

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Θ. ΓΛΑΡΑΚΗ
τῆς Διευθύνσεως Οικονομικῶν Μελετῶν τῆς Τραπεζῆς Ἑλλάδος

Ἡ μεγάλη ἀνάπτυξις τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ φαινόμενον, ἡ ἐξήγησις τοῦ ὁποίου θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθῆ, παραλλήλως πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν παράδοσιν τῶν Ἑλλήνων, κυρίως εἰς τὴν φύσιν τῆς ἐπιχειρηματικῆς των δραστηριότητος. Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ κινουῦνται εἰς τὸν χῶρον τοῦ διεθνoῦς κεφαλαίου καὶ αἱ ἐπιχειρήσεις των, ὡς ἐκ τούτου, ἔχουν ὑπερεθνικὸν χαρακτῆρα. Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ δὲν εἶχον ποτὲ ὠρισμένον κέντρον δραστηριότητος, ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν ὡς λ.χ. τῆς Νορβηγίας. Μετὰ τὸν δεῦτερον Παγκόσμιον πόλεμον οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ εἶχον δύο βασικὰ κέντρα ἀπὸ τὰ ὁποῖα κατηύθυνον τὰς ἐπιχειρήσεις των, τὸ πρῶτον εἰς τὸ Λονδῖνον καὶ τὸ δεῦτερον εἰς Νέαυ Ὑόρκην, ἐνῶ τώρα δημιουργοῦν καὶ ἓν τρίτον εἰς τὸν χῶρον Ἀθηνῶν - Πειραιῶς.

Ὁ μέγιστος ὄγκος τῆς ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα. Τὰ αἷτια τῆς μονομεροῦς ταύτης συγκροτήσεως δέον νὰ ἀναζητηθοῦν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν καὶ ἡ ἀνελλιπής, συνεπής καὶ ἐπαρκής ἐξυπηρέτησις των ἀπαιτεῖ μεγάλα κεφάλαια τὰ ὁποῖα ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐστερεῖτο. Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐδημιουργήθη, κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς ἐξελίξεώς της ἀπὸ μικροῦς, μεμονωμένους πλοιοκτῆτας, ὡς ἐκ τούτου ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶχε κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος αὐτῆς οἰκογενειακὸν χαρακτῆρα. Ὑπὸ τοιοῦτον καθεστῶς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως καθίστατο ἀδύνατος ἡ συγκέντρωσις μεγάλων κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα ἦσαν ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων μικρᾶς ἡλικίας, καὶ ἐξειδικευμένης μορφῆς, διαθετόντων ἴδια φορτοεκφορτωτικὰ μέσα καὶ ὑψηλὴν ταχύτητα, στοιχεῖα τὰ ὁποῖα χαρακτηρίζουν τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν.

Ὡς ἐκ τούτου ἡ ὡς περιορισμένης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας χαρακτηριζομένη ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις δὲν ἦτο δυνατόν ἢ νὰ στραφῆ πρὸς τὸν τομέα ἐκείνον τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, τὸν ἀπαιτοῦντα τὰ μικρότερα συγκριτικῶς κεφάλαια καὶ ἔξοδα διαχειρίσεως, καὶ οὐδεμίαν προϋποθέτουσα ἀξίολογον ἐπιχειρηματικὴν ὀργάνωσιν, ἦτοι τὸν τομέα τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων.

Τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον δὲν ἀπαιτεῖ ἐξειδικευμένην κατασκευὴν, οὐδὲ πολὺπλοκὸν ὀργάνωσιν ἢ πολυπληθῆς προσωπικόν, εἰς περιόδους δὲ ἐλλείψεως ἐργασιῶν παροπλιζέται, περιοριζομένων τῶν δαπανῶν αὐτοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον. Συνεπῶς οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ ἀπέσχον κατ' ἀνάγκην τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀλλὰ τοὺς ἔμεινε ἐλεύθερον ὄλον τὸ ἄλλο πεδῖον. Τὰ σκάφη ἦσαν ἐλεύθερα νὰ κινηθοῦν πρὸς τὰς κατευθύνσεις πού ἀπήτουν αἱ ἀνάγκαι μεταφορᾶς φορτίων καὶ αἱ ὁποῖαι ἦσαν τεράστια, ἰδίως μετὰ τὸν δεύτερον Παγκόσμιον πόλεμον.

Πολυκεντρισμός καὶ μεταφοραὶ δι' ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἦσαν, συνεπῶς, τὰ δύο χαρακτηριστικὰ τῆς δραστηριότητος τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Χαρακτηριστικὰ τὰ ὁποῖα προφανῶς εὐρίσκονται εἰς τὴν βᾶσιν τῆς ἀναμφισβητήτου ἐπιτυχίας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὸν διεθνή θαλάσσιον στίβον.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἰδίως κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ὑπῆρξε λίαν ἀξιόλογος. Μετὰ τὰς καταστροφὰς τοῦ δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, εἰς χεῖρας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἶχον ἀπομείνει πλοῖα χωρητικότητος 450 χιλ. τόνων. Εἰς αὐτὰ προσετέθησαν τὰ 100 «λίμπερτυ», τὰ ὁποῖα ἐδόθησαν ὑπὸ τῶν Η.Π.Α. βᾶσει τοῦ νόμου περὶ δανεισμοῦ καὶ ἐκμισθώσεως. Αὕτη ὑπῆρξε ἡ μαγιά.

Ἡ πορεία τῆς ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὑφ' ὅλας τὰς σημαίας, παρουσιάζεται μεταπολεμικῶς ὡς ἀκολούθως (πίναξ 1).

Ταχὺς ρυθμὸς ἀναπτύξεως τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν στόλου

Ὁ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικὸς στόλος τῆς χώρας ἐσημείωσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σημαντικὴν πρόοδον, ἡ δὲ δύναμις του ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1970 εἰς 2.315 πλοῖα μὲ 13.591.656 τόνους. Τὸ γεγονός τοῦτο κατατάσσει τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν ἐβδόμην θέσιν εἰς τὰς διεθεῖς στατιστικάς. Τὸ ἐπίτευγμα δὲ τοῦτο γίνεται ἰδιαιτέρως αἰσθητόν, ἂν ἀναλογισθῇ τις ὅτι ἡ προσκτηθεῖσα εἰς τὸ ἔθνικόν νηολόγιον χωρητικότης δὲν ἀποτελεῖται ἀπὸ παρῆλικα πλοῖα ἀλλὰ εἰς μέγα ποσοστὸν ἀπὸ νεότευκτα. Ὡσαύτως προσετέθησαν νέαι μεγάλα μονάδες, μὲ συνέπειαν τὴν ἐπαύξησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἀξιόλογος, ἐπομένως, εἶναι ἡ συντελεσθεῖσα πρόοδος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς βελτιώσεως τῆς χωρητικότητος ἀπὸ ἀπόψεως συνθέσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τόσον ἀναφορικῶς μὲ τὸν τύπον τοῦ πλοίου, ὅσον καὶ τῆς ἡλικίας. Ἡ βελτίωσις τῆς συνθέσεως ἀκολουθεῖ σταθερῶς τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος.

Αἱ ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις κατέβαλλον συνεχῶς προσπάθειαις διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμόν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν προσαρμογὴν αὐτῆς

Πίναξ 1

Έτος	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητας (κ.ο.χ.)
1949	561	2.377.254
1950	616	2.546.312
1951	696	3.303.009
1952	701	3.641.885
1953	759	4.304.830
1954	902	6.436.030
1955	1.014	6.436.030
1956	1.162	7.845.697
1957	1.352	9.892.063
1958	1.471	11.372.651
1959	1.502	12.157.282
1960	1.504	12.974.807
1961	1.881	12.876.201
1962	1.941	13.279.928
1963	2.097	14.998.464
1964	2.197	15.661.484
1965	2.474	17.988.192
1966	2.697	19.675.351
1967	2.848	21.365.295
1968	3.028	24.071.576
1969	3.065	26.824.008
1970	3.543	30.417.075

Πηγή: ΑΡΓΩ, Υ.Ε.Ν. Ε.Σ.Υ.Ε.

εις τās ταχέως μεταβαλλομένης διεθνείς απαιτήσεις από απόψεως ζητήσεως χωρητικότητας.

Η πορεία του υπό ελληνικήν σημαίαν εμπορικού στόλου διά τὰ έτη 1904 - 1970 παρουσιάζεται εις τόν πίνακα 2.

Το έκ τής ναυτιλίας συνάλλαγμα

Αί σημειωθείσαι εϋνοϊκάι εξέλιξεις εις τήν ελληνικήν εμπορικήν ναυτιλίαν δημιουργοῦν τās προϋποθέσεις διά τήν εις τὸ μέλλον δυναμικήν ανάπτυξιν τῶν έκ τής πηγῆς ταύτης συναλλαγματικῶν ἐσόδων τῆς χώρας.

Η ραγδαία αύξησις τῶν εισπράξεων ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ὡδήγησεν εις ὑπερδιπλασιασμόν αὐτοῦ ἐντὸς τῆς ληγούσης δεκαετίας 1960-1970.

Η ἰδιαιτέρως εϋνοϊκή αὐτῆ εξέλιξις διά τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας καθίσταται ἀκόμη περισσότερον ἐκδηλος, ἐάν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι ποσά

Πίναξ 2

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

(ὕπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν)

διὰ τὰ ἔτη 1904 — 1970

Ἔτος	Ἀριθμὸς σκαφῶν	Χωρητικότης (κ.ο.χ.)
1904	212	350.497
1905	214	348.763
1906	231	373.222
1907	255	421.743
1908	282	482.055
1909	287	484.193
1910	298	499.184
1911	322	560.475
1912	346	648.667
1913	365	705.897
1914	407	820.861
1919	205	290.793
1920	294	496.996
1921	342	587.250
1922	361	657.604
1923	391	747.474
1924	396	756.912
1925	448	894.542
1926	457	921.861
1927	474	1.025.730
1928	515	1.187.508
1929	516	1.266.685
1930	546	1.390.899
1931	539	1.397.782
1932	551	1.470.064
1933	537	1.417.071
1934	550	1.507.260
1935	589	1.711.165
1936	606	1.800.850
1937	613	1.855.435
1938	638	1.889.269
1939	607	1.780.666
1948	355	1.286.161
1949	357	1.329.257
1950	386	1.348.874

Έτος	Άριθμός σκαφῶν	Χωρητικότητα (κ.ο.χ.)
1951	373	1.277.008
1952	489	1.270.408
1953	461	1.186.877
1954	478	1.262.567
1955	486	1.295.832
1956	516	1.424.525
1957	549	1.563.106
1958	616	1.905.335
1959	827	3.334.333
1960	1.043	5.384.348
1961	1.165	6.393.796
1962	1.232	6.774.462
1963	1.314	6.938.042
1964	1.442	7.248.866
1965	1.570	7.233.436
1966	1.734	7.840.826
1967	1.846	8.058.108
1968	1.944	9.231.758
1969	2.104	11.132.998
1970	2.315	13.591.656

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping, Ε.Σ.Υ.Ε., Υ.Ε.Ν.

συναλλάγματος εκ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εισρέουν καὶ ὑπὸ τὴν μορφήν κεφαλαίων, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τὸ εἰσαγόμενον ὑπὸ ἐφοπλιστῶν ἢ ναυτιλλομένων συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκινήτων ἐν Ἑλλάδι ἢ ὑπὸ μορφήν μετατρεψίμων καταθέσεων εἰς συνάλλαγμα κλπ.

Ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ὑπερβαίνει, ἐν τούτοις, κατὰ πολὺ ἐκείνον τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων πόρων, ἔτι δὲ μᾶλλον ἐκείνον τῶν ἐξαγωγῶν.

Ἡ ἐξέλιξις ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, συνόλου ἀδήλων πόρων καὶ ἐξαγωγῶν παρουσιάζεται εἰς τὸν πίνακα 3.

Πίναξ 3
Δείκται 1960 = 100

*Έτη	Ναυτιλιακόν	Σύνολον ἀδήλων πόρων	*Εξαγωγαι
1960	100,0	100,0	100,0
1961	133,3	117,0	112,3
1962	142,1	138,9	116,3
1963	163,8	166,3	141,8
1964	192,4	175,5	147,8
1965	214,1	201,1	158,6
1966	238,5	232,7	193,4
1967	280,4	241,2	217,0
1968	317,5	263,0	222,9
1969	316,5	287,7	254,2
1970	346,0	344,5	294,3

Πηγή: Τράπεζα τής Ελλάδος.

Ώσαύτως τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας ἀποκτηθὲν συνάλλαγμα κατὰ τὰ τελευταῖα 5 ἔτη ἔχει ὡς ἀκολούθως (πίναξ 4).

Πίναξ 4
Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας συνάλλαγμα
(Ἄξια εἰς ἑκατ. δολλ.)

	1966	1967	1968	1969
Ναῦλοι ἐμπορευμάτων καὶ εἰσι- τήρια	20,4	24,3	24,2	23,4
*Ἐμβάσματα ναυτιλλομένων	37,5	41,0	50,5	54,4
*Ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν	113,9	122,4	137,4	143,4
*Ἀνεφοδιασμός — *Ἐπισκευαί	5,5	11,2	13,4	9,7
Εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα	4,7	15,0	16,2	10,3
Φορολογία ἐφοπλισμοῦ	0,5	0,6	1,2	0,9
Σύνολον	182,5	214,5	242,9	242,1

Πηγή: Τράπεζα τής Ελλάδος.

Εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος
(εις εκατ.)

	1960	1961	1962	1963
Η.Π.Α.	1.782	1.803	1.955	2.103
Ήνωμ. Βασίλειον	2.052	2.097	2.145	2.209
Δυτ. Γερμανία	818	926	995	1.055
Νορβηγία	847	885	914	991
Ίαπωνία	318	335	388	440
Ίταλία	496	555	601	682
Όλλανδία	476	524	568	591
Σουηδία	530	553	582	613
Δανία	264	264	272	287
Βέλγιον - Λουξεμβούργον	238	178	226	248
Καναδάς	202	211	212	227
Ίσπανία	43	43	77	82
Έλλάς	77	102	109	125
Φιλλανδία	95	106	108	124
Αύστρια	18	22	27	35
Πορτογαλία	24	19	27	19
Έλβετία	40	45	48	53
Τουρκία	17	16	22	30

Πηγή : O.E.C.D. Occasional Studies — July 1970.

Βασικός συντελεστής του δυναμικού, τον όποιον εμφανίζουν αι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος υπήρξεν η ταχεία ανάπτυξις του εμπορικού μας στόλου (βλ. πίνακα). Τοῦτο δὲ ἀναμένεται νὰ ἰσχύσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον. Ἀκόμη δὲ περισσότερο προβλέπεται ὅτι συνεπεῖα τῶν ληφθέντων μέτρων διευρύνσεως τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καὶ ἐν γένει τῆς στενωτέρας συνδέσεως τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν μετὰ τῆς πατρίδος των

5

διαφόρων χωρῶν κατὰ τὴν δεκαετίαν 1960 - 1969
(δολλ.)

1964	1965	1966	1967	1968	1969
2.314	2.414	2.608	2.790	2.969	3.131
2.318	2.481	2.509	2.735	2.856	2.918
1.194	1.336	1.467	1.581	1.720	1.875
1.091	1.171	1.250	1.431	1.552	1.476
590	678	816	908	1.100	1.343
742	833	935	1.080	1.145	1.230
721	749	804	852	965	1.053
657	676	704	763	811	852
319	355	385	426	433	495
288	326	348	396	438	490
255	260	272	338	352	363
99	113	139	152	237	301
147	164	183	214	243	242
144	155	166	171	176	189
40	43	57	67	74	92
19	24	24	30	37	49
55	64	68	70	78	49
25	22	31	29	36	49

θὰ ἐπέλθῃ ταχύτερα αὐξήσεις τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν ἐσόδων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ πλησιάσωμεν τὸ κατὰ κόρον ἔσοδον εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν ἀνεπτυγμένων βιομηχανικῶν χωρῶν, τὰ ἐκ τῆς ναυτιλίας ἔσοδα τῶν ὁποίων, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως κατὰ τὴν περίοδον 1960-1969, παρατίθενται εἰς τὸν ἐπόμενον πίνακα 5.