, αὐξάνονται συνεπείᾳ δύο κυρίως λόγων: α) οἱ ἀντίκτυποι ἐκ τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως ἐκδηλοῦνται μετὰ ἀπὸ παρέλευσιν ἀρκετοῦ χρονικοῦ διαστήματος καὶ β) συνεπείᾳ τοῦ λαμβάνοντος χώραν παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν, οἱ ἀπολυόμενοι ναυτεργάται λαμβάνουν ἀποζημίωσιν, ἐκ τῶν πλοίων, εἰς τὰ ὁποῖα πρότερον ἀπησχολοῦντο.

Ἔνεκα τῆς κάμψεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, τῆς ἐμφανισθείσης τὸ ἔτος 1957, αἱ ἄδηλοι ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσπράξεις κατὰ τὸ ἔτος 1958 ἐμειώθησαν κατὰ 6,3 ἑκατ. δολλ. (9,5%) ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους (πίναξ 1).

### Πίναξ 1

*Ἔτησίαις μεταβολῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος καὶ χωρητικότητος τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου, διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 100 κ.ο.χ.*

Ἔτη	Ναυτιλ. Συν)μα		Χωρητικότης	
	ἑκατ. δολλ.	%	χιλ. κ.ο.χ.	%
1956	—	—	—	—
1957	3,18	37,9	38	9,7
1958	-6,3	-9,5	342	21,9
1959	0	0	1439	75,5
1960	16,2	26,9	2040	61,0
1961	26,5	33,3	1010	18,8
1962	6,7	6,6	380	5,9
1963	16,6	15,3	164	2,5
1964	21,9	17,5	311	4,5
1965	16,6	11,3	7	0,1

Πηγή: Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος - Ε.Σ.Υ.Ε.

Αὗται θὰ ἦσαν ἔτι χαμηλότεραι, ἐὰν κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο (1958) δὲν ἐπραγματοποιεῖτο αὐξῆσις τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος πλοίων κατὰ 342 χιλιάδας κ.ο.χ. (πίναξ 1) καὶ ἐπέκτασις τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν.

Κατὰ τὸ ἔτος 1959, αἱ εἰς ἀπόλυτα ποσὰ εἰσπράξεις ἐκ τῆς ναυτιλίας παρέμειναν αἱ ἴδιαι, πλὴν ὅμως, ἡ συμμετοχὴ των εἰς τὰς ἀδήλους εἰσπράξεις ἐμειώθη εἰς 25,4% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους (27,7%) (πίναξ 2).

Κατὰ τὸ ἔτος 1960, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, συγκρινόμενον πρὸς τὰς

λοιπὰς κατηγορίας ἀδήλων εισπράξεων, ἐσημείωσε τὴν μεγαλύτεραν αὐξησιν ἔναντι τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Ἐν προκειμένῳ συνέβαλον, κυρίως τὰ ἐφοπλιστικὰ ἐμβάσματα, τὰ ὁποῖα ἐξουδετέρωσαν καὶ αὐτὴν ταύτην τὴν μείωσιν τῶν εισπράξεων ἐξ εισφορῶν εἰς ἀσφαλίστικα ταμεία. Ἡ αὐξησης τῆς συμβολῆς τῶν

**Πίναξ 2**  
**Συνθέσεως ἀδήλων εισπράξεων**  
(% ἐπὶ τοῦ συνόλου)

Ἔτος	Σύνολον (ἑκατ. δολλ.)	Ταξι- διωτικόν	Ναυτι- λιακόν	Μετανα- στευτικόν (*)	Λοιπὰ
1956	182,6	17,1	26,5	33,3	23,1
1957	235,7	17,6	28,3	31,8	22,3
1958	217,6	16,6	27,7	35,9	19,8
1959	237,2	17,6	25,4	37,9	19,1
1960	273,2	18,0	28,0	34,6	19,4
1961	319,6	19,6	31,9	34,7	13,8
1962	379,6	20,0	28,6	37,3	14,1
1963	454,3	21,0	27,6	37,4	14,0
1964	479,5	19,0	30,7	37,4	12,9
1965	549,4	19,6	29,8	38,1	12,5

(\*) Ἀπὸ τὸ 1958 περιλαμβάνονται καὶ αἱ εισπράξεις ἐξ ἀμοιβῶν καὶ μισθῶν.  
Πηγή: Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος.

ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος (1961), τὰ ὁποῖα ἐξεπροσώπησαν τὰ 2/3 τῆς σημειωθείσης αὐξήσεως (κατὰ 33%) τῶν συναλλαγματικῶν εισπράξεων, ἐκ τῆς ναυτιλίας, καὶ κατέλαβον τὴν πρώτην θέσιν, ἀπὸ ἀπόψεως μεγέθους, μεταξὺ τῶν κονδυλίων τῆς πηγῆς ταύτης, τὴν ὁποίαν πρωτοπορίαν ἐξακολουθοῦν, ἔκτοτε, νὰ κατέχουν καὶ μέχρι σήμερον.

Ἡ ἀνοδικὴ πορεία τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας ἐσόδων ἐνεφανίσθη χαλαρωτέρα (αὐξησης κατὰ 6,6%) (πίναξ 1) κατὰ τὸ ἔτος 1962. Ἡ χαλάρωσις αὕτη ἀποδίδεται εἰς τὰς διαμορφωθείσας δυσμένεις ἐξελίξεις εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, πλὴν ὅμως, ἡ συμβολὴ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἀδήλων τούτων ἐσόδων ὑπῆρξε καὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο λίαν σημαντικὴ, ἐφ' ὅσον ἡ κατὰ 6,7 ἑκατ. δολλ. αὐξησης ἐξεπροσωπήθη κατὰ τὰ 4/5 (5,3 ἑκατ. δολλ.) ἐκ τῆς σημειωθείσης μεταβολῆς τούτων (').

(1) Ἡ σημειωθείσα αὐξησης τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῶν εισπράξεων ὑπερκαλύφθη ἐκ τῆς σημειωθείσης αὐξήσεως τῶν ἐπὶ μέρους κονδυλίων, ἤτοι: α) τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων (80,3%) καὶ β) τῶν εισφορῶν εἰς ἀσφαλίστικα ταμεία (27,3%). Τὰ λοιπὰ



Τὸ ἐπόμενον ἔτος 1963 ἐσημειώθη αὐξησις κατὰ 15,3% ἐν σχέσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος, ὀφειλομένη κυρίως, εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ εἰσφεύσαντος ἐφοπλιστικοῦ ἐμβάσματος, τῶν εἰσφορῶν εἰς ἀσφαλιστικά ταμεία, τῶν εἰσπράξεων δι' ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἐπισκευὰς πλοίων (αὐξησις κατὰ 121%) καὶ τοὺς ναύλους ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν, καίτοι ἐσημειώθη μείωσις εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλλομένων καὶ τὰς εἰσπράξεις ἐκ τῆς φορολογίας ἐφοπλισμοῦ. Οἱ αὐτοὶ λόγοι, ὡς καὶ ἡ σημειωθείσα αὐξησις εἰς τὴν εἰσροὴν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων, συνετέλεσαν καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1964 σημαντικῶς εἰς τὴν ἀνοδὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, καίτοι ἐσημειώθη ἀνεπαίσθητος μείωσις εἰς τὴν εἰσροὴν συναλλάγματος ἐκ τοῦ κονδυλίου «ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν».

Τέλος, ἡ σημειωθείσα αὐξησις κατὰ 16,6 ἑκατ. δολλ. (15,3%) τοῦ ἔτους 1965, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἀντιστοιχοῦς εἰσπράξεις τοῦ προηγούμενου ἔτους, ἀποδίδεται κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν αὐξησιν τῶν εἰσπράξεων ἐξ ἐμβασμάτων τῶν ἐφοπλιστῶν (10,9 ἑκατ. δολλ.) καὶ ναύλων ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν (7,2 ἑκατ. δολλ.), αἱ ὁποῖαι μετὰ τῆς ἐλαφρῆς αὐξήσεως τῶν ναυτεργατικῶν τοιούτων (1,0 ἑκατ. δολλ.), ὑπερεκάλυψαν τὴν λαβοῦσαν χώραν μείωσιν εἰς τὴν εἰσροὴν συναλλάγματος, ἐκ τῶν λοιπῶν κονδυλίων τῆς πηγῆς ταύτης (πίναξ 3).

## B. Ἀνάλυσις τῶν ἐπὶ μέρους κονδυλίων

### 1. Ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν

Αἱ εἰσπράξεις ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου, ἐξαρτῶνται, κυρίως, ἀπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀναφέρονται δὲ εἰς τὸ ἀποκτώμενον συνάλλαγμα ἐκ ναύλων ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν, λόγῳ χρησιμοποίησεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν θαλασσίων, κυρίως, μεταφορικῶν μέσων.

Ὅσακις ἡ ζήτησις ὑπηρεσιῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἶναι μεγάλη ἢ αὐξάνει δυσαναλόγως πρὸς τὴν προσφοράν, τότε διαμορφοῦνται εὐνοϊκαὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ὑψωσιν τῶν ναύλων καὶ τὴν αὐξησιν, ὡς ἐκ τούτου, τῶν ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου ἀδήλων εἰσπράξεων. Ὅσακις, ὁμως, παρουσιάζεται κάμψις εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, ἡ προσφορὰ ὑπηρεσιῶν πλοίων εἰς τὴν ναυλαγοράν εἶναι μεγαλυτέρα τῶν ἀναγκῶν τῆς ζητήσεως, ὁπότε οἱ ναῦλοι, συμπιεζόμενοι, ὄχι μόνον παραμένουν στάσιμοι ἀλλὰ, τὰς περισσοτέρας φορὰς, πλῆττον μὲ ἐπακόλουθον τὴν μείωσιν τῶν σχετικῶν ἀδήλων εἰσπράξεων.

Ὅταν ἐμφανισθῇ, λοιπόν, ναυτιλιακὴ κρίσις, διαταράσσονται τὰ μεγέθη τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ὑπηρεσιῶν θαλασσίων μεταφορικῶν μέσων, λόγῳ κυρίως τοῦ εἰς εὐρείαν ἔκτασιν λαμβάνοντος χώρου παροπλισμοῦ πλοίων, ἐφ' ὅσον αἱ ἐπικρατοῦσαι συνθήκαι τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ναυλαγοράν, συντελοῦν εἰς τὴν διαμόρφωσιν χαμηλῶν ναύλων, τὰ δὲ ὀριακὰ πλοῖα ἐξέρχονται,

κονδύλια συνέβαλον εἰς τὴν ἐξουδετέρωσιν τῆς κατὰ 45,4% ἀρνητικῆς συμβολῆς τῶν εἰσπράξεων, δι' ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἐπισκευὰς πλοίων εἰς τὸ σύνολον ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς εἰσπράξεων.

**Πίναξ 3**  
**Έτησίος μεταβολής τών κατ' ιδίαν κονδυλίων του ναυτιλιακού συναλλάγματος**

Έτη	Ναύλοι έμπορευμάτων και εισητήρια		Έμβάσματα ναυτιλλομένων		Έμβάσματα εφοπλιστών		Εισφορές εις ασφαλιστικά ταμεία		Φορολογία εφοπλισμού		Άνεφοδιασμός και επανακευά σεις πλοίων	
	έκατ. δολλ.	%	έκατ. δολλ.	%	έκατ. δολλ.	%	έκατ. δολλ.	%	έκατ. δολλ.	%	έκατ. δολλ.	%
1958	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1959	0,7	6,9	-0,4	-1,6	-2,0	-10,3	1,1	47,8	—	—	-0,5	-13,9
1960	0,2	1,8	5,2	21,3	12,1	69,1	-1,1	-32,4	0,1	9,1	-0,3	-9,7
1961	2,7	24,5	4,9	16,6	16,1	54,4	-0,5	-21,7	0,2	16,6	2,1	75,0
1962	1,1	6,6	1,1	2,9	5,3	11,6	1,8	100,0	0,5	35,7	-3,0	-81,6
1963	1,3	8,8	-1,1	-3,1	12,7	24,9	2,1	58,3	-0,7	-36,8	2,3	121,0
1964	-1,1	-6,8	1,3	3,8	18,8	29,5	0,1	1,8	0,4	33,3	2,4	57,1
1965	7,2	48,0	1,0	2,8	11,1	13,5	0,9	-13,8	-1,0	-62,5	-0,8	-12,1

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος.

παροπλιζόμενα ἔνεκα τοῦ ἀντιοικονομικοῦ τῆς περαιτέρω ἐκμεταλλεύσεως των.

Ἐπίσης, ἐκτὸς τοῦ παροπλισμοῦ σημαντικῆς χωρητικότητος πλοίων, συνεπέειξ τῶν ναυτιλιακῶν κρίσεων, καὶ ἡ εἰσοδος εἰς τὴν ναυλαγορὰν νεοτεύκτων πλοίων συμπίπτουν τὰς δυνατότητας αὐξήσεως τῶν ναύλων, ὡσάκις ἤθελε παρουσιασθῆ νέα ζήτησις πλοίων. Τέλος, τὸ ὕψος τῶν εἰσπράξεων ἐκ ναύλων ἐξαρτᾶται καὶ ἐκ τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐντὸς τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς ναυλώσεων, ἧτις ἰκανότης προσδιορίζεται ἀπὸ τὴν σύνθεσιν καθ' ἡλικίαν καὶ κατὰ κατηγορίας, ὡς καὶ ἀπὸ τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

Αἱ συνθῆκαι, λοιπόν, αἱ ὁποῖαι ἐπικρατοῦν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγορὰν, ἐπηρεάζουν ἀμέσως καὶ τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ὡς ἐκ τούτου δὲ καὶ τὸ ὕψος τοῦ ἐκάστοτε εισρέοντος συναλλάγματος ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου.

Δυστυχῶς, διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν αἱ ἀνωτέρω συνθῆκαι δὲν εἶναι εὐνοϊκά. Τὸ μέγιστον τμῆμα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου συντίθεται ἐξ ἔλευθέρων φορηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων (πίναξ 4) αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ὑπ' αὐτῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν ναυλαγορὰν, διαμορφοῦνται ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ ἔλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Ἐκτὸς τούτου, ἡ ἡλικία τῶν σκαφῶν (τόσον τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν ὅσον καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἐπιβατηγῶν) εἶναι μεγάλη (πίναξ 5), ἡ δὲ ἀνταγωνιστικότης των, ὡς ἐκ τούτου, μικρά. Τοιοῦτοτρόπως, ὡσάκις ἐνσκόμπουν ναυτιλιακαὶ κρίσεις, ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος πλήττεται περισσότερον παντὸς ἄλλου, ὡσάκις δὲ ἐπέρχεται ἀνάκαμψις εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, αἱ προτιμήσεις τῶν καταναλωτῶν ὑπηρεσιῶν πλοίων στρέφονται πρωτίστως εἰς τὰ νεότευκτα καὶ ἐκσυγχρονημένα πλοῖα, ἅτινα προσφέρουν περισσοτέρας εὐκολίας ἀπὸ ἀπόψεως τιμῶν, ἐγγυήσεων, ἀσφαλείας κλπ. ὅρων μεταφορᾶς.

Παρ' ὅλα ταῦτα, αἱ εἰσπράξεις ἐκ ναύλων ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν, ἀποτελοῦν τὴν τρίτην, κατὰ σειράν μεγέθους, κατηγορίαν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, μὲ σταθερὰν ἀνοδικὴν ἐξέλιξιν, ἧτις ἀποδίδεται, μᾶλλον εἰς τὴν κατ' ἔτος αὐξανομένην χωρητικότητα τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου (πίνακες 1, 3, 6).

Ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῶν δύο ὡς ἄνω μεγεθῶν εἶναι διάφορος. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὴν ἐξεταζομένην ὀκταετίαν (1958-1965) ἡ δύναμις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, εἰς κ.ο.χ., σχεδὸν ἐπενταπλασιάσθη, τὰ ἐκ ναύλων καὶ εἰσιτηρίων συναλλαγματικὰ ἔσοδα μόλις ὑπερεδιπλασιάσθησαν, ἀνελθόντα ἀπὸ 10,1 ἑκατ. δολλ. εἰς 22,2 ἑκατ. δολλ. (πίνακες 4 καὶ 6). Ἐν τούτοις, ἡ ποσοστιαία (%) συμμετοχὴ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1959 συνεχῶς βαίνει μειουμένη, μὲ ἐξαιρέσιν : α) τὸ ἔτος 1962, ὁπότε παρέμεινε στάσιμος καὶ β) τὸ ἔτος 1965, ὁπότε ἐσημείωσεν αὐξῆσιν, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα προηγούμενα ἔτη (σχῆμα 1). Οὕτω, τὸ ἔτος 1959 συνέβαλον κατὰ 17,9% εἰς τὰς συνολικὰς ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσπράξεις, τὸ 1960 κατῆλθον εἰς τὸ 14,4% διὰ τὰ ἐκπροσωπήσουν τὸ 13,6% κατὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη (1961 καὶ 1962), 12,8% τὸ 1963, 10,2% καὶ 13,6% τὸ 1964 καὶ τὸ 1965, ἀντιστοίχως (πίναξ 6).

Π ί ν α κ α 4  
Σύνθεσις ελληνικῶν ἐμπορικῶν στόλου κατὰ κατηγορίας πλοίων ἄνω τῶν 100 κ.ο.χ.  
(κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐκάστου ἔτους)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ	1961			1962			1963			1964			1965		
	ἀριθμὸς πλοίων	χ.ο.χ. ·νιχ	%	ἀριθμὸς πλοίων	χ.ο.χ. ·νιχ	%	ἀριθμὸς πλοίων	χ.ο.χ. ·νιχ	%	ἀριθμὸς πλοίων	χ.ο.χ. ·νιχ	%	ἀριθμὸς πλοίων	χ.ο.χ. ·νιχ	%
Φορηγὰ	943	5849	91,5	901	4806	70,9	961	4903	70,7	1029	4904	67,7	1087	4860	67,0
Δεξαμενόπλοια	63	299	4,7	146	1698	25,1	149	1683	24,2	167	1852	25,6	182	1856	25,6
Ἐπιβατηγὰ	63	207	3,2	74	219	3,2	79	291	4,2	97	413	5,7	107	446	6,1
Λοιπὰ	91	39	0,6	111	51	0,8	125	61	0,9	149	79	1,0	194	94	1,3
Σύνολον	1165	6394	100	1232	6774	100	1314	6938	100	1442	7248	100	1570	7256	100

Πηγαί : Υ.Ε.Ν., Ε.Σ.Υ.Ε., Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος.



## 2. Έμβάσματα ναυτιλλομένων

Τὰ ἐμβάσματα, τὰ ἀποστελόμενα ὑπὸ τῶν ναυτιλλομένων, ἐκπροσωποῦντα ἀξιόλογον τμήμα τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ὅπερ εἰσρέει εἰς τὴν Χώραν μας, ἐξαρτῶνται ἐκ τοῦ βαθμοῦ τῆς ἀπασχολήσεως Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἣτις ἀπασχόλησις, εἶναι συνάρτησις τῶν συνθηκῶν τῆς διεθνoῦς ναυτιλιακῆς ἐξελίξεως ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς δυναμικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, εἰς χωρητικότητα, ἀφ' ἑτέρου.

Ἐκ πρώτης ὄψεως, τὸ γεγονός ὅτι αἱ εἰσπράξεις, εἰς ναυτιλιακὸν συναλλάγμα, εἶχον ἐπὶ μακρὸν ὡς κυριώτερον πηγὴν τὰ ναυτεργατικὰ ἐμβάσματα δὲν ἦτο καθησυχαστικὸν φαινόμενον. Πλὴν ὁμως, τὰ ἐν λόγῳ ἐμβάσματα εἶναι σταθερότερα παντὸς ἐτέρου κοινδυλίου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, διότι τὰ εἰσοδήματα τῶν ναυτεργατῶν παρουσιάζουσιν μικροτέραν ἐλαστικότητα ἔναντι τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Οὕτως, ἐνῶ ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἐκδηλοῦται ἀμέσως ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν ναυτεργατικὴν ἀπασχόλησιν ἐμφανίζεται βραδύτερον, πολὺ αἰεὶ δὲ ἔχει καὶ ἀντίστροφα ἀποτελέσματα, λόγῳ τῆς ὑποχρεωτικῆς καταβολῆς ἀποζημιώσεως εἰς τοὺς ἀπολυομένους, συνεπεῖα τοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἀπησχολοῦντο.

Τὰ ναυτεργατικὰ ἐμβάσματα κατελάμβανον κατ' ἀρχὰς τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν σχηματισμὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, συνεπεῖα τῆς οἰκονομικῆς, ἀφ' ἑνὸς, ἀνόδου, καὶ τῆς ἀναπτύξεως ἀφ' ἑτέρου, τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀποτελέσαντα οὕτω τὸ κυριώτερον κοινδύλιον τῆς ἐν λόγῳ πηγῆς (ὑπερβάντα μάλιστα τὸ 90% ἀπὸ ἀπόψεως ποσοστοῦ συμμετοχῆς εἰς τὰς συνολικὰς ναυτιλιακὰς εἰσπράξεις τὸ 1956).

Τὸ ἔτος 1957, ὁπότε ἐπέσκυψεν ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις, συνεχίσθη ἡ ἀνοδικὴ πορεία τῶν ἐμβασμάτων τούτων, τὰ ὁποῖα διετήρησαν τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν ὑπολοίπων συγγενῶν κοινδυλίων. Ἀπεδείχθη, ἐκ τούτου, ὅτι κατὰ τὰς ἐποχὰς τῆς ναυτιλιακῆς δυσπραγίας, τὸ ὕψος τῶν ἀποστελομένων ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων εἶναι ἀντίστροφον τοῦ ἐπιπέδου τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως, ἐφ' ὅσον ταῦτα (τὰ ἐμβάσματα) ὄχι μόνον δὲν μειοῦνται ἢ παραμένουν στάσιμα ἀλλὰ τοῦναντίον, αὐξάνονται ἕνεκα τῆς σημειουμένης αὐξήσεως τῶν ναυτεργατικῶν εἰσοδημάτων, ὡς ἐκ τῆς ὑπὸ τῶν ἀπολυομένων ναυτεργατῶν λαμβανομένης ἀποζημιώσεως.

Τὸ ἔτος 1958, τὸ «πραγματικόν» ναυτεργατικὸν συναλλάγμα ὑπῆρξε κατὰ πολὺ μεγαλύτερον τοῦ «ὀνομαστικοῦ» (24,8 ἑκατ. δολλ.), διότι ἐν οὐσιῶδες τμήμα τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων ἀπεστάλη διὰ μισθοῦς τῶν ναυτεργατῶν, συνήθεια ἣτις συνεχίσθη ἔκτοτε. Κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος (1959), μολονότι ἠϋξήθη ἡ ἀπασχόλησις τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, ἐν τούτοις, τὰ ἐμβάσματα τούτων ὄχι μόνον δὲν ἠϋξήθησαν ἀλλ' ἐσημείωσαν μείωσιν κατὰ 0,4 ἑκατ. δολλ., ἣτις μείωσις, ἔλαβε χώραν καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1963, ἀποτελέσασαι ἀμφότεραι τὰ μοναδικὰ φαινόμενα ὄχι μόνον κατὰ τὴν ἐξεταζομένην περίοδον, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ταύτης ἔτη.

Τοῦναντίον, ἡ εἰσορὴ ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων τοῦ ἔτους 1960, σημειώ-

**Π ι ν α κ 5**  
**Κατανομή του ελληνικού εμπορικού στόλου καθ' ηλικίας πλοίων άνω των 100 κ.ο.χ.**  
**(κατά την 31ην Δεκεμβρίου εκάστου έτους)**

ΗΛΙΚΙΑ	1963			1964			1965		
	αριθμ. πλοίων	Χ.ο.χ. χιλ.	%	αριθμ. πλοίων	Χ.ο.χ. χιλ.	%	αριθμ. πλοίων	Χ.ο.χ. χιλ.	%
έως 5 έτων	159	1492	21,6	153	1370	18,9	151	1023	14,1
5—10 »	188	1712	24,7	192	1796	24,8	198	1775	24,5
10—15 »	81	443	6,4	91	563	7,8	134	951	13,1
15—20 »	293	1244	17,9	205	612	8,4	215	644	8,9
20 έτων και άνω	593	2047	29,5	801	2907	40,1	872	2863	39,4
Σύνολον	1314	6938	100	1442	7248	100	1570	7256	100

Πηγή: Υ.Ε.Ν., Ε.Σ.Υ.Ε., Τράπεζα τής Ελλάδος.

σασα τήν ὑψηλοτέραν αὐξησιν τῆς ὀκταετίας 1958-1965 (21,3 %) (πίναξ 3) ὑπερέβη κατά 5,2 ἑκατ. δολλ. τὰς εἰσπράξεις τοῦ προηγούμενου ἔτους καὶ συνέβαλε κατά 32,1% εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας πόρων. Ἡ αὐξησης αὕτη συνεβάδισε μὲ τὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχοληθέντων Ἑλλήνων ναυτεργατῶν (κατὰ 6.134 ἄτομα), τόσον διότι ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης συνεχίσθη βελτιουμένη καὶ κατὰ τὸ 1960, ὅσον καὶ διότι ἡ μεταφορὰ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἠδξήθη εἰς κόρους ὀλικῆς χωρητικότητος κατὰ 2040 χιλ. (πίναξ 1).

Ἡ συνέχισις τῆς αὐξήσεως τῆς ναυτεργατικῆς ἀπασχολήσεως καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1961, συνέβαλεν ὥστε καὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο νὰ αὐξηθοῦν τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτιλλομένων, πλὴν ὅμως, οὐχὶ εἰς τὸ ὕψος τοῦ προηγούμενου ἔτους ἀλλὰ κατὰ 0,3 ἑκατ. δολλ. ὀλιγώτερον.

Ἀπὸ τοῦδε, ἡ συμμετοχὴ τοῦ κονδυλίου τούτου εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ κατέχει τὴν δευτέραν θέσιν (ἐκπροσωποῦσα τὸ 33,9%, ἔναντι 44,7% τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων), πλὴν ὅμως λίαν σημαντικὴ (σχῆμα 1).

Τὸ ἔτος 1962 συντελεῖται μικρὰ αὐξησης εἰς τὴν εἰσροὴν ἐμβασμάτων ναυτιλλομένων, ἀνερχομένη εἰς 1,0 ἑκατ. δολλ., πλὴν ὅμως, αὕτη δέον ὅπως θεωρηθῆ ἱκανοποιητικὴ, ἐὰν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ ἀνεργία τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν ἠδξήθη ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους κατὰ 65 %, οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων περιορίσθησαν εἰς τὰ πλαίσια τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ αἱ εὐκαιρίαι προσφορᾶς ὑπὸ τῶν ναυτιλλομένων ὑπερρωριακῆς καὶ ἐκτάκτου ἐργασίας δὲν ἐνεφανίσθησαν εἰς οἷαν ἔκτασιν καὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη. Ἡ ἐμφανισθεῖσα κατὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ ἔτους τούτου ἐπιδείνωσις τῆς ναυτιλιακῆς καταστάσεως, ἐπέδρασεν εἰς μεγάλον βαθμόν, πτωτικῶς, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων τοῦ ἔτους 1963, ὁπότε ἐνεφανίσθη μείωσις κατὰ 1,1 ἑκατ. δολλ. (πίναξ 3).

Τὸ ἔτος 1964, συνεπεία κυρίως, τῆς σημειωθείσης μεταφορᾶς εἰς τὴν ἐθνικὴν σημαίαν τῶν πρότερον ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας εὐρισκομένων σκαφῶν, ἠδξήθη ἡ ἀπασχόλησις καί, ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἀποστολὴ ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων, ἦτις αὐξησης, ἔλαβε χώραν καὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος 1965.

### 3. Ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν

Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις καὶ ἡ νομισματικὴ σταθερότης ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀφ' ἑτέρου, ἀποτελοῦν οὐσιώδεις παράγοντας προσελκύσεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐμβάσματος, ὅπερ ἀποστέλλεται ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς ἐν Ἑλλάδι οἰκογενείας ἢ τὰς ἐν γένει ἐπιχειρήσεις των, καί, κατὰ συνέπειαν, αὐξήσεως τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας ἀδήλων πόρων.

Προσελκυστικὸν παράγοντα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος ἀπετέλεσε καὶ ἡ ἀκολουθηθεῖσα ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, συνισταμένη εἰς φορολογικὰς ἀπαλλαγὰς, δυνατότητας μεταφορᾶς καὶ ἐκποιήσεως πλοίων, μεταφορᾶς, ἐγκαταστάσεως καὶ λειτουργίας ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς καὶ εἰς τοὺς ἐκάστοτε ἐπικρατοῦντας ὅρους συμμετοχῆς εἰς διεθνεῖς ἀσφαλιστικούς ὀργανισμοὺς καὶ τὰς συμβάσεις ἐργασίας.

Ἐκ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, τὰ ἔξοδα τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν γραφείων, ὡς καὶ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν οἰκογενειῶν, χαρα-

κτηρίζονται ως άνελαστικά. Τούναντιον, ή χρησιμοποίησις τῶν κερδῶν παρουσιάζεται λιαν ἐλαττική, καθ' ὅσον ὑποκειμενικοὶ παράγοντες, ἐπιδρῶντες εἰς τὴν λήψιν ἀποφάσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ, βραχυχρονίως μὲν, ἀλλ' ἀποφαστικῶς, συντελοῦν εἰς τὸ νὰ μὴ γνωρίζῃ οὔτε καὶ ὁ ἴδιος, πολλάκις, τὴν χώραν, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ χρησιμοποιηθοῦν ὑπὸ τούτου.

Τὰ ἔσοδα τῶν ἐφοπλιστῶν μέχρι τοῦ ἔτους 1956 διετηροῦντο, εἴτε ἐχρησι-

### Πίναξ 6

#### Συνθέσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος

Κοινὸ ὄλγια		1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Ναῦλοι ἐμπ)των καὶ εἰσιτήρια	ἐκατ. δολλ.	10,1	10,8	11,0	13,7	14,8	16,1	15,0	22,2
	%	16,8	17,9	14,4	13,6	13,6	12,8	10,2	13,6
Ἐμβάσματα ναυτιλομένων	ἐκατ. δολλ.	24,8	24,4	29,6	34,5	35,5	34,4	35,7	36,7
	%	41,1	40,5	38,7	33,9	32,6	27,5	24,3	22,4
Ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν	ἐκατ. δολλ.	19,5	17,5	29,6	45,7	51,0	63,7	82,5	93,6
	%	32,3	29,0	38,7	44,7	46,9	50,8	56,0	57,1
Εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλ)κά ταμεῖα	ἐκατ. δολλ.	2,3	3,4	2,3	1,8	3,6	5,7	5,8	4,9
	%	3,8	5,6	3,0	1,7	3,3	4,5	3,9	3,0
Φορολογία ἐφοπλισμοῦ	ἐκατ. δολλ.	—	1,1	1,2	1,4	1,9	1,2	1,6	0,6
	%	—	1,8	1,6	1,3	1,8	1,0	1,1	0,4
Ἄνεφοδιασμός & ἐπισκευαὶ πλοίων	ἐκατ. δολλ.	3,6	3,1	2,8	4,9	1,9	4,2	6,6	5,8
	%	6,0	5,2	3,6	4,8	1,8	3,4	4,5	3,5
ΣΥΝΟΛΟΝ	ἐκατ. δολλ.	60,3	60,3	76,5	102,0	108,7	125,3	147,2	163,8
	%	100	100	100	100	100	100	100	100

Πηγή : Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος.

μοποιοῦντο εἰς τὸ ἐξωτερικόν, εἰς τὴν Ἑλλάδα δὲ εἰσέρρου μικρὰ μόνον ποσά, ὅσα δηλαδὴ ἦσαν ἀρκετά, διὰ νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα λειτουργίας τῶν ἐνταῦθα ἀναγκασιούτων γραφείων των καὶ πληρωμῆς τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ ἀσφαλιστικά ταμεῖα.

Ἡ οικονομικὴ βελτίωσις καὶ ἡ νομισματικὴ σταθερότης τοῦ ἔτους 1957 ὡς καὶ τὸ ἐμφανισθὲν ἐνδιαφέρον τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀφ' ἑνὸς ὑπῆρξαν τὰ βασικὰ κίνητρα προσελκύσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν κερδῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀπετέλεσαν τὴν βάσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη ἡ αὐξητικὴ πορεία τῆς εἰσροῆς τούτων, κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Ἡ ἐκδηλωθεῖσα κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο παγκόσμιος ναυτιλιακὴ κρίσις, ἂν καὶ εἶχε δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν συνολικῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων τοῦ ἐπομένου ἔτους, ἐν τούτοις, εἰς τὴν εἰσροὴν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων δὲν φαίνεται νὰ ἐπέδρασεν ἀναλόγως, ἔνεκα τῆς προαναφερθείσης ἀνελαστικότητος.



ἣτις χαρακτηρίζει ταῦτα. Βεβαίως, τὸ ἐκ τῆς στατιστικῆς συναλλάγματος ἐμφανιζόμενον ποσὸν τῶν 19,5 ἑκατ. δολλ. δὲν εἶναι τὸ πραγματικόν, ἀλλ' ὑπολείπεται τούτου, διότι περιλαμβάνει καὶ ποσά, ἅτινα ἀπεστάλησαν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ πληρωμᾶς μισθῶν ναυτεργατῶν. Ἐν τούτοις, ὅμως, ὑπολογίζεται, ὅτι ηὑξήθησαν τὰ εἰσρεύσαντα ἐφοπλιστικά ἐμβάσματα, ἐφ' ὅσον ηὑξήθη καὶ ἡ ὑπὸ ἑλληνικῆν σημαίαν χωρητικότης πλοίων κατὰ 21,9% (πίναξ 1). Ἀλλὰ καὶ ἡ κατὰ τὸ ἐπόμενο ἐτος (1959) μείωσις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος (2,0 ἑκατ. δολλ.) δὲν εἶναι, ἐπίσης, ἡ πραγματικῆ, διότι δὲν συνυπολογίσθησαν ἀφ' ἑνὸς μὲν τὸ διὰ μισθοῦς ναυτεργατῶν προοριζόμενον, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὸ διὰ φορολογίαν, ὅπερ ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου, ἀποτελεῖ χωριστὸν κονδύλιον ναυτιλιακῶν εἰσπράξεων.

Τοῦναντίον, παρατηρήθη κατὰ 75,5% (1.439 χιλ. κ.ο.χ.) αὔξεις τῶν ὑπὸ ἑλληνικῆν σημαίαν πλοίων καὶ ἀθρόα μεταφορὰ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων εἰς τὴν Ἑλλάδα. Αἱ σημειωθείσαι αὗται «αὔξεις» καὶ «μεταφορὰ» δὲν ὀφείλονται τόσον εἰς τὸν νόμον 2687 (δι' οὗ εἶχε καθιερωθῆ τὸ κίνητρον τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1953), ὅσον εἰς τὴν ἐν γένει ἐπικρατήσαν καὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο πολιτικὴν καὶ κοινωνικοοικονομικὴν σταθερότητα εἰς τὴν Χώραν μας καὶ τὴν δυσμενῆ μεταχείρισιν ὑπὸ τῶν ξένων κρατῶν τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ ὑπὸ σημαίας «εὐκαιρίας» πλοίων.

Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1960 παρατηρεῖται σημαντικὴ αὔξις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος, ἣτις, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἔφθασεν εἰς ὕψος τὸ ναυτεργατικόν (29,6 ἑκατ. δολλ.), ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀντεπροσώπευσε τὰ 3/4 τῆς αὔξεσεως τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας πόρων. Ἡ ἐν λόγῳ αὔξις (69,1%) δὲν ἀποδίδεται, ἀποκλειστικῶς, εἰς τὴν ἐκ τῶν περιστάσεων δημιουργηθεῖσαν ὑποχρέωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως μεριμνήσουν διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν γραφείων των, πληρῶσουν ἔξοδα προσεγγίσεως πλοίων των εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας, δαπανήσουν δι' ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἐπισκευὰς πλοίων καὶ ἐκ τῆς ὑποχρέωσεως καταβολῆς φόρων, διότι αἱ μὲν ἐκ τῆς πρώτης προαναφερθεῖσης αἰτίας δαπάναι, ὡς ἦδη ἐχαρακτηρίσθησαν, εἶναι ἀνελαστικά, αἱ δὲ πληρωμαὶ διὰ τὰς ὑπολοίπους, κατατάσσονται εἰς διαφορετικὰ κονδύλια ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Ἡ κατὰ 33,8% ἐπελθοῦσα αὔξις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος τοῦ ἔτους 1961 ὀφείλεται, πρωτίστως, εἰς τὴν κατὰ 15,1 ἑκατ. δολλ. (54,4%) σημειωθείσαν αὔξισιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων, ἅτινα ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου ἐκπροσωποῦν τὴν πρώτην, κατὰ μέγεθος, πηγὴν εἰσπράξεων (45,7 ἑκατ. δολλ. ἔναντι συνόλου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος 102,0 ἑκατ. δολλ.). Εἰς τὴν ἐν λόγῳ αὔξισιν (τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβασμάτων) ἐπέδρασαν, ἐκτὸς τῶν ὑποκειμενικῶν παραγόντων, ἡ διεύρυνσις τῶν περιθωρίων τῶν ἐφοπλιστικῶν κερδῶν, ἔνεκα, κυρίως, τῆς βελτιώσεως τῶν ναύλων ἐμπορευμάτων καὶ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν, ὡς καὶ ἡ ἀνάγκη συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ἐν Ἑλλάδι λειτουργουσῶν καὶ ἰδρυθεῖσων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἐνεφανίσθησαν εὐθὺς ὡς ἐπεκράτησαν εὐνοϊκαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν δραστηριότητα καὶ ἐμειώθη ἡ ἑλληνικὴ παρωπλισμένη χωρητικότης.

Οἱ προαναφερθέντες ὑποκειμενικοὶ καὶ λοιποὶ παράγοντες συντέλεσαν ὥστε καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1962 τὰ ἐφοπλιστικά ἐμβάσματα νὰ προηγηθῶν τῶν ναυ-



τεργατικῶν καὶ διατηρήσουν τὴν πρώτην θέσιν μεταξύ τῶν πηγῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Ἀπὸ τοῦ ἔτους δὲ 1963, ταῦτα συμβάλλουν μὲ ποσοστὸν ἄνω τοῦ 50% εἰς τὰς συνολικὰς ἐκ τῆς γενικῆς ταύτης πηγῆς εἰσπράξεις καὶ ἐν γένει μέχρι καὶ τὸ 1964 παρουσίασαν ἐντονώτερον ρυθμὸν αὐξήσεως, ἐναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους (πίνακες 6 καὶ 3). Ἀξιοσημείωτον ἐν προκειμένῳ τυγχάνει τὸ γεγονός, ὅτι αἱ διαμορφωθείσαι καταστάσεις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, δὲν ὑπῆρξαν πάντοτε εὐνοϊκαὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, ὡς π.χ. ἀπὸ ἀπόψεως παρωπλισμένης χωρητικότητος καὶ διαμορφώσεως τοῦ διεθνοῦς ναυλοτιμαρίθμου καὶ ἰδίᾳ τῶν ἐλευθέρων φορηγῶν πλοίων, καταστάσεις, αἵτινες ἀσκοῦν ἐπιρροὴν μό-

### Πίναξ 7

*Ἐξελίξεις τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου δια πλοῖα ἄνω τῶν 100 κ ο χ. (κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐκάστου ἔτους)*  
(Εἰς χιλιάδας κ ο χ.)

1956	1425	1961	6394
1957	1563	1962	6774
1958	1905	1963	6938
1959	3344	1964	7249
1960	5384	1965	7256

Πηγαί: Υ.Ε.Ν., Ε.Σ.Υ.Ε.

νον εἰς τὴν δυνατότητα τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀποστολὴν ἐμβασμάτων, οὐχὶ ὁμως καὶ εἰς τὴν ἔφεσιν, ἐφ' ὅσον, ὡς γνωρίζομεν, δὲν ἀποστέλλουν οὗτοι τὸ σύνολον τῶν εἰσοδηματικῶν των εἰσπράξεων, ἀλλὰ κλάσμα τούτου καὶ ὄχι ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακὰς ἀλλὰ καὶ διὰ λοιπὰς ἐπιχειρηματικὰς δραστηριότητας, ὡς καὶ δι' ἐπενδύσεις εἰς ἀκίνητα καὶ τίτλους.

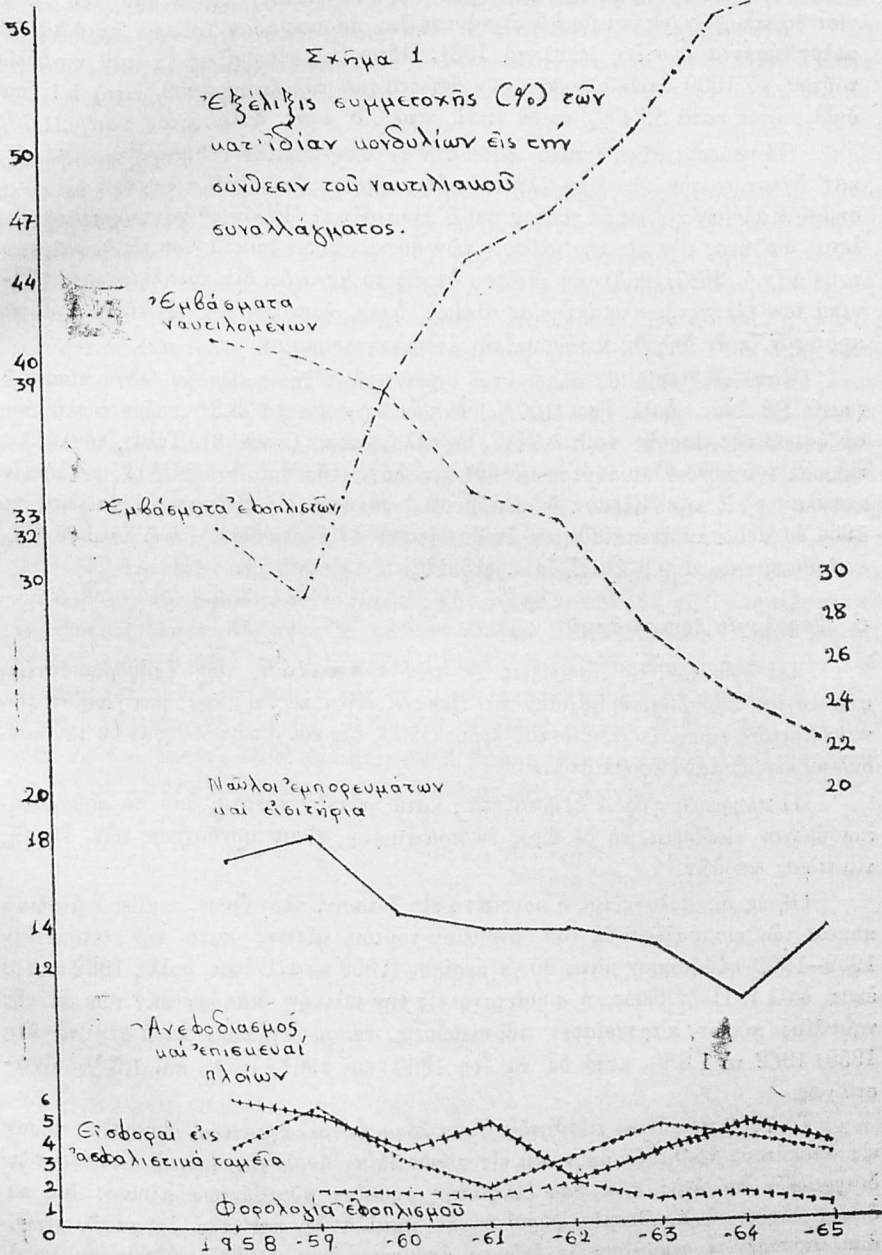
#### 4 Εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα

Τὰ ἐμβάσματα, τὰ ἐκπροσωποῦντα τὰς ὡς ἄνω εἰσφορὰς, ἐπηρεάζονται κατ' εὐθὺν λόγον, ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς ἀπασχολήσεως ναυτεργατῶν. Κατὰ τὰ προηγηθέντα τῆς ἐξεταζομένης περιόδου ἔτη, αἱ ἐν λόγῳ εἰσφοραὶ ἦσαν ἄνευ σημασίας, ἐφ' ὅσον τὰ 3/4 σχεδὸν τῆς ὑπὸ ἐλληνικὸν ἔλεγχον πλοιοκτησίας εὐρίσκοντο ὑπὸ ξένας σημαίας, οἱ δὲ πλοιοκτῆται δὲν ἦσαν ὑποχρεωμένοι, ὅπως ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματά των εἰς τὰ ἐλληνικὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα καὶ ὡς ἐκ τούτου, μικρὸν ποσοστὸν τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὸν ἔλεγχον ἐμπορικοῦ στόλου ἀπέδιδεν εἰσφορὰς καὶ συνέβαλεν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Τὸ ἔτος 1959, παρατηρεῖται σημαντικὴ αὐξήσις (1958 = 2,3 ἑκατ. δολλ.) κατὰ 1,1 ἑκατ. δολλ. Ἡ αὐξήσις αὕτη ὀφείλεται εἰς τὴν ἀθρόαν ὑπαγωγὴν εἰς ἀσφάλισιν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, ἀπασχολουμένων εἰς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας

Σχήμα 1

Εξέλιξις συμμετοχής (%) τῶν  
μαζιτοδίων μογδουλίων εἰς ἐπὶ  
σύνδεσιν τοῦ γαυτελισμοῦ  
συναλλάγματος.



πλοία υπό ξένην σημαίαν, κυρίως δὲ ἐκ τῆς πρωτοφανοῦς αὐξήσεως τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Αἱ εισφοραὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ἀσφαλιστικά ταμεῖα, παρουσίασαν μείωσιν κατὰ τὰ ἔπακολουθήσαντα δύο ἔτη 1960 καὶ 1961. Οὕτως, αἱ εισπράξεις ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου, τὸ 1960 ὑπελείφθησαν τῶν ἀντιστοίχων τοῦ ἔτους 1959 κατὰ 1,1 ἑκατ. δολλ., ἤτοι κατὰ 32,4% τὸ δὲ 1961 κατὰ 0,5 ἑκατ. δολλ., ἤτοι κατὰ 21,7%.

Ἡ μείωσις αὕτη (καίτοι κατὰ τὴν ἐν λόγῳ διετίαν ἠδῆξήθη ἡ χωρητικότης κατ' ὄγκον, τόσον τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν ἰδιοκτησίαν ὅσον καὶ τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων καὶ ὡς ἐκ τούτου καὶ ἡ ἀπασχόλησις Ἑλλήνων ναυτεργατῶν) ὀφείλεται ἀφ' ἐνός μὲν εἰς τὴν μείωσιν τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν πλοίων εἰς ἀσφαλιστικά ταμεῖα (ν.δ. 2687/1953), ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ πληρώματα (ἑλλητικὰ τὰ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων ἦσαν ἠσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ πρότερον, πρὶν δηλαδὴ ὑψώσων τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

Κατὰ τὸ ἔτος 1962 σημειοῦται σημαντικὴ αὐξήσις τῶν ἐν λόγῳ εισφορῶν (κατὰ 1,8 ἑκατ. δολλ. ἤτοι 100%), ἐκπροσωπήσασα τὰ 3,3% τῆς ἐπελθούσης αὐξήσεως τῆς εισροῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος (πίναξ 3). Τέλος, τὸ 1963 αἱ εισφοραὶ τοῦ κονδυλίου τούτου ἠδῆξήθησαν, λόγῳ τῆς ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. μεταφορᾶς κεφαλαίων εἰς τὴν Ἑλλάδα δι' ἐπενδύσεις, κυρίως εἰς τίτλους καὶ ἀκίνητα, τὸ 1964 ἐσημείωσαν ἀνεπαίσθητον ἄνοδον (κατὰ 0,1 ἑκατ. δολλ.), ἐνῶ κατὰ τὸ 1965 ἐμειώθησαν κατὰ 0,9 ἑκατ. δολλ. (13,8%).

### Β. Φορολογία ἐφοπλισμοῦ

Ὡς γνωστόν, αἱ εισπράξεις ἐκ τῶν ἐμβασμάτων, τῶν ἐκπροσωποῦντων φορολογίαν ἐφοπλισμοῦ, ἤρχισαν νὰ ἐμφανίζωνται εἰς εἰδικὴν κατηγορίαν τῶν ναυτιλιακῶν εισπράξεων, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1959, ὅτε καὶ ἀπεσπάρθησαν ἐκ τοῦ κονδυλίου «ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν».

Ἡ πληρωμὴ φόρων ἐπηρεάζεται, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἀπὸ τὸ πραγματοποιούμενον εἰσόδημα, τὸ δὲ ὕψος ἐν προκειμένῳ, εἶναι συνάρτησις τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας κερδῶν.

Οὕτω, δικαιολογεῖται ἡ μειωμένη εἰς ἔντασιν, πλὴν ὅμως, σταθερὰ ἀνοδικὴ πορεία τῶν εισπράξεων ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου, αἵτινες κατὰ τὴν τετραετίαν 1959—1962 ἠδῆξήθησαν κατὰ 80% περίπου (1959 = 1,1 ἑκατ. δολλ., 1962 = 1,9 ἑκατ. δολλ.). Πλὴν ὅμως, ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν τελικὴν διαμόρφωσιν τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας πόρων, παρουσίασεν αὐξομειώσεις, ἐκπροσωπήσασα κατὰ μὲν τὰ ἔτη 1959, 1962 τὸ 1,8%, κατὰ δὲ τὰ ἔτη 1960 καὶ 1961, 1,6% καὶ 1,3%, ἀντιστοίχως.

Τὸ 1963 μειοῦνται αἰσθητῶς αἱ ἐν λόγῳ συναλλαγματικαὶ εισπράξεις τόσον εἰς ἀπολύτους ἀριθμούς ὅσον καὶ εἰς ποσοστιαίαν ἀναλογίαν (πίναξ 6), λόγῳ τῶν διαγραφῶν ἀφ' ἐνός τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν εὐρεθέντων πλοίων, διὰ τὰ ὁποῖα ἔληξεν ἡ προθεσμία φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς καὶ τῆς ἐγγραφῆς νέων, ἀπαλλασσομένων φορολογικῶς, ἐνῶ τὸ ἐπόμενον ἔτος (1964) ἠδῆξήθησαν κατὰ 0,4 ἑκατ. δολλ., ἐκπροσωπήσασαι τὸ 1,1% τῶν συνολικῶν εισπράξεων, πλὴν

θμως, δὲν ἐπανήλθον εἰς τὸ ὕψος τοῦ ἔτους 1962, ὑπολειφθεῖσαι τούτου κατὰ 0,3 εἰς ατ. δολλ., διὰ τὰ κατέλθουν εἰς 0,6 ἑκατ. δολλ. τὸ 1965. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος δὲν ἀντιπροσωπεύει τὸν πραγματικόν, καθ' ὅσον αἱ φορολογικαὶ ὑποχρεώσεις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐξεπληρώθησαν, διὰ τῶν συναλλαγματικῶν ποσῶν, τῶν ἀποσταλέντων καὶ κατεταγέντων ὡς ἐφοπλιστικὰ ἐμβάσματα.

### 6. Ἀνεφοδιασμὸς καὶ ἐπισκευαὶ πλοίων

Τὰ ποσά, τὰ εἰσρέοντα διὰ δαπάνας καὶ ἐπισκευὰς πλοίων, τὰ ὁποῖα προσεγγίζουν εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας χαρακτηρίζονται ἐκ τινος ἀνελαστικότητος. Κατὰ συνέπειαν θὰ ἀνέμενέ τις τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς πηγῆς ταύτης συνεχῶς νὰ αὐξάνονται ἐτησίως, ἐφ' ὅσον αὐξάνεται καὶ ἡ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης καὶ ἡ εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας προσέγγις πλοίων. Ἐν τούτοις, ἡ πορεία τῶν συναλλαγματικῶν τούτων ἐσόδων, κατὰ τὴν περίοδον 1958-1962 παρουσιάζεται πτωκὴ, ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1961, ὅτε τὰ ἔσοδα ἀνῆλθον εἰς 4,9 ἑκατ. δολλ., σημειώσαντα αὐξήσιν κατὰ 75% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἡ διαπίστωσις αὕτη δύναται νὰ ἀποδοθῆ, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ὅποιοι δὲν ἐπροτίμων τὴν ἑλληνικὴν ἀγορὰν ὑπηρεσιῶν καὶ ἀγαθῶν δι' ἐπισκευὰς καὶ ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων των, εἴτε διότι ὑπῆρχε στενότης εἴτε διότι ἡ τιμὴ ἀποκτήσεώς των ἦτο ἀσύμφορος.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων καὶ ἡ ὁργάνωσις ταύτης ἐπὶ ὀρθολογικῆς βάσεως, συνέβαλον εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν ἐκ τῆς παροχῆς τιαύτης φύσεως ὑπηρεσιῶν, συναλλαγματικῶν ἐσόδων. Τοιοῦτοτρόπως, δικαιολογεῖται, ἐν μέρει, καὶ ἡ κατὰ τὸ 1963 αὐξήσις κατὰ 121% τοῦ εἰσρεύσαντος συναλλάγματος, ἥτις ὠφείλετο καὶ εἰς τὴν σημειωθεῖσαν κινητοποιήσιν ἀρκετῶν ἐν παραπλισμῶ ἐυρεθέντων σκαφῶν. Ἡ εἰσορὴ συναλλαγματικῶν ἐσόδων ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου, ἐσημείωσε τὸ μὲν ἔτος 1964 ἐπίσης αὐξήσιν κατὰ 2,4 ἑκατ. δολλ. (57,1%), τὸ δὲ 1965 μείωσιν κατὰ 0,8 ἑκατ. δολλ. (πίναξ 3).