

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΟΥ Δ. ΚΥΡΚΙΛΙΤΣΗ

Ὁμοτίμου Καθηγητοῦ Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Πειραιῶς

Τὰ ἐνδιαφέροντα τοῦ παρόντος διεθνοῦς ἐπιστημονικοῦ συνεδρίου ναυτιλιακῆς οἰκονομικῆς εἶναι ἐκδήλως εὐρέος φάσματος. Τὰ θέματα οἰκονομικοῦ χαρακτήρος τῆς περὶ τὴν ναυτιλίαν δραστηριότητος καὶ καθ' ἑαυτὰ εἶναι πολλὰ καὶ ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων ἔχουν κοινὰ σημεῖα καὶ ἀνάγονται εἰς συναφῆ θέματα ἀφορῶντα εἰς τὰς οἰκονομικὰς μονάδας — τὰς ἐπιχειρήσεις — τῶν λοιπῶν παντοειδῶν δραστηριοτήτων. Προκειμένου περὶ ἐπιστημονικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν πρέπει εὐθὺς ἀμέσως νὰ λεχθῆ, ὅτι ἀπὸ πολλῶν πλευρῶν παρουσιάζουν ἰδιωτυπίας ποὺ ἀπαιτοῦν ἰδιάζουσας ἐξέτασιν. Ἡ ἐξέτασίς των ὁμως, εἶναι προφανές ὅτι, δὲν δύναται νὰ προσλάβῃ ἀπολύτως θεωρητικὸν χαρακτήρα, καθόσον τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένα πρὸς τὴν πρᾶξιν, ποὺ συνήθως ἀποκαλοῦμεν ἐφαρμογὴν πολιτικῆς ἢ στρατηγικῆν. Ἐκ τῆς κατ' ἀνάγκην ἐπομένως συνεξετάσεως ἀρχῶν ἐκ τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς θεωρίας, ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐκ τῆς πράξεως εἰς τὴν ναυτιλίαν ἀνακυπτόντων προβλημάτων, διαμορφοῦνται ὁ εἰδικὸς κλάδος θεωρίας καὶ πολιτικῆς τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομικῆς.

Τὰ χρηματοδοτικὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας εἶναι, ὡς ἐκ τούτου, καὶ αὐτὰ ἐξ ἐκεῖνων ποὺ ἐπιβάλλουν καὶ ἐπιδέχονται ἀφ' ἐνὸς ἀναγωγὴν εἰς τὴν γενικὴν οἰκονομικὴν θεωρίαν, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰδίκευσιν διερευνήσεως, ποὺ θὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὰς ἀποχρώσεις καὶ ἰδιορρυθμίας, ὅπως προβάλλονται ἀπὸ τὴν πρᾶξιν κατὰ τὴν ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ποῖον ἐπομένως ἐνδείκνυται νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ εἰδικευμένου πεδίου ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης, τὸ σχῆμα ἢ ἡ διαγραμματικὴ παράστασις, ἐντὸς τῆς ὁποίας νὰ ἐντάσσωνται τὰ χρηματοδοτικὰ θέματα τῆς ναυτιλίας ἐν ὄψει καὶ τῶν ἰδιορρυθμιῶν τῆς;

Π ρ ὶ τ ο ν. Εὐθὺς ὡς γίνῃ λόγος περὶ χρηματοδοτήσεως, πρόδηλον εἶναι, ὅτι θὰ πρέπει νὰ γίνων ἀναφοραὶ εἰς σειρὰν ἀρχῶν ἐκ τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς θεωρίας ὅπως : αἱ περὶ νομίσματος καὶ πίστεως, αἱ ἀρχαὶ τῆς ἐπιχειρηματικῆς

* Τὸ ἀνωτέρω θέμα ἀπετέλεσε ἀντικείμενον εισηγήσεως γενομένης τὴν 17ην Σεπτεμβρίου 1976 εἰς τὸ συνέλθον εἰς Πειραιᾶ Διεθνὲς Συνέδριον Ναυτιλιακῆς Οἰκονομικῆς (16-18 Σεπτεμβρίου 1976).

δράσεως, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα πού παντοειδῶς συμπράττει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν δρᾶσιν, τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν συμπεριφορὰν τοῦ καταναλωτοῦ, τὴν ζήτησιν δηλαδὴ ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ἔναντι τῆς προσφορᾶς αὐτῶν, καθὼς καὶ ἄλλων ἀρχῶν μὴ ἐξαντλητικῶς ἀναφερομένων ἐναυθῶ. Μεταξὺ τούτων εἰδικῶς πρέπει νὰ μνημονευθῇ ὁ ρόλος τοῦ Κράτους, ὡς καθολικοῦ ἀντιλήπτορος πάσης οικονομικῆς ἐνεργείας εἰς τὴν σύγχρονον ἐποχὴν, ὅπου ἡ κρατικὴ ἀποστολὴ, ὡς ἔκφρασις τῶν ροπῶν, τάσεων καὶ ἐπιδιώξεων τῶν ἐπὶ μέρους ρευμάτων πού συγκροτοῦν τὸ κοινωνικο-οικονομικὸν σύνολον κάθε πολιτείας, ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν, διὰ τῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ καὶ κάθε ἄλλης διοικητικῆς πράξεως, ἐφαρμογὴν μέτρων, δηλαδὴ ἄσκησιν πολιτικῆς, ἀπάτατος σκοπὸς τῆς ὁποίας νὰ εἶναι ὁ συνδυασμός, ἡ ἱκανοποίησις καὶ ἰσορροπήσις ὄλων τῶν σκοπῶν καὶ συμφερόντων. Διὰ τῆς παρεμβάσεώς του, μὲ ἄλλους λόγους, τὸ Κράτος κλίνειν, νὰ ἀριστοποιήσῃ ἔτσι τὰ συμφέροντα τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἀλλὰ καὶ ταυτοχρόνως νὰ διασφαλίσῃ τὰ ἐθνικὰ συμφέροντα, ἅρα καὶ τὴν ἐπιβίωσιν τοῦ ἔθνους, δι' ἐναρμονίσεως πρὸς τὰς ἐξελίξεις καὶ γεγονότα ἐντὸς τοῦ εὐρύτερου γεωοικονομικοῦ χώρου τῆς διεθνούς οικονομίας.

Δεύτερον : Ὅλα αἱ μνημονευθεῖσαι πλευραὶ, εἴτε μὲ πλήρη ἀμεσότητα εἴτε μὲ ἐμμεσότητα καὶ κάποια ἀπόστασις, συνδεσμολογοῦνται πρὸς τὸ πρόβλημα τῆς χρηματοδοτήσεως. Καὶ ἐνῶ ἐνέχουν, ἡ κάθε μία, τὰ ἐκ τῆς γενικῆς θεωρίας δι' αὐτὴν στοιχεῖα, λόγῳ τῶν ἐκ τῆς πράξεως ἐπιπτώσεων, προάγουν ἀναγκαστικὰ τὸ θέμα πρὸς εἰδικὴν θεώρησιν, ἡ ὁποία εἶναι δυσχερὲς πλεον νὰ διαχωρισθῇ ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν ἢ πολιτικὴν. Ἡ ἐπιστημονικὴ ἐπομένως ἐξέτασις θὰ ἔχῃ καὶ αὐτὴ, ἐν προκειμένῳ, τὴν ἰδιοτυπίαν τῆς συνισταμένην εἰς τὴν ταυτοχρόνον, ὡς ἐλέχθη ἤδη, ἐξέτασιν τῆς θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς πλευρᾶς, ἐνῶ ἐξ ἄλλου διὰ νὰ εἶναι πλήρης πρέπει νὰ εἶναι ἐκτενὴς καὶ ἀναλυτικὴ εἰσδύουσα εἰς βάθος καὶ ἐκτεινομένη εἰς πλάτος.

Τρίτον : Ἐνα πρόσφορον, ἀλλὰ ἀναλυτικώτερον κάπως, σχῆμα διαγραμματικὸν τοῦ ὄλου προβλήματος, ἐπηραζομένου ἀπὸ ὅλας τὰς προμνησθεῖσας πλευρᾶς, δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ μὴ περιλάβῃ κατὰ βάσιν τὰ ἐξῆς συνιστώντα τὴν ὁλότητά του μέρη :

— Τὴν ζήτησιν — ἀντλησιν ἢ ἐξεύρεσιν — κεφαλαίων ἀπὸ τοῦς ἐπιχειρηματικοῦς φορεῖς τῆς ναυτιλίας.

— Τὴν προσφορὰν κεφαλαίων διὰ ναυτιλιακὴν ἐπένδυσιν καὶ λειτουργικὴν δραστηριότητα, τῆς ὁποίας, προσφορᾶς, πηγαὶ καὶ φορεῖς δύνανται νὰ εἶναι τόσον ἡ ἰδιωτικὴ οἰκονομία, μέσω τῶν ὀργανισμῶν συγκεντρώσεως κεφαλαίων — τράπεζαι, ὄμιλοι κεφαλαιούχων, καὶ ἕτεροι πιστωτικοὶ ὀργανισμοὶ — ὅσον καὶ ὁ τομεὺς τῆς δημοσίας οικονομίας, δηλ. τὸ Κράτος.

— Τὰ νομισματικὰ, συναλλαγματικὰ ἀλλὰ καὶ νομικῆς φύσεως προβλήματα πού προκύπτουν, διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ὡς μονάδα, ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν ἰδιότυπον φύσιν τῆς ὡς βιομηχανίας θαλάσσης μὲ ἀπροσδιόριστα ἢ κινητὰ καὶ μεταβλητὰ τὰ ὄρια εἰς τὸν θαλάσσιον χῶρον δράσεώς της.

— Τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν, ἀπὸ ἀπόψεως ἰδία τῶν στόχων του, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ὑπ' αὐτοῦ χρησιμοποιούμενον κεφάλαιον — ἐπενδεδυμένον καὶ ρευστὸν — ἀλλὰ καὶ τὸν ἔμψυχον ἀνθρώπινον παράγοντα καθὼς καὶ τὴν ἀξιολόγησιν τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

— Εἰδικώτερον τὸν ἐπιχειρηματίαν τῆς θαλάσσης ἀπὸ πλευρᾶς προοπτικῶν του καὶ προγνώσεως τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν κυμάνσεων.

— Τὴν συμπεριφορὰν ἢ πολιτικὴν ἢ στάσιν τῶν Κρατῶν ἐπὶ μέρους ἀλλὰ καὶ ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως ἐναντι τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ κάθε δραστηριότητος ἢ ἀπασχολήσεως ἀμέσως ἢ ἠμέσως συνδεομένης μὲ τὴν ναυτιλίαν.

Τὸ διάγραμμα τοῦτο πιθανῶς δὲν καλύπτει οὔτε ἐξαντλεῖ τὸ ὅλον πρόβλημα, τὸ τῆς χρηματοδοτήσεως, ἐνδεχομένως ὅμως καὶ νὰ ὑπερβαίνει τοῦτο, ἂν τὸ περιορίζαμεν εἰς στενωτέραν ἔννοιαν. Ἀποτελεῖ πάντως ἓνα εἶδος, μίαν σειρὰν γενικῶν τίτλων, ὑπὸ τοὺς ὁποίους ὅπωςδήποτε ὑπείσρχονται πληθὺς λεπτομερικῶν ζητημάτων. Ἡ παροῦσα εἰσήγησις ὅμως δὲν προώριστα νὰ καλύψῃ ἀναλυτικῶς ὅλον αὐτὸν τὸν εὐρύτατον ὀρίζοντα. Διότι τότε θὰ ἐπρόκειτο περὶ ἔργου ὅπερ, ὡς ἐκ τῆς σοβαρότητός του, θ' ἀπῆτει ἐπιμερισμὸν τῶν ἀντικειμένων εἰς ὀμάδα ἐργασίας καὶ ἄρα ὑπερβαίνει τὰς δυνατότητας ἑνὸς ἀτόμου. Ἐξ ἄλλου, καὶ ἂν εἶχε συντελεσθῆ τοιαύτης ἐκτάσεως ἐρευνητικὸν ἔργον, ἢ παρουσίας του θ' ἀπῆτει πραγματείαν μεγάλων διαστάσεων ἐκφεύγουσαν τῶν χρονικῶν ὀρίων τῶν ὀμιλιῶν τοῦ παρόντος συνεδρίου. Ἐφ' ᾧ καὶ τὸ πλαίσιον τῆς εἰσηγήσεως θὰ περιορισθῆ εἰς τὰ ἐλάχιστα δυνατὰ ὄρια. Διὰ τοὺς ἐκτεθέντας λόγους ἀλλὰ καὶ χάριν ἀπλουστερίας προβολῆς τῶν σκέψεων καὶ παρατηρήσεων θ' ἀποφύγωμεν πολυσυνθέτους διακρίσεις καὶ ὑποδιαίρέσεις, περιοριζόμενοι εἰς δύο μόνον τίτλους: τὴν προσφορὰν καὶ τὴν ζήτησιν κεφαλαίων. Αὐτονόητον ὅμως, ὅτι, ὑπὸ τοὺς τίτλους αὐτοὺς, θὰ ἐπιδιώξωμεν νὰ παρουσιάσωμεν, ὅ,τι εἶναι συναφές καὶ ἐγείρεται ὡς ἰδιάζον πρόβλημα διὰ τὴν κεφαλαιοδοτικὴν καὶ τὴν κεφαλαιοληπτικὴν πλευρὰν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἀπαραίτητον θεωροῦμεν, πρὸ τῆς εισόδου εἰς τὴν διαπραγματεύσιν τοῦ θέματός μας, νὰ προβῶμεν εἰς τὸν καθορισμὸν μερικῶν ἐννοιῶν καὶ ὄρων, δηλαδὴ τοῦ περιεχομένου των, ὅπως θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐνταῦθα, καὶ νὰ διαγράψωμεν τὰ ὄρια καὶ τὴν ὀπτικὴν γωνίαν ὑπὸ τὴν ὁποίαν θὰ γίνῃ ἡ ἐξέτασις τοῦ θέματος.

Ἡ ναυτιλιακὴ οἰκονομική, ὑπὸ τὴν εὐρυτάτην ἔννοιάν της, περιλαμβάνει, ὡς γνωστὸν, πολλὰς περὶ τὴν ναυτιλίαν ἐπιχειρηματικὰς δραστηριότητας, ὅπως τὴν ἐφοπλιστικὴν ναυτιλιακὴν δρᾶσιν, ὡς ἐκτελοῦσαν ἔργον θαλασσίων μεταφορῶν, τὴν ναυπηγικὴν, ὡς ἐπιχειρήσιν κατασκευαστικὴν νέων πλοίων, ἐπισκευαστικὴν ἢ μετασκευαστικὴν, τὴν πρακτόρευσιν, τὴν ἐπιχειρηματικότητα περὶ τὴν ἀγοραπωλησίαν πλοίων, τὰς ναυλώσεις κ.ἄ.

Ἡ χρηματοδότησις ἐκ παραλλήλου, ὡς ἔννοια ἐξευρέσεως καὶ ἐφοδιασμῶ εἰς κεφάλαια, ἀφορᾷ ἐπίσης εἰς ὅλας τὰς ἀνωτέρω ναυτιλιακὰς δραστηριότητας, ὅπως ἄλλωστε εἰς κάθε ἐπιχειρηματικὴν δρᾶσιν. Μία πλήρης

καὶ ἐκτενῆς ἔρευνα, ἐπομένως, τῆς χρηματοδοτικῆς πλευρᾶς, θὰ ἔπρεπε νὰ διερευνηθῇ τὰ προβλήματα εἰς ὅλον τὸν κύκλον τῶν καὶ λύσεις τῶν προβλημάτων νὰ ὑποδείξῃ. Ὡς ἐκ τοῦ αὐτοπεριορισμοῦ ὅμως τῆς παρουσίας εἰσηγήσεως εἰς στενώτερα ὄρια, ἔπονται τὰ ἑξῆς: ὡς ναυτιλιακὴν δραστηριότητα θὰ νοοῦμεν: α) τὴν ναυπηγικὴν, ὡς κατασκευαστικὴν, ἐπισκευαστικὴν καὶ μετασκευαστικὴν, β) τὴν ἐφοπλιστικὴν, ὡς ἐκτελοῦσαν ἔργον μεταφορᾶς καὶ γ) διὰ τὰ χρηματοδοτικὰ προβλήματα τούτων θὰ γίνῃ ἀπλῶς ἐπισήμανσις ἢ ἄλλως διαπίστωσις καὶ παρουσιάσις τῶν κυριωτέρων ἐξ αὐτῶν, χωρὶς νὰ ὑποδεικνύωνται λύσεις, ἐκτὸς ἴσως ἐλάχιστων σκέψεων. Κάθε τι πέραν τούτων ἀφήνεται εἰς τὰ ἐνδιαφέροντα καὶ τὴν ἔρευναν τῶν εἰδικευμένων εἰς τὰ πράγματα.

Ἡ προσφορὰ κεφαλαίων. Ἐξετάζοντες τὴν πλευρὰν τῆς προσφορᾶς κεφαλαίων θ' ἀσχοληθῶμεν κυρίως μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἐπαρκείας διαθέσιμων κεφαλαίων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν, ὅπως διαμορφοῦνται ἐκ τοῦ ἀντιθέτου ρεύματος, ἦτοι τῆς ζητήσεως κεφαλαίων, λαμβανομένης πάντοτε ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς τιμῆς ἢ ἀμοιβῆς ποῦ ἀξιοῦται ἀπὸ τὴν προσφορὰν καὶ ποῦ δύναται νὰ καταβληθῇ ἀπὸ τὴν ζήτησιν.

Τὸ θέμα τῆς ἐπαρκείας κεφαλαίων ὁδηγεῖ ἀμέσως εἰς τὴν διάκρισιν μεταξύ χωρῶν ἢ ἐθνικῶν οικονομιῶν μὲ ἐπάρκειαν καὶ χωρῶν μὲ ἀνεπάρκειαν ἢ στενότητα κεφαλαίων. Αἱ πρῶται διαθέτουσαι πλεονάσματα κεφαλαιακὰ προώρισται νὰ καλύψουν τὴν ζήτησιν κεφαλαίων καὶ ἐντὸς καὶ πέραν τῶν ὁρίων τῆς ἰδίας τῶν ἐθνικῆς οἰκονομίας. Ἡ διάκρισις αὐτὴ δὲν εἶναι ταυτόσημος πρὸς τὴν διάκρισιν ποῦ γίνεται εἰς τὴν θεωρίαν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου μεταξύ χωρῶν πλουσιῶν εἰς κεφάλαια καὶ πτωχῶν εἰς κεφάλαια. Διότι εἶναι δυνατόν χωρὶς μὲ σχετικὴν ἀνεπάρκειαν (σχετικῶς πτωχαί) κεφαλαίων νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ χρηματοδοτήσουν ἐπαρκῶς ὄρισμένον τομέα δραστηριότητος ἐντὸς τῆς ἐθνικῆς τῶν οἰκονομίας.

Μία γενικὴ παρατήρησις θὰ διατυπωθῇ εἰς τὸ σημεῖον αὐτό. Ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἔχει προσλάβει ἐν τῷ συνόλῳ τῆς γιγαντιαίας διαστάσεως, μὲ σχηματισμὸν τεραστίων μεγεθῶν κεφαλαίων διαθέσιμων ἵνα καλύψουν, τὰς ἀνάγκας τῆς ζητήσεως καί, ὡς νομίζομεν, δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ τεθῇ, ὡς ἄλλοτε εἰς τὸ παρελθόν, ζήτημα σπάνιος κεφαλαίων ἐπαρκῶν, ἵνα ἀντικρυσθῇ ἢ ἐκδηλουμένη ζήτησις. Ὅλγαι, ἴσως, τὸν ἀριθμὸν, ἀλλὰ τεραστίου οἰκονομικοῦ δυναμισμοῦ εἰς διαθέσιμα κεφάλαια ἐθνικαὶ οἰκονομίαι — μεταξύ τούτων ὀπωσδήποτε αἱ Η.Π.Α., ἢ Ὁμοσπονδιακὴ Δημοκρατία τῆς Γερμανίας, τὸ Ἠνωμένον Βασίλειον καὶ ἡ Ἰαπωνία, — μὲ ὀργανωμένας κεφαλαιαγορὰς — εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρουν εἰς χώρας στενότητος κεφαλαίων, ἐπαρκῆ χρηματοδότησιν. Ἀπὸ ἀπόψεως δὲ γενικῆς οἰκονομικῆς καὶ δὴ νομισματικῆς θεωρίας, διὰ τὰς χώρας αὐτάς τῆς ἀφθονίας κεφαλαίων, τὸ πρόβλημα τῆς ἐπιτόκτου προτιμήσεως ρευστότητος καθίσταται καθ' αὐτὸ πρόβλημα συναρτησιακὸν πρὸς τὴν ἀξιοῦσιν ἀμοιβῆν τοῦ κεφαλαίου, ποῦ εἰς τὴν ἀπλουστάτην ἔκφρασιν τοῦ εἶναι ἐπιτόκτου τὸ κόου. Ἀπλουστάτην ὅμως, σπεύδομεν νὰ εἴπωμεν, διότι τὸ ἐπίπεδον τόκου δὲν εἶναι ἐν προκειμένῳ μεμονωμένη μαθηματικὴ ἔννοια καὶ

ἔκφρασις ἀλλὰ συνισταμένη σειρᾶς παραπληρωματικῶν προϋποθέσεων, μεταξύ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται ζητήματα ἐγγυήσεων, πίστεως ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἐμπιστοσύνης, προτιμήσεων τοῦ κεφαλαιοδότη πρὸς ὀρισμένας μορφάς ζητήσεως (ναυπηγικὴν, μεσοχρόνιον, μακρόνιον πίστιν κ.ά.), χρονοδιαγράμματα καὶ ὅροι ἐπαναπληρωμῆς — ἐπιστροφῆς — τοῦ δανείου, κίνδυνοι πολλῶν φύσεων καὶ προβλήματα μετακινήσεως κεφαλαίων, ἤτοι συναλαγματικῶν περιορισμῶν, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ χρηματοδοτήσεων ἐκτὸς τῶν ὀρίων τῆς ἐπικρατείας τῆς χρηματοδοτοῦσης οἰκονομίας.

Ἐξ ἄλλου ἐξεταστέα εἶναι ἡ μορφή τοῦ φορέως ἢ ἡ πηγή τῆς χρηματοδοτήσεως, ἂν εἶναι δηλαδὴ τὸ ἰδιωτικὸν κεφάλαιον — τράπεζαι ἢ ὄμιλοι ἢ συνδικάτα χρηματοδοτήσεως, ὡς λέγονται — ἢ τὸ δημόσιον. Ὁ τελευταῖος κυρίως ἐκδηλοῦται, ὄχι τόσον εἰς τὴν χορήγησιν αὐτουσίου τοῦ κεφαλαίου, ὅσον εἰς ἐφαρμογὴν κυβερνητικῆς πολιτικῆς, ἢ ὅποια διὰ ποικίλων κινήτρων εὐνοεῖ ἢ ἐπικουρεῖ τὴν ἀπὸ ἔθνικους πόρους ἢ τὸ διεθνὲς κεφάλαιον χρηματοδοτήσιν, εἴτε παρέχουσα εὐχέρειαν ἀπὸ συναλλαγματικούς περιορισμούς διὰ τὴν δανειοδότησιν καὶ ἐπαναπληρωμὴν τοῦ δανείου, εἴτε ἐπιδοδοῦσα περὶ τὴν ναυτιλίαν δραστηριότητα, ὅπως τὴν ναυπηγικὴν — κατασκευαστικὴν μετασκευαστικὴν ἢ ἐπισκευαστικὴν, εἴτε ἐγγυωμένη τὴν δανειοδοτικὴν διαδικασίαν.

Φανερόν, ἐν συμπεράσματι, γίνεται, ὅτι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς προσφορᾶς κεφαλαίων, τὸ πρόβλημα τῆς ἐπαρκειᾶς κεφαλαίων δὲν φαίνεται ὑφιστάμενον ἐπὶ διεθνούς κλίμακος, λόγῳ τῶν ὑπερεπαρκῶν κεφαλαίων σὲ χώρες μεγάλης σωρεύσεως διαθεσίμων κεφαλαίων, περιοριζόμενον εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ἀξιουμένης ἀμοιβῆς τοῦ κεφαλαίου. Τοῦτο, ὡς ἐλέχθη, εἶναι πρόβλημα συναρτήσεως πρὸς τὰς παραπληρωματικὰς τῆς ἀμοιβῆς αὐτοῦ προϋποθέσεις ὡς λ.χ. αἱ ἐγγυήσεις πρὸς τὰς συναλλαγματικὰς διατάξεις καὶ περιορισμούς τῶν ἐπὶ μέρους χωρῶν, ὁμοῦ μετὰ τῶν προβλημάτων τῶν προτιμήσεων τῶν διαθεσίμων διὰ προσφορὰν κεφαλαίων, ἀμέσως συνδεδεμένων πρὸς τὰς μορφάς τῆς ζητήσεως. Ἐφ' ᾧ καὶ εἰσερχόμεθα εἰς τὴν πλευρὰν τῆς ζητήσεως κεφαλαίων διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἢ ὅποια θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ καὶ λεπτομερειακώτερον.

Ἡ ζήτησις κεφαλαίων διὰ τὴν βιομηχανίαν θαλασσιῶν μεταφορῶν — ὑπὸ τὴν περιοριστικὴν ἔννοιαν ποῦ ἀρχικῶς, ὡς ἐτέθη, ἐξετάζεται τὸ θέμα ἐνταῦθα — διακλαδίζεται πολυτρόπως καὶ ἀντιστοίχως ἐπηρεάζει τὴν προσφορὰν. Ὡς πρὸς τὸ εἶδος τῶν σκαφῶν, διὰ τὰ ὅποια προορίζεται, δύναται νὰ ἀφορᾷ εἴτε εἰς τὴν κατασκευὴν νεοτεύκτων σκαφῶν, εἴτε εἰς τὰς ἐπισκευὰς ἢ μετασκευὰς. Ἐξ ἄλλου ὁ ἐπιζητῶν κεφάλαια δύναται νὰ εἶναι εἴτε ἀπ' εὐθείας ἢ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις εἴτε ἡ ναυπηγικὴ. Ἡ ζήτησις δηλαδὴ δύναται νὰ εἶναι ἄμεσος ἢ ἔμμεσος. Ἐφ' ὅσον δὲ ἀφορᾷ κατ' ἄμεσον τρόπον ἰδιαιτέρως εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν, ἢ δὲ χρηματοδοτήσις πρόκειται νὰ διενεργηθῇ ἀπὸ πιστωτικούς ὀργανισμούς, ὅπως αἱ τράπεζαι ἢ ὄμιλοι — συνδικάτα — χρηματοδοτήσεως, εἰς τὴν διακλάδισιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ συμπεριληφθῇ ἀκόμη: ἡ μορφή, ἡ ἱστορία, ἡ κεφαλαιακὴ συγκρότησις, ἢ σύνθεσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ γενικῶς ἡ συγκρότησις τοῦ φορέως τῆς ζητήσεως.

Ἡ περιγραφεῖσα διάρθρωσις ἀποτελοῦσα τὴν ἐσωτερικὴν δομὴν τῆς ζη-

στέον ἂν πρόκειται περὶ σκάφους ἢ σκαφῶν ἀνηκόντων εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν νομικῆς προσωπικότητος ἐπιχείρησιν ἢ τὸν αὐτὸν ἢ πλείονας πλοιοκτητῆς ἀλλὰ λειτουργούντων πλείονας ἐπιχειρήσεις μὲ χωριστὴν νομικὴν προσωπικότητα — μία ἔταιρία ἓνα πλοῖον (one company one vessel). Εἰς τὰς ἐγγυήσεις ἐπιδιώκεται νὰ περιλαμβάνωνται συμβόλαια χρονοναυλώσεων μακρᾶς, μέσης ἢ μικρᾶς διάρκειας, ἢ ἐγγυήσεις κρατικοῦ χαρακτῆρος.

Τὸ θέμα τῶν χρονοδιαγραμμάτων ἀφορᾷ ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν κλιμάκωσιν τῶν χρηματοδοτικῶν καταβολῶν, ὅπως τῆς πρώτης φάσεως ποῦ ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀνάληψιν καὶ χρησιμοποίησιν τοῦ δανείου, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ εἰς τὴν ἐκ τῆς οἰκονομικοτεχνικῆς μελέτης προοπτικὴν ταμιακῶν — ρευστῶν — εἰσροῶν καὶ ἐκροῶν. Αὐτὴ πάλιν ἢμπορεῖ νὰ ἀφορᾷ εἴτε εἰς μόνον τὸ κατασκευαζόμενον ἢ ἐπισκευαζόμενον ἢ μετασκευαζόμενον σκάφος ἢ εἰς τὸ σύνολον τοῦ στόλου τῆς δανειοδοτουμένης ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ αὐτὴν τὸ χρονοδιάγραμμα εἰσροῶν — ἐκροῶν φανερόν ὅτι δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὴν ἐπενδυτικὴν πλευρὰν (Investment) ἀλλὰ περιλαμβάνει καὶ τὴν λειτουργικὴν (operational). Ὑπὸ τὸ θέμα τοῦτο — δηλαδή τῶν χρονοδιαγραμματικῶν εἰσροῶν — ἐκροῶν — θὰ ἠδύναντο νὰ συνεξεταστοῦν καὶ σημεῖα ὑπεισερχόμενα εἰς προαναφερθέντα θέματα ἢ ἀκόμη ν' ἀποτελέσουν σημεῖα καὶ πλευρὰς αὐτοτελοῦς ἐξετάσεως, ἀλλὰ μεγάλης συναφείας πρὸς τὸ ἐπίκεντρον τοῦ θέματος, ὅπως τὰ ἑξῆς : ἡ τριδιάστατος, ἂν μποροῦμε νὰ τὴν ὀνομάσωμεν ἔτσι, πολιτικὴ ἢ στρατηγικὴ χρονοναυλώσεων τῆς ἐπιχειρήσεως : ἐὰν αὕτη δηλαδή κατὰ προτίμησιν στρέφεται εἰς τὰς μακροχρονίους ἢ βραχυχρονίους ἢ εἶναι ἀπλῶς εὐκαιρισιακὴ, ἢ πολιτικὴ κεφαλαιοχρηματοδοτικῆς διαρθρώσεως, ἂν δηλαδή αὕτη ἔχει ὡς κέντρον βάρους τὰ ἴδια κεφάλαια (αὐτοχρηματοδότησιν) ἢ τὰ ξένα (τὸν δανεισμόν), ἢ κατανομὴ τῶν κεφαλαίων κατὰ διάφορον δραστηριότητα — δεξαμενόπλοια, specialized carriers, cargoliners, ἐπιβατηγά, — καὶ ἡ μορφή συνθέσεως καὶ ἐπιδόσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ πολιτικὴ αὕτη δὲν προϋποθέτει ἀπλῶς στήριξιν ἐπὶ δεδομένης, εἰς τὴν διατομὴν τοῦ χρόνου καταστάσεως, ἀλλὰ ἀναλυτικὸν σχεδιασμόν στηριζόμενον εἰς τὰς πιθανότητας μεταβλητότητος τῆς μελλοντικῆς ἀποδόσεως — δηλαδή τῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων — μὲ συναρτησιακοὺς ὑπολογισμοὺς (functional computing) ὅπου θὰ ὑπεισέλθουν σειρὰ μεταβλητῶν, ὅπως : ἡ ἀποδοτικότερα ἐν τῷ χρόνῳ χρησιμοποίησις τῶν ἰδίων καὶ ξένων κεφαλαίων — ἡ δανειακὴ ἰκανότης (debt capacity), ἡ δυνατότης ἀποκομίσεως ὠφελειῶν ἐκ τῶν μεταβολῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων (στόλου), αἱ προοπτικαὶ εἰς τὰς συναλλαγματικὰς διακυμάνσεις, συναρτῶμεναι βασικῶς καὶ πρὸς τὴν προγνωστικὴν τῶν οἰκονομικῶν κυμάνσεων, ποῦ ἀπολήγει εἰς τὴν ἀποτιμητικὴν τῆς παρούσης καθαρᾶς ἀξίας τῆς περιουσίας (Net Present Value N.P.V.). Ἡ σύνθετος αὕτη συνάρτησις, μὲ ἔστω μόνον τὰς μνησθείσας παραμέτρους, ἀποτελεῖ πλεον καὶ ὀδηγεῖ ὄχι εἰς τὸν ἀπλοῦν ἐμπειρικὸν χειρισμόν τοῦ προβλήματος τῆς χρηματοδοτήσεως, ἀλλὰ εἰς τὴν ἐξάρτησιν καὶ θεμελίωσιν αὐτοῦ ἐπὶ ἐπιστημονικῆς — καὶ δὴ οἰκονομομετρικῆς — βάσεως, ὅποτε ἡ χρηματοδότησις ὡς κεφαλαιῶδες θέμα τῆς

ναυτιλίας υπερβαίνει τὰ πεπατημένα ὄρια τῆς ἐμπειρίας καὶ καθίσταται καθ' αὐτὸ ἐπιστημονικόν.

Τὸ θέμα τῶν ἰσχυρῶν κατὰ χώρας συναλλαγματικῶν διατάξεων, περιορισμῶν καὶ κανόνων, δημιουργεῖ καὶ τοῦτο προβλήματα εἰς τὴν χρηματοδότησιν διεθνῶς, καὶ δὴ ἀμφιπλευρῶς, ἀπὸ πλευρᾶς ζητήσεως καὶ ἀπὸ πλευρᾶς προσφορᾶς κεφαλαίων. Ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ χρηματοδοτήσεως ἐπιχειρήσεων ἀπὸ κεφάλαια ἀντλούμενα καὶ προσφερόμενα ἐντὸς τῆς ἰδίας ἐθνικῆς οἰκονομίας οὐδὲν συναλλαγματικῶν χαρακτήρος πρόβλημα ἐγείρεται, ἐκτὸς ἐπιπτώσεων ἐκ τῆς εἰσαγωγῆς ὑλικῶν πληρωτέων εἰς ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα. Τὸ πρόβλημα, ὡς καθαρῶς χρηματοδοτικὸν ἐμφανίζεται, ὅταν ἡ δανειζομένη ἐπιχειρήσις ὑπόκειται εἰς τὰς συναλλαγματικὰς διατάξεις χώρας ἄλλης ἀπὸ τὴν χώραν τῆς κεφαλαιοδοτοῦσης ἀγορᾶς. Διότι ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ἐνδεχόμενον μεταβολῆς εἰς τὴν συναλλαγματικὴν ἰσοτιμίαν τῶν νομισμάτων, τὸ ὅποσον εἰς τὴν σύγχρονον ἐποχὴν τῆς νομισματικῆς διεθνῶς ἀσταθείας ἐγκλείει σοβαρὰ ἀπρόοπτα, ἢ συγκατὰθεις καὶ τῶν νομισματικῶν ἀρχῶν, ἰδίως τῆς χώρας τῆς ὀφειλέτιδος ἐπιχειρήσεως, εἶναι συνήθως ἀναγκαῖος ὄρος τοῦ δανεισμοῦ διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν τοῦ χρέους. Τὸ πρόβλημα τοῦτο μετριάζεται διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διεθνῶς δράσεως, αἱ ὁποῖαι, διατηροῦσαι κεφάλαια διαθέσιμα εἰς ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα νομισμάτων ἀποδεκτῶν διὰ τὰς διεθνεῖς πληρωμὰς, δύνανται νὰ συμβάλλονται κατὰ τὴν σύναψιν τῶν δανείων, στηριζόμεναι εἰς τὰ ἴδια τῶν διαθέσιμα, μὴ ὑποκείμεναι εἰς τοὺς ἰσχύοντας, ἰδίως εἰς τὰς ἀσθενεστέρας συναλλαγματικὰς χώρας, συναλλαγματικὸς περιορισμὸς. Παραμένει ὅμως ὡς πρόβλημα ἀπ' ἑνὸς διακυμάνσεων τῶν συναλλαγματικῶν ἰσοτιμιῶν γενικῶς, καὶ εἰδικῶς διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις μικροτέρας ἐπιφανείας, τῶν ὁποίων ἡ δραστηριότης δὲν υπερβαίνει τὰ ὄρια τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ποῦ ἀνήκουν.

Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀμοιβὴν τοῦ προσφερομένου ἵνα καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ζητήσεως κεφαλαίου, πολλὰ θὰ ἠδύναντο νὰ παρατηρηθοῦν. Τόσον ἀπὸ θεωρητικῆς ὅσον καὶ ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς προβάλλει ὡς πρῶτον θέμα ἡ διαμόρφωσις τοῦ ἐπιπέδου τοῦ τόκου ὑπὸ τὴν ἀνταγωνιστικὴν ἐπίδρασιν τῆς ζητήσεως κεφαλαίων διὰ παντοειδεῖς χρηματοδοτήσεις καὶ σκοποὺς, πηγάζοντας ἀπὸ τὰς κεφαλαιακὰς ἀνάγκας ὄλων τῶν δραστηριοτήτων — βιομηχανίας, ἔργων ἐνεργείας, ὑποδομῆς, κρατικοῦ δανεισμοῦ διὰ κάλυψιν ἐλλειμμάτων προϋπολογισμῶν δαπανῶν τῶν κρατῶν, ἢ ἐλλειμμάτων γενικώτερον τῶν ἰσοζυγίων πληρωμῶν, συναλλαγματικῶν μεταφορῶν καὶ κινήσεων κεφαλαίων διὰ σκοποὺς συναλλαγματικῶς κερδοσκοπικοὺς κ.ά. Ἐν μέσῳ ὄλων αὐτῶν τῶν ρευμάτων ζητήσεως κεφαλαίων ἐμφανίζεται καὶ ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἐπιζητοῦσα κεφάλαια, καὶ φανερόν ἐστίν ὅτι μὴ ὑπαρχόντων διὰ τὴν πλευρὰν τῆς προσφορᾶς κεφαλαίων ἰδιαιτέρων — ἐξωοικονομικῶν — λόγων προτιμήσεως τῆς ναυτιλίας διὰ χρηματοδότησιν, θὰ πρέπει αὕτη νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἰκανοποιήσῃ τὴν τρέχουσαν ἢ τὴν προοπτικὴν τῶν ἀπαιτήσεων ἀμοιβῆς τοῦ κεφαλαίου. Ἐντάσσονται ἐπομένως, κατ' ἀνάγκην, ὑπὸ τὸ πρόβλημα τοῦ τόκου καὶ ἄλλων συναφῶν προσθέτων ἐπιβαρύνσεων (προμηθειῶν), διὰ τὴν πλευρὰν τῆς ζητήσεως συγγενῆ προβλήματα ἀφορῶντα εἰς τὸ κόστος λειτουργίας, παραγωγικότητος,

ἀποδοτικότητα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, προκειμένης τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐντὸς ἀνταγωνιστικῆς ζητήσεως κεφαλαίων διὰ παντοίους σκοποὺς καὶ δραστηριότητας. Καὶ τοῦτο παρὰ τὴν ἀρχικῶς διατυπωθεῖσαν παρατήρησιν περὶ ἐπαρκειᾶς διεθνῶς κεφαλαίων ἀπὸ πλευρᾶς προσφορᾶς. Πρὸς τὸ θέμα δὲ τοῦτο, νομίζομεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ συνδεθῇ καὶ ἡ πολιτικὴ ὄρισμένων χωρῶν, αἱ ὁποῖαι διὰ νὰ ἐνισχύσουν τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, ἐν ἀμέσῳ συνδυασμῷ πρὸς τὴν στήριξιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας των, ὡς καὶ τῆς ἀπασχολήσεως καὶ ὄλων τῶν συνεισφερουσῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν πλοίου λοιπῶν δραστηριοτήτων τῆς οἰκονομίας των, παρέχουν κίνητρα. ποὺ συνίστανται ἀπὸ τῆς ἐπιδοτήσεως ἐπιτοκίων καὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν μέχρι τῆς παροχῆς κρατικῶν ἐγγυήσεων. Τὸ θέμα δὲ τοῦτο ἀποκτᾷ ἀκόμη μεγαλύτεραν σπουδαιότητα καὶ σημασίαν, ὅταν ἡ χρηματοδότησις δὲν ἀφορᾷ εἰς τὴν δρᾶσιν μεγάλων διαστάσεων ναυπηγικῶν βιομηχανιῶν ἢ ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, διεθνοῦς δράσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλὰ μονάδων μικροτέρας καὶ μεσαίας ἐπιφανείας, πρὸ παντὸς δὲ περὶ νεοεισερχομένων εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, περὶ τῶν ὁποίων θὰ γίνῃ περαιτέρω λόγος.

Ἰδιαιτέραν θέσιν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἀπὸ κάθε πλευρᾶν καὶ κατ' ἐξοχὴν θὰ ἐλέγαμεν ἀπὸ τῆς χρηματοδοτικῆς — ἐπενδυτικῆς — θεωρουμένης καὶ ὡς ζητήσεως καὶ ὡς προσφορᾶς κεφαλαίων, κατέχει, ὡς ἐκ τῆς ἐμπειρίας ἀπεδείχθη, ἡ προοπτικὴ τῆς ἐξελιξέως τῆς οἰκονομικῆς συγκυρίας (Conjoncture), ἡ ὀρθὴ δηλαδὴ διαγνωστικὴ καὶ προβλεπτικὴ ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος. Ἡ ἐμπειρία ἔδειξε, ὅτι ἐντάσεις καὶ ἐξάρσεις τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἐπερχόμεναι μόνον ἢ κυρίως συνεπεῖα ἐκτάκτων καὶ εὐκαιρῖσιακῶν γεγονότων, δύνανται νὰ ὀδηγήσουν εἰς ὑπερμέτρους χρηματοδοτικὰς καὶ ἐπενδυτικὰς ἐνεργείας, μὲ ἀπροβλέπτους συνεπεῖας. Τὰ ἔκτακτα καὶ εὐκαιρῖσιακὰ γεγονότα ἀποτελοῦν βεβαίως μίαν πραγματικότητα, ἰσχυρῶς ἐπηρεάζουσαν τὰς ἀποφάσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν δραστηριότητα τῆς βιομηχανίας μεταφορῶν θαλάσσης, μὴ δυναμένην νὰ παραγνωρισθῇ. Πρέπει ὅμως νὰ παρατηρηθῇ, ὅτι ἀπὸ ἐπιστημονικῆς σκοπιᾶς σταθμιζόμενος ὁ παράγων αὐτός, μὲ κριτήριον τὰ μακροχρονιότερα ἀποτελέσματα, δὲν ἐγκλείει σταθερότητα καὶ μᾶλλον ὡς παράγων ἀσταθείας θὰ πρέπει νὰ θεωρεῖται. Ἄντιθέτως ὑπάρχουν σταθερώτεροι παράγοντες, οἱ ὁποῖοι εἰς τὴν συνάρτησιν τῆς ἀναπτυξιακῆς πορείας ἢ ἔστω κανονικότητος καὶ ευρυθμίας εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυτιλίας, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν προτεραιότητα εἰς τὰς διαγραφόμενας προοπτικάς. Δὲν ἔχομεν δισταγμὸν λέγοντες, ὅτι αἱ προοπτικαὶ τῆς ἐξελιξέως καὶ πορείας τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας, ἡ ὁποία παρὰ τὰς διακυμάνσεις της δέον νὰ νοεῖται ὡς ἀναπτυξιακῶς ἐξελισσομένη, ἀλλὰ μὲ ρυθμοὺς κανονικοῦς καὶ μὲ μέτρον, ἄνευ ἐξάρσεων παροδικῶν, ρυθμοὺς συναρτωμένους πρὸς τὴν τεχνολογικὴν ἐν γένει ἄνοδον καὶ πρόοδον τῶν οἰκονομιῶν, πρὸς τὰς δημογραφικὰς καὶ πληθυσμιακὰς τῶν ἐξελιξέεις, πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν ὡς ἐκ τούτου τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, τοῦ διεθνοῦς δηλαδὴ ἐμπορίου, τῶν διεθνῶν σχέσεων, τῆς διαρκοῦς ἐντάσεως τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ὡς ἐκ τῆς παγκοσμίας ἐπερχομένης ἀνόδου τοῦ βιοτικῶ ἐπιπέδου καὶ τῆς προόδου,

ἀποτελοῦν σταθεροτέρας παραμέτρους διὰ τὴν προδιαγραφὴν καὶ τῶν προοπτικῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως. Ἐξυπακούεται ὅτι ἡ προοπτικὴ καὶ τὸ μέτρον τοῦ ἀξιονομένου ἔργου καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν θαλασσίαν μεταφορῶν ἐκ τῆς ἐντάσεως τῶν διεθνῶν ἀναλλαγῶν, λόγῳ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, θὰ στηριχθῆ ἐπὶ «τῆς σχέσεως ἢ λόγου ἐμπορίου - παραγωγῆς» (trade - production ratio) καὶ τῶν «συγκριτικῶν πλεονεκτημάτων» (comparative advantages) χρησιμοποιοῦσας παντοειδῶν ὑλῶν παραγωγῆς - καταναλώσεως μιᾶς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἀπὸ μίαν ἄλλην. Ὅποτε τὸ πιθανότερον εἶναι νὰ ἀποδειχθῆ, ὅτι οἱ ἀναπτυξιακοὶ ρυθμοὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν θὰ εἶναι ἀνώτεροι τῶν ρυθμῶν ἀναπτύξεως τῶν ἐπὶ μέρους ἐθνικῶν οἰκονομιῶν.

Αἱ παράμετροι αὐταί, ὑπείσερχόμεναι εἰς ἓνα ἐπιστημονικῶς διαμορφούμενον ὑπόδειγμα, δύνανται νὰ ἀποδώσουν συνάρτησιν θετικώτεραν διὰ τὰς ἀποφάσεις τῶν ἐπιχειρηματιῶν καὶ τοῦ κεφαλαίου, καὶ ἐπομένως λύσιν μερίζοντος προσεγγίσεως τοῦ προβλήματος τῆς χρηματοδοτήσεως. Λύσιν βεβαίως ὄχι αὐστηρῶς μαθηματικῶ καὶ στατιστικῶ χαρακτῆρος ἀλλ' ἐνδεικτικὴν ἐλαχιστοποιήσεως τῶν κινδύνων ἐκ τῶν χρηματοδοτικῶν προβλημάτων. Εἰς ἐπίμετρον δὲ τούτων, θὰ ἐλέγαμεν, ὅτι τὴν σκέψιν μας ἀπασχολεῖ ἡ θεώρησις τοῦ τελευταίου τούτου θέματος καὶ ὀλιγώτερον ἢ οὐδόλως προβλήματα σχετικὰ μὲ τὴν ἐπάρκειαν κεφαλαίου ἢ κεφαλαιαγορᾶς διὰ τὴν ναυτιλίαν. Περὶ τὴν ναυτιλίαν κεφαλαιαγορὰ δηλ. ἢ πλευρὰ τῆς προσφορᾶς, παρουσιάζεται πλήρως ὀργανωμένη — μὲ τοὺς φορεῖς τῆς Τραπεζᾶς, ὀμίλους κεφαλαιοδοτικῶν συγκροτημάτων ἐξειδικευμένων εἰς ναυτιλιακὰς χρηματοδοτήσεις, μὲ ναυπηγικὰς μονάδας ἐν πλήρει ἐτοιμότητι εἰς πολλὰς θέσεις τῆς ὑδρογείου, μὲ κρατικὴν πολιτικὴν στηρίξεως τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως κ.ἄ. Ἐκ τούτων δὲ ἀπολήγομεν εἰς τὴν ἀναγκαιότητα καὶ σπουδαιότητα διαμορφώσεως ἐπιστημονικῶς ὀργανωμένου ἐρευνητικοῦ τομέως, ἔργο ν τοῦ ὁποίου θὰ εἶναι ἡ διαγνωστικὴ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων συναρτήσῃ μεγεθῶν οἰκονομίας εἰς τὰς ποικίλας τῆς ἐκφάνσεις, αἵτινες ἔχουν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ναυτιλίας καὶ συνεπῶς ἐπὶ τῶν χρηματοδοτικῶν τῆς προβλημάτων.

Εἰς τὸ ὅλον θέμα τοῦ χρηματοδοτικοῦ προβληματισμοῦ ὑπείσερχονται καὶ ἄλλα πολλὰ σημεῖα, ἀλλὰ θὰ θίξωμεν ἀπλῶς μόνον δύο : τὴν θέσιν τῆς μικρᾶς ἢ νεοεμφανιζομένης ναυτιλιακῆς μονάδος καὶ τὴν κρατικὴν πολιτικὴν.

Ἐὰν τὸ πλέγμα τῶν προβλημάτων, ὅπως διεγράφη ἀνωτέρω, ὑφίσταται μέχρι ἐνὸς βαθμοῦ διὰ τὰς μεγάλου μεγέθους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ὁ βαθμὸς καὶ ἡ ἐντασις τῶν προβλημάτων μεγεθύνεται, ὅπως φαίνεται ἐκ τῶν πραγμάτων καθ' ὃ μέτρον ἡ ζήτησις κεφαλαίων ἀφορᾶ εἰς τὰς σχετικῶς μικροτέρου μεγέθους ἢ τὰς ἀρχομένας τὸ πρῶτον ναυτιλιακὴν δρᾶσιν μονάδας. Αἱ δυσχέρειαι δι' αὐτὰς εἶναι σημαντικῶς μεγαλύτεραι, διότι ἡ προσφορὰ κεφαλαίων εἶναι συνήθως ἔναντι αὐτῶν ἐπιφυλακτικὴ. Ἡ ἐπιφυλακτικότης αὐτὴ πηγάζει ἀπὸ μίαν γενικώτεραν στάσιν, ποὺ τὸ προσφερόμενον κεφάλαιον τηρεῖ ὄχι μόνον ἔναντι τῆς μικρᾶς ἢ νεοἰδρυμένης ναυτιλιακῆς ἀλλὰ καὶ σχεδὸν ὅλων τῶν μορφῶν ἐπιχειρηματικῆς δράσεως μικροτέρων διαστάσεων. Ὅφ εἴλεται δὲ εἰς ἓνα παραδοσια-

κόν, θὰ τὸ ἐλέγαμεν, κλίμα ἀμφιβολίας περὶ τοῦ ἂν αἱ μικρότεραι ἐπιχειρήσεις καλύπτουν τὰς προϋποθέσεις καὶ ἀπαιτήσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ πιστοδοτοῦσα πλευρὰ μετριάξει ἢ ἀπαλοίφει τὰς ἐπιφυλάξεις τῆς. Δὲν χαρακτηρίζομεν οὕτε ὡς ἀνάιτιον οὕτε ὡς ἠτιολογημένην τὴν στάσιν καὶ συμπεριφορὰν αὐτήν. Διαπίστωσις μόνον γίνεται, ὅτι ὑπάρχει καὶ ἐπαυξάνει τὰς δυσχερείας τοῦ προβλήματος τῆς χρηματοδοτήσεως. Δὲν ἀποκρούομεν, ὅμως, καὶ μᾶλλον συντασσόμεθα, πρὸς μίαν ἀντίληψιν, ἀπὸ πολλὰς πλευρὰς ὑποστηριζομένην, κατὰ τὴν ὁποίαν τὰ κριτήρια τοῦ πιστοδότου κατὰ τὴν χρηματοδότησιν δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐξαντλοῦν ὅλην τὴν ἀντικειμενικὴν τῶν αὐστηρότητα, ὅταν δὲν καλύπτονται μὲν τινὲς τῶν προϋποθέσεων, ἀλλὰ, κατὰ περίπτωσιν ἐξεταζομένης τῆς ἐπιζητούσης χρηματοδότησιν μικροτέρου μεγέθους ἐπιχειρήσεως, προβάλλει ὡς ἰσχυρὰ ἡ π ρ ο σ ω π ι κ ὄ τ η ς τοῦ ἰθύνοντος τὴν ἐπιχείρησιν, ὡς φορέως ἀδιαμφισβητήτου καὶ ἐντόνου δυναμιμοῦ καὶ ὑπευθυνότητος. Ὅποτε τὸ κριτήριον τοῦ ἰσχυρᾶς ἐπιχειρηματικῆς πνοῆς ἀνθρωπίνου παράγοντος μετουσιῶται εἰς ἐγγύσιν καὶ ἐπικαλύπτει προϋποθέσεις, μὴ δημιουργηθείσας εἰσέτι εἰς τὴν μικροτέραν ἢ ἀποδιδομένην τὸ πρῶτον εἰς δρᾶσιν μονάδα.

Ἡ κρατικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ εἰς τὰ ἔθνικὰ πλαίσια ἐκάστης χώρας εἶναι παράγων σπουδαῖος, τοῦ ὁποίου θεωροῦμεν περιττὸν νὰ ἐξάρωμεν τὴν βαρύτητα. Θὰ περιορισθῶμεν νὰ ἐπισημάνωμεν ὀρισμένα μόνον σημεῖα. Τὸ πρόβλημα πού μᾶς ἀπασχολεῖ, τὸ τῆς χρηματοδοτήσεως, ἔχει ἄμεσον σχέσιν πρὸς τὴν νομισματικὴν καὶ πιστωτικὴν πολιτικὴν σκοποῦσαν εἰς τὴν ἐξασφάλισιν νομισματικῆς σταθερότητος. Αἱ δὲ παρατηρήσεις μας ἀφοροῦν εἰς χώρας ὅπου ἡ χρηματοδότησις τῆς ναυτιλίας πρόκειται νὰ πραγματοποιηθῇ α) ἀπὸ ἐθνικοὺς πόρους — ἀποταμιευτικοὺς — ὄχι ἐπαρκεῖς ἵνα καλύψουν τὰς χρηματοδοτικὰς ἀνάγκας ὅλων τῶν δραστηριοτήτων τῆς χώρας καὶ β) ἡ ζήτησις κεφαλαίων νὰ προέρχεται ἀπὸ ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀντιμετωπιζούσας δυσχερείας νὰ δανεισθοῦν εἰς τὴν διεθνή κεφαλαιαγοράν. Τὸ πρόβλημα ἐπομένως δὲν εἶναι γενικὸν ἀλλὰ περιορισμένον. Φρονοῦμεν ὅμως ὅτι πρέπει νὰ λεχθοῦν τὰ ἑξῆς : Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις εἶναι ἐπίσης στόχος τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς, διότι ἄνευ αὐτῆς, καὶ ὁ στόχος τῆς νομισματικῆς σταθερότητος καθίσταται ἀβέβαιος. Νομισματικὴ σταθερότης καὶ ἀναπτυξιακὴ ἐξέλιξις εἶναι φαινόμενα καὶ καταστάσεις οἰκονομικαὶ ἀλληλένδετοι καὶ ἀλληλοεξαρτώμενοι. Ἡ προσωπικὴ μας ἀντίληψις καὶ θέσις εἶναι, ὅτι ἡ νομισματικὴ σταθερότης δὲν πρέπει νὰ καθίσταται αὐτοσκοπός, πρὸ παντὸς δὲ νὰ μὴ ἐπιδιώκεται εἰς βάρος καὶ ἀναλώμασι τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, διὰ χώρας πού διαθέτουν τὰ ἀπὸ τὴν φύσιν τῶν πραγμάτων καὶ τὴν θέσιν τῆς οἰκονομίας τῶν πλεονεκτήματα, εἶναι στόχος σπουδαῖος ἐντασσόμενος εἰς μίαν γενικωτέραν πολιτικὴν καὶ πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Αἱ τελευταῖαι αὐταὶ παρατηρήσεις ἴσως νὰ ἐπέχουν μόνον θεωρητικὴν προβολὴν σκέψεων, τὴν ἐθεωρήσαμεν ὅμως ἀναγκαίαν διότι αἰτιολογεῖ ἐπιστημονικῶς καὶ τὴν πρᾶξιν. Πράγματι δὲ παρατηροῦμεν, ὅτι ὅλαι, ἀνεξαίρετως θὰ ἐλέγαμεν, αἱ χώραι, ἐκεῖναι πού εἶναι ἐπιδεκτικαὶ ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, δὲν παρημέλησαν πολιτικὴν ἐνισχύσεως τοῦ κλάδου τούτου τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Ἄλλωστε, ἐκ τῶν

πραγμάτων, ὁ κλάδος αὐτὸς ἔχει τόσῃν ἀμεσότητα καὶ σύνδεσιν πρὸς ἄλλας παραγωγικὰς δραστηριότητας ἐντὸς τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ πρὸς τὴν ἀπασχόλησιν καὶ μάλιστα ἐπὶ διεθνoῦς κλίμακος, ὥστε θὰ ἦτο ἀσβννωστον σφάλμα ἢ παραμέλησις καὶ παραμέρισίς του. Ἐὰν αἱ ἀντιλήψεις αὐταὶ εὐσταθοῦν, ἐκεῖνα ποῦ νομίζομεν ὅτι πρέπει νὰ τονισθοῦν καὶ νὰ τύχουν ἰδιαίτερας προσοχῆς εἶναι τὰ ἀκόλουθα.

Ἡ κρατικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ μέσα εἰς τὰ ἐθνικὰ πλαίσια κάθε χώρας ἔναντι τῆς ναυτιλίας γενικώτερον καὶ τῶν προβλημάτων χρηματοδοτήσεως εἶναι φυσικὸν νὰ μὴ εἶναι ὁμοίομορφος. Παρουσιάζει ὅμως ἓνα κοινὸν στοιχεῖον, ὅτι ἡ πολιτικὴ ἐκδηλοῦται διὰ διατάξεων κατὰ προτίμησιν εὐνοουσῶν τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα, διότι αὐτὴ δικτυοῦται πρὸς τὴν ἀπασχόλησιν καὶ δραστηριότητα καὶ πολλῶν ἄλλων βιομηχανιῶν, ἐμμέσως ὅμως ἀπολήγει εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα διὰ θαλασσίας μεταφορᾶς, χωρὶς εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἢ πολιτικὴ νὰ μὴ ἐκδηλοῦται καὶ ἀντιστρόφως, δηλαδὴ δι' εὐνοικῶν διατάξεων πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν καὶ οὕτως ἐμμέσως πρὸς τὴν ναυπηγικὴν. Ὅπως δὴποτε δὲν διακρίνομεν δυσμενῆ μεταχειρίσιν ἔναντι τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν.

Τούτων οὕτως ἐχόντων, ἓνα ἴσως μόνον σημεῖον ἀπομένει νὰ τονισθῇ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν προβλημάτων χρηματοδοτήσεως. Ὅτι, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, τὰ οἰαδῆποτε κίνητρα, αἱ καταργήσεις ἀντικινήτρων, φορολογικαὶ ἀπαλλαγαί, ἢ παροχὴ κρατικῶν ἐγγυήσεων καὶ συναλλαγματικῶν διευκολύνσεων — μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ἐπιδοτήσεις ποῦ τυγχάνουν ἀμφισβητήσεων καὶ ἀποκροῦνται ἀπὸ τινὰς πλευρᾶς — θὰ πρέπει μὲ ἠῤῥξημένον ἐνδιαφέρον καὶ εὐνοίαν νὰ στρέφονται καὶ νὰ παρέχονται καὶ πρὸς τὴν μικροτέραν ἢ νεοεμφανιζομένην ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικὴν μονάδα — κατασκευαστικὴν ἢ ἐφοπλιστικὴν. Διότι ἡ μεγάλη μονὰς ἔχει καταστῆ ἢ καθίσταται ἐν τῷ χρόνῳ αὐτοδύναμος διὰ τὰ προβλήματα χρηματοδοτήσεως, πράγμα ποῦ δὲν συμβαίνει διὰ τὰς μικροτέρας μονάδας. Ὑποστηρίζομεν μίαν πολιτικὴν πολλαπλότητος καὶ ἀναδείξεως εἰς τὸν στίβον τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως περισσοτέρων νέων ἐπιχειρηματικῶν μονάδων καὶ εἰς τοὺς δύο τομεῖς : τῆς κατασκευῆς (ἐπισκευῆς καὶ μετασκευῆς) καὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς (τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου). Τὰ τελικὰ δὲ ἐπιτεύγματα ἐκ τῆς λειτουργίας περισσοτέρων μονάδων, λειτουργουσῶν βεβαίως βάσει ὀρθολογικῶν ἀρχῶν τῆς παραγωγικότητος, ἔχουν εὐρύτερα ἀποτελέσματα ἐπὶ τοῦ κόστους ἄρα καὶ ἐπὶ τῆς τιμῆς καὶ τοῦ ναύλου, στοιχείων δηλαδὴ σπουδαίων διὰ τὴν ζήτησιν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν (μεταφορῶν ἐμπορευμάτων). Τοῦτο δὲ λέγεται χωρὶς νὰ παραγνωρίζεται καὶ ἡ ἐλαστικότης τῆς ζήτησεως ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ποῦ ὅμως δὲν ἐξετάζομεν ἐνταῦθα. Ἐπειδὴ ἡ κρατικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀναπτυξιακῆς τῆς πολιτικῆς, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀγνοήσῃ ἀπωτέρους καὶ τελικοὺς στόχους, δηλαδὴ τὴν ζήτησιν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τὸν καταναλωτὴν — ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν — θὰ πρέπει νὰ διαμορφωθῇ κατὰ τρόπον, ὁ ὁποῖος ὄχι μόνον νὰ εὐνοῇ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως ἀλλὰ καὶ ὄλων τῶν ἐπιζητούμενων τὰς ὑπηρεσίας δηλαδὴ

καὶ ἀπασχολήσεως εἰς τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος. Τοῦτο δὲ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, ἀπὸ πλευρᾶς τουλάχιστον χρηματοδοτικῆς πολιτικῆς μεταξὺ πολλῶν ἄλλων, διὰ τῆς πολλαπλότητος τῶν ἐπιχειρηματικῶν μονάδων, αἱ ὁποῖαι θὰ προστεθοῦν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν προϋπαρχουσῶν, διευρυνομένης τῆς ἀνταγωνιστικῆς βάσεως. Μία δὲ κρατικὴ πολιτικὴ μὲ προσανατολισμὸν πρὸς ὑποστήριξιν τῶν μικροτέρων μονάδων ἐξυπηρετεῖ, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, ἀμφοτέρους τοὺς σκοπούς: ἦτοι ἀφ' ἐνὸς τὴν διευκόλυνσιν τῶν χρηματοδοτικῶν δυσχερειῶν τῶν μικροτέρων ἐπιχειρήσεων, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν οἰκονομικότητα καὶ παραγωγικότητα ἀπὸ πλευρᾶς κόστους διὰ τὰς παρεχομένας ναυτιλιακᾶς ὑπηρεσίας εἰς τὸ παραγωγικὸν ἀλλὰ καὶ καταναλωτικὸν κοινωνικὸν σύνολον. Ἄλλὰ καὶ ἡ κρατικὴ πολιτικὴ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, μεταξὺ τῶν ὁποίων τὸ χρηματοδοτικὸν ὡς ἀναπτυξιακὸν κατέχει πρωτίστην θέσιν, δὲν δύναται νὰ ἀποσυσχετισθῇ ἀπὸ τὴν διαγνωστικὴν προώθησιν τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸν χώρον τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως.

Ἐφ' ᾧ καί, περαίνοντες, ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν σκέψιν καὶ εἰσήγησιν, ὅπως διὰ τὰ παντοῖα θέματα καὶ προβλήματα τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, ἐφ' ὅσον ἐπιδιώκεται ἡ ὑπέρβασις τῆς ἐμπειρίας καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ τούτων ἀντιμετώπισις, προαχθῶμεν εἰς συστηματικωτέραν ἀναγνώρισιν τοῦ ἐδάφους, διὰ προσφυγῆς εἰς τὴν διαμόρφωσιν ὑποδείγματος ἢ περισσοτέρων συνηρημένων ὑποδειγμάτων, μεταξὺ τῶν ὁποίων τὸ ἀφορᾶν εἰς τὴν χρηματοδότησιν, μὲ ὑπόστρωμα τὴν γενικωτέραν πρόγνωσιν τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ἐξελίξεων, ὅπου τὸ θέμα τοῦ θαλασσίου μεταφορικοῦ ἔργου ἐπέχει κρίσιμον θέσιν. Τοῦτο δέ, ὅχι διότι τὰ ὑποδείγματα ἀποτελοῦν ἀδιαφιλονίκητον τρόπον καὶ μέθοδον ἐπιλύσεως τῶν προβλημάτων — ἄλλωστε δὲν εἴμεθα οὐδὲ πόρωθεν ὑπέρμαχοι τοιούτων ἀντιλήψεων — ἀλλὰ διότι θὰ ὑποβοηθήσουν, ὡς θετικώτερα ἐνδείξεις, τὸν ἀκόλουθητόν δρόμον εἰς τὴν πολιτικὴν καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν. Ἡ προώθησις ὁμοῦ τῆς ἐπιστήμης τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομικῆς, εἰς τὰ ἐπίπεδα πού εἰσηγούμεθα, εἶναι ἔργον ἀρμοδιότερων ἡμῶν. Ἡμεῖς ἀρκοῦμεθα νὰ προκαλέσωμεν καὶ νὰ ὑποκινήσωμεν τὰ ἐπιστημονικὰ ἐνδιαφέροντα πρὸς κατευθύνσεις, πού πιστεύομεν ὅτι θὰ ἀποβοῦν ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ σπουδαίου κλάδου τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.