

# Ἡ Διεθνὴς ναυτιλιακὴ κρίσις καὶ ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας

Τοῦ Βασίλη Κωνσταντινίδη

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία — ἡ ναυτιλιακὴ βιομηχανία, ὅπως λέγεται ἀπὸ ὀρισμένους οἰκονομολόγους — ἀποτελεῖ βασικὸ μέσο γιὰ τὴν κυκλοφορίαν καὶ ἀνταλλαγὴν τῶν ἀγαθῶν σὲ διεθνῆ κλίμακα, καὶ διαδραματίζει ἓνα συγκεκριμένον καὶ οὐσιαστικὸν ρόλον στὸν παγκόσμιον καταμερισμὸν τῆς ἐργασίας. Γιὰ τοῦτο εἶναι ἄμεσα συνδεδεμένη μὲ τὶς δύο παγκόσμιες ἀγορὰς τὴν ἀστικὴν καὶ τὴν σοσιαλιστικὴν, καὶ ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν θέσιν ποὺ κατέχει στὸ ἐσωτερικὸν σύστημα καὶ στὴ διάρθρωσιν καθεμιᾶς τῶν δύο ἀγορῶν ἢ τὴν σημασίαν ποὺ ἔχει γιὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐντὸς τοῦ ἐνὸς ἢ τοῦ ἄλλου παγκόσμιου οἰκονομικοῦ συστήματος, ἀποτελεῖ διεθνῆ κρίκον συνδέσεως γιὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου, ἀνάμεσα σὲ τὶς δύο ἀγορὰς, γιὰ τὴν διαπλάτυνσιν τῶν συναλλαγῶν καὶ κατὰ συνέπειαν γιὰ τὴν ἀλληλογνωριμίαν τῶν δύο κόσμων, γιὰ τὴν πρακτικὴν καλλιέργειαν τῆς ἰδέας τῆς εἰρηνικῆς συνυπάρξεως καὶ γιὰ τὴν παγίωσιν τῆς παγκόσμιας εἰρήνης.

Ἡ ποντοπόρα ναυτιλία, ἐνσωματωμένη στὸ παγκόσμιον ἐμπόριον, ὑπάγεται στὴ νομοτέλειαν τοῦ παγκόσμιου οἰκονομικοῦ συστήματος ποὺ ἐξυπηρετεῖ. Οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις μέσα στὰ πλαίσια τοῦ κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος ἀκολουθοῦν ὅλα τὰ στάδια ἀναπτύξεως μιᾶς κεφαλαιοκρατικῆς ἐπιχειρήσεως, μέχρι τὴν συγκρότησιν τεράστιων μονοπωλιακῶν συγκροτημάτων, ποὺ πρακτικὰ ἐλέγχουν χωρητικότητες σκαφῶν πολὺ μεγαλύτερες, ἀπὸ τὸ τονάζ\* τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὀλοκλήρων κρατῶν. Ὑστερα ἡ ναυτιλία μέσα στὸ παγκόσμιον ἀστικὸν οἰκονομικὸν σύστημα δὲν εἶναι, ἀπλῶς, μέσο κυκλοφορίας τῶν ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ κύριος παράγοντας ἀπορροφήσεως καὶ κατὰ σημαντικὸν μάλιστα ποσοστὸν, τῆς παραγομένης σὲ παγκόσμιον κλίμακα ὑπεραξίας.

Τέλος, ἡ ναυτιλία ἐντὸς τοῦ κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος ὑφίσταται ὅλες τὶς ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὶς διακυμάνσεις — ἀνόδου καὶ ὑφέσεως — τῆς οἰκονομίας τοῦ συστήματος αὐτοῦ. Ὅταν ὑπάρχη γενικὴ οἰκονομικὴ κρίσις, ὑπάρχει καὶ ναυτιλιακὴ. Ἀπλῶς, ἡ ἐκδήλωσις τῶν δύο κρίσεων χρονικὰ μπορεῖ νὰ μὴ συμπίπτῃ. Γιὰ

τοῦτο καὶ ἡ κρίσις πού ἀπὸ τὸ 1957 μαστίζει τὴν ναυλαγορὰ καὶ πού κύριες ἐκφάνσεις τῆς, στὴν σημερινὴ ὀξεία μορφή τῆς, εἶναι ἡ μειωμένη προσφορὰ φορτίων, ἡ πτωτικὴ τάσις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου στὰ κατώτερα ἀπὸ τὸ 1948 ἐπίπεδα, ἡ ραγδαία αὔξεις τῆς παροπλισμένης χωρητικότητας καὶ ἡ δημιουργία χιλιάδων ἀνέργων, χαρακτηρίζει καίρια τὴν πορεία τῆς δυτικῆς οἰκονομίας, ἡ ὁποία θρῖσκειται σὲ σημεῖο κάμψεως στὰ κυριώτερα κέντρα τῆς, ὅπως εἶναι οἱ Η.Π.Α., ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη καὶ ἡ Ἰαπωνία.

## Ἡ θέσις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας

Μὲ κριτήριον τὶς παραπάνω γενικὲς ἀρχές μπορούμε πιὸ σωστὰ νὰ καθορίσουμε τὸν χαρακτήρα καὶ τὴ θέσι τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας μέσα στὰ πλαίσια τῆς ἑλληνικῆς καὶ τῆς διεθνoῦς οἰκονομίας. Καὶ θὰ πρέπει ἀπὸ μιᾶς ἀρχῆς νὰ τονισθῆ ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι ὁ μόνος κλάδος τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας πού δὲν εἶναι ὑπανάπτυκτος, ὅταν ἡ ἐθνικὴ μας οἰκονομία σὰν σύνολο εἶναι βασικὰ ὑπανάπτυκτη. Ἡ γεωργικὴ παραγωγή, ἔστω καὶ ἂν ὑπάρχη τάσις πρὸς τὶς ἐμπορευματικὲς καλλιέργειες θρῖσκειται σὲ χαμηλὰ ἐπίπεδα, ἐνῶ ἡ βιομηχανία μας εἶναι οὐσιαστικὰ ἀνύπαρκτη. Σήμερα, μάλιστα, μὲ τὴν εἴσοδο τῆς χώρας μας στὴν Κοινὴ Ἀγορά, ἡ ἐκβιομηχάνισις — πού θὰ μπορούσε νὰ στηριχθῆ σ' ἓνα πρόγραμμα ἐξηλεκτρισμοῦ διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑδατοπτώσεων τῆς χώρας, στὴν ὀρθολογιστικὴ ἐκμετάλλευσι τῶν πλουτοπαραγωγικῶν μας πηγῶν καὶ στὴν ἀξιοποίησι τῶν δυνατοτήτων πού θὰ πρόσφερε μιὰ διεύρυνσι τῶν συναλλαγῶν μας μὲ τὶς σοσιαλιστικὲς χώρες — ἐπαφίεται στὴ διάθεσι τῶν μονοπωλίων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ κυρίως τῆς Γερμανίας τῆς Μπόν, ἡ ὁποία ἐλέγχει τὰ 44% περίπου τοῦ δυτικοευρωπαϊκοῦ βιομηχανικοῦ δυναμικοῦ. Ἔτσι, μὲ τὴ σύνδεσι αὐτῆ, ἀντὶ ἐκβιομηχανίσεως, θὰ ἔχουμε ὀλοκλήρωσι τῆς ἐξαρτήσεως τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας ἀπὸ τὸ ξένο κεφάλαιο.

Ἡ θέσις, ὅμως, καὶ ἡ πορεία ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξε διαφορετικὴ. Σὲ τοῦτο συνέτεινε ἡ μακραίωνη ναυτιλιακὴ παράδοσι στὸν ἑλληνικὸν χῶρον καὶ βασικὰ οἱ ἱστορικο - οἰκονομικὲς συνθῆκες τοῦ 18ου καὶ 19ου αἰῶνα, πού ἐπέτρεψαν στὴ νεαρὴ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἀστικὴ τάξι νὰ πάρη στὰ χέρια τῆς τὸν κύριον ὄγκον τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου, μέσα στὰ πλαίσια τῆς Ὀθωμανικῆς Ἀυτοκρατορίας, νὰ δημιουργήσῃ μιὰ ναυτιλία σεβαστὴ σὲ χωρητικότητα καὶ ἀπὸ τὶς πιὸ δυναμικὲς τῆς μεσογειακῆς καὶ διεθνoῦς ἀγορᾶς καὶ νὰ συγκροτήσῃ ἓνα σῶμα ἐμπείρων στελεχῶν, ἱκανῶν νὰ ἀνταποκριθοῦν στὸ εἰδικὸ καὶ δύσκολον ἔργον τοῦ ναυτικοῦ. Ἔτσι μὲ τὴν ἴδρυσιν μιᾶς ἐλεύθερης ἐθνικῆς ἑλληνικῆς ἐστίας ὑπῆρχε ἤδη μιὰ ὑπερτροφικὰ ἀναπτυγμένη ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἱκανὴ νὰ ἐξυπηρετήσῃ, ὄχι μονάχα τὸ σύνολον τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, τὸ ὁποῖον, ἐξ ἄλλου, ἦτο ἐλάχιστον, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐργασθῆ γιὰ τὴν παγκόσμιαν ἀγορά. Ἐπὶ πλέον ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ὄντας ἀνδρωμένη καὶ ἀπὸ παλαιότερα σὲ θέσι νὰ συναγωνισθῆ τὶς ξένες ναυτιλίαι στὸν διεθνή στίβον, δὲν εἶχε ἀνάγκη ἰδιαίτερης κρατικῆς προστασίας γιὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ διεθνὲς ναυτιλιακὸν κεφάλαιον. Γιὰ τοῦτο καὶ ἐκτὸς ἀπὸ μιὰν περίοδο κρίσεως ἀναπροσαρμογῆς, κατὰ τὸ πέρασμα ἀπὸ τὴν ἰστιοφόρον στὴν ἀτιμῆλατη, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησι συνέχισε τὴν πορεία ἀναπτύξεώς της σὰν κεφαλαιοκρατικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησι καὶ ἀπετέλεσε τὴν κύριαν πηγὴ συσσωρεύσεως κεφαλαίων γιὰ τὴν ἑλληνικὴν ἀστικὴν τάξιν. Τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον μὲ συνεπίκουρον τὸ κεφάλαιον τῶν ἑλληνικῶν παροικιῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἔθεσαν τὶς βάσεις τοῦ τραπεζικοῦ κεφαλαίου στὴν Ἑλλάδα καὶ λόγῳ τῶν δεσμῶν τους μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ἀπετέλεσαν, παράλληλα, τὸν κύριον φορέαν διεισδύσεως τοῦ ξένου κεφαλαίου στὴν Ἑλλάδα. Παράλληλα, τὸ τραπεζικὸν κεφάλαιον ἐπειδὴ, ἀκριβῶς, δὲν

εύρηκε εύκολο τὸ ἔδαφος γιὰ τὴν δημιουργία ἐγχώριας βιομηχανίας, περιορίστηκε στὸν καθαρὰ ἐμπορομεσιτικὸ καὶ τοκογλυφικὸ ρόλο. Οἱ στενοὶ δεσμοὶ ναυτιλιακοῦ καὶ τραπεζικοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τότε διατηροῦνται μέχρι σήμερα καὶ γι' αὐτὸ δὲν εἶναι καθόλου τυχαῖο ὅτι ἐφοπλιστὲς βρίσκονται ἐπὶ κεφαλῆς ἢ κατέχουν καίριες θέσεις στὰ σημαντικώτερα τραπεζικὰ ἰδρύματα τῆς χώρας μας.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, σὰν ἐπιχείρησι καὶ σὰν σύνολο ξεπερνώντας ὅλα τὰ στάδια τῆς κεφλαιοκρατικῆς τῆς ἀναπτύξεως, ἔγινε σήμερα μονοπωλιακὰ συγκροτήματα τοῦ τύπου Ὠνάση, Νιάρχου καὶ Λιβανοῦ, ποὺ γιὰ τὸ ναυτιλιακὸ κεφάλαιο ἀντιπροσωπεύουν ὅτι τὰ συγκροτήματα Κρούπ, Ντυπόν, Τζένεραλ Μότορς γιὰ τὸ μονοπωλιακὸ βιομηχανικὸ κεφάλαιο. Βέβαια ἔδῳ θὰ πρέπει νὰ ἐπισημανθῆ ἡ φύσις τῶν συγκροτημάτων τοῦ τύπου Ὠνάση καὶ Νιάρχου καὶ οἱ δεσμοὶ τους μετὰ τὸ διεθνὲς κεφάλαιο καὶ νὰ ὑπογραμμισθῆ ὅτι τὰ συγκροτήματα αὐτὰ εἶναι τόσο ἐλληνικά, ὅσο μπορεῖ νὰ ἔχουν ἐθνικότητα τὰ μεγάλα διεθνή μονοπώλια. Γι' αὐτὸ δὲν εἶναι καθόλου τυχαῖο ὅτι οἱ ἔδρες τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων βρίσκονται στὰ μεγάλα κέντρα τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς χρηματιστηριακῆς δραστηριότητος, σὰν τὸ Λονδίνο ἢ τὴ Νέα Ὑόρκη. Ὑστερα δὲν ὑπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεῖα γιὰ τὰ τεράστια κέρδη ποὺ πραγματοποιοῦν τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ μονοπωλιακὰ συγκροτήματα. Στὴν πραγματικότητα καρποῦνται ἓνα μεγάλο μέρος τῆς ὑπεραξίας σὲ διεθνή κλίμακα καὶ ἡ ἑλληνικὴ ἀστική τάξι, παρὰ τὴν καθυστέρησι τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, πιδὲ συγκεκριμένα τὸ ἐφοπλιστικὸ τῆς στρῶμα, ἔχει τὸ μερίδιό τῆς στὰ κέρδη τοῦ παγκόσμιου κεφαλαίου.

### Ἡ χωρητικότητα τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας

Ἐπὶ παγκόσμιου ὀλικοῦ τοννάζ 132.614.772<sup>1</sup> τόννων γκρὸς\* (Σεπτέμβριος 1962), οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες ἐλέγχουν ὑπὸ ἑλληνικὴ ἢ ξένες σημαῖες εὐκαιρίας χωρητικότητας 13.160.955 τόννων γκρὸς (Σεπτέμβριος 1962). Δηλαδή ἡ ἑλληνικὴ πλοιοκτησία ἀντιπροσωπεύει τὰ 10% περίπου τῆς παγκόσμιας χωρητικότητας, ὅταν ἡ Ἑλλάδα ἀντιπροσωπεύει μόνον τὸ 0,26% τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς. Ἡ χωρητικότητα ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἔρχεται τρίτη στὸν κόσμον ὕστερα ἀπὸ τὴν βρεταννικὴ καὶ τὴν ἀμερικανικὴ καὶ πρώτη στὴν εἰδικὴ κατηγορία τῶν φορτηγῶν τράμπς\*, ὅπου ἐπὶ 28,6 ἑκατομ. τόννων dwt\* παγκόσμιας ὀλικῆς χωρητικότητας, ἐλέγχει 9.945.000 τόννους dwt, δηλαδή τὰ 34,7% τῆς παγκόσμιας χωρητικότητας.

Ἀναλυτικώτερα ἡ δύναμις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὑπὸ ἑλληνικὴ καὶ σημαῖες εὐκαιρίας κατανέμεται ὡς ἑξῆς:

Σημαῖες	Ἀριθ. σκαφῶν	Τόννοι γκρὸς
Ἑλληνικὴ	1014	7.152.151
Λιβεριανὴ	323	3.950.091
Παναμαϊκὴ	160	1.117.527
Λιβανικὴ	150	759.869
Ὀνδουριανὴ	14	166.480
Κοσταρίκας	8	14.837
<b>Σύνολο</b>	<b>1669</b>	<b>13.160.955</b>

1. Τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἐλήφθησαν ἀπὸ τὰ δελτία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλιακῶν Ἐρευνῶν τῆς Βρέμης, τὰ εἰδικὰ ναυτιλιακὰ ἐντυπα «Φαίρπλαιη», «Μότορσιπ», «Ζουρνάλ πούρ λὲ Τρανσπὸρ Ἐντερνασιονάλ», «Μαρίν Μαρσάντ» καὶ «Ναυτικὰ Χρονικά» καὶ τὴν ἡμερησίαν οἰκονομικὴ ἑφημερίδα «Φαῖνάνσιαλ Τάιμς».

Ἐκ τῆς πλευρᾶς συνθέσεως κατὰ κατηγορίες σκαφῶν ἢ ἑλληνικὴ χωρητικότητα ἐμφανίζεται ὡς ἑξῆς:

Κατηγορίες	Σκάφη	Τόννοι γκρὸς
Φορτηγὰ	1125	7.795.456
Δεξαμενόπλοια	309	4.994.915
Ἐπιβατηγὰ	68	295.605
Διάφορα	167	74.975
Σύνολο	1669	13.160.955

Λόγω τῆς τεράστιας τῆς διογκώσεως, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία προορίζεται γιὰ τὴν ἐξωτερικὴ ἀγορὰ καὶ τὸ σύνολο σχεδὸν τῆς χωρητικότητάς τῆς ἐργάζεται γι' αὐτή. Γι' αὐτὸ καὶ τὰ περισσότερα ἑλληνικὰ καράβια ποτὲ δὲν πλησιάζουν σὲ ἑλληνικὰ λιμάνια καὶ διακινεῦνται, διαρκῶς, ἀνάμεσα στὰ μεγάλα κέντρα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, Κόντινεντ\* — Δυτικὴ Εὐρώπη, Βόρεια καὶ Νότια Ἀμερικὴ, Σοβιετικὴ Ἐνωση, Κίνα καὶ Ἄπω Ἀνατολή.

### Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις καὶ ὁ χαρακτήρας τῆς

Ἐπὶ τῆς ἀμεσῆ ἀλληλεξάρτησι ἀνάμεσα στὴ σημερινὴ γενικώτερη οἰκονομικὴ κρίσι καὶ στὴ ναυτιλιακὴ, ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ κυριώτερες δυτικὲς ναυτιλιακὲς δυνάμεις, ὅπως ἡ Ἑλλάδα, Ἀγγλία, Νορβηγία κ.ἄ. Τὸ γεγονὸς αὐτὸ καθόλου δὲν παραξενεύει. Γιατὶ οἱ χώρες αὐτὲς καὶ οἱ ναυτιλιακὲς τοὺς ἐπιχειρήσεις ἐντάσσονται στὸ κεφαλαιοκρατικὸ σύστημα καὶ οἱ ναυτιλίαι τοὺς ἀπασχολοῦνται κατὰ κύριο λόγον στὶς μεταφορὲς κεφαλαιοκρατικῶν χωρῶν. Ὑστερα δὲν εἶναι καθόλου ἄσχετο τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ πρῶτες ἐνδείξεις κάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς ἐσημειώθησαν τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, τῆς ἀποτόμου καθιζήσεως τῶν ἀξιῶν στὴν Γουὼλ Στρήτ, τὴν 28ῃ Μαΐου (τὴν μαύρη Δευτέρα τῶν χρηματιστῶν) καὶ στὰ χρηματιστήρια τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τὴν 29ῃ Μαΐου (τὴν μαύρη Τρίτη). Γράφοντας γιὰ τὴν κρίσι — οἰκονομικὴ καὶ χρηματιστηριακὴ — ἡ ἀμερικανικὴ ἐπιθεώρησις «Γιουνάϊτεντ Στέητς Νιούζ ἂντ Οὐὼρλντ Ρηπόρτ», στὸ τεύχος τῆς 2ας Ἰουλίου, ἐσημείωνε ὅτι «ὁ ρυθμὸς τῶν ἐργασιῶν ὑπολείπεται τῆς πρώτης τοῦ ζωηρότητας» καὶ ὅτι «ἡ βιομηχανικὴ παραγωγή ἐμφάνισε στὸ περασμένο ἔτος αὐξήσι κατὰ 4% μόνον, ἔναντι 7% τὸ 1960 καὶ 11% τὸ 1959». Ἀπὸ τὴν κατάρρευσι τοῦ Μαΐου ἡ Δυτικὴ Οἰκονομία ποτὲ δὲν ἀνέρρωσε μέχρι σήμερα καὶ ἡ γενικώτερη κάμψις τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος ἐξακολουθεῖ στὰ κυριώτερα κέντρα τοῦ δυτικοῦ κόσμου, Η.Π.Α., Δυτικὴ Γερμανία καὶ Βρετανία, ὅπου οἱ δείκτες τῶν ἀξιῶν, γιὰ τὸν περασμένο Σεπτέμβριον ἐσημείωναν, ἀντίστοιχα, πτώσι κατὰ 20, 30 καὶ 10 μονάδες, ἂν ληφθῇ ὡς βάσι 100, ἢ 1ῃ Ἰανουαρίου 1962.

Ἐπὶ τῆς ὁμοιογενείας καὶ τὰ συγκεκριμένα γεγονότα, ποὺ καθιστοῦν πιὸ ἐμφανῆ καὶ ἄμεσο τὸν συσχετισμὸ τῶν δύο κρίσεων καὶ τὸ ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ἀποτελεῖ συνέπεια καὶ μέρος τῆς γενικώτερης οἰκονομικῆς κρίσεως. Πρῶτ' ἀπ' ὅλα ὑπάρχει μιὰ συστολὴ τῶν δυτικῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Οἱ εἰσαγωγὲς π.χ. τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐμφανίζονται, σοβαρά, μειωμέναι τὸ τελευταῖον ἑξάμηνον. Ἀπὸ τὴν πλευρὰ αὐτὴ εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ σύγκρισις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, στὸ Ρόττερνταμ καὶ τὴ Μασσαλία, σὲ σχέσι μὲ τὸ περασμένο ἔτος. Τὸ Ρόττερνταμ εἶναι ὁ πρῶτος λιμένας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ δι' αὐτοῦ διακινεῖται ὁ κύριος ὄγκος τῶν φορτίων σὲ χῆμα. Γι' αὐτὸ ὅταν παρατηρεῖται ὑφεσις στὴ μεταφορικὴ κίνησι τοῦ λιμένα αὐτοῦ, συνάγεται ὅτι ὑπάρχει ναυτιλιακὴ καὶ οἰκονομικὴ ὑφεσι σὲ διεθνεῖς κλίμακα. Ἔτσι τὰ εἰσαχθέντα φορτία μέσω τοῦ λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ, μεταξὺ Ἀπριλίου καὶ Αὐγούστου, ἦσαν κατὰ μέσον ὄρον, κατὰ 600.

000 τόννους ὀλιγότερους, σὲ σχέσι πρὸς τοὺς ἀντίστοιχους μῆνες τοῦ 1961. Ταυτόχρονα ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένα τῆς Μασσαλίας — τοῦ πρώτου δηλαδὴ δυτικοευρωπαϊκοῦ μεσογειακοῦ λιμένα — ἐμφάνισε τὸν περασμένο Ἰούνιο μείωσι κατὰ 362.448 τόννους, σὲ σύγκρισιν πρὸς τὸν Ἰούνιο τοῦ 1961, χωρὶς ἀπὸ τότε καὶ νὰ σημειωθῇ κάποια βελτίωσις.

Ἡ κάμψις ποὺ ἐσημείωσε ἄλλωστε ἡ ἰαπωνικὴ βιομηχανικὴ παραγωγὴ θὰ ἔχει σὰν συνέπεια τὸν περιορισμὸ τῶν εἰσαγωγῶν γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων καὶ παλαιοσιδερικῶν, κατὰ τέσσαρα ἑκατομμύρια τόννους ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ νὰ μὴν ἐκτελεσθοῦν τετρακόσιες περίπου ναυλώσεις φορτηγῶν.

Ὁ Καναδᾶς ποὺ ἦτο πάντοτε μιὰ ἐνδιαφέρουσα ἀγορὰ γιὰ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα καὶ ἡ Βραζιλία καὶ ἡ Ἀργεντινὴ ποὺ εἶναι οἱ κυριώτερες χῶρες τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, ἀντιμετωπίζουν οἰκονομικὴ καὶ δημοσιονομικὴ κρίσι, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ περιοχόψουν τίς εἰσαγωγές τους.

Γενικώτερα οἱ ναυλώσεις πρὸς τὴ Δυτ. Εὐρώπην εἶναι κατὰ 25% μειωμένες καὶ πρὸς τὴν Ἄπω Ἀνατολή κατὰ 60%, σὲ σύγκρισιν πρὸς τὸν περασμένο χρόνον.

Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ συνθέτουν τὴν εἰκόνα τῆς γενικώτερης κρίσεως — οἰκονομικῆς, παραγωγῆς καὶ χρηματιστηριακῆς — ποὺ συγκλονίζει τὰ μεγαλύτερα κέντρα τῆς δυτικῆς ἀγορᾶς, ἔχει τὸν ἀντίκτυπὸ τῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν καὶ καθορίζει τὸν χαρακτήρα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, σὰν βασικὰ οἰκονομικῆς.

Φυσικὰ, ἐπειδὴ ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ μέσο διακινήσεως ἐμπορευμάτων μεταξὺ χωρῶν ποὺ ἀνήκουν σὲ διαφορετικὰ συστήματα, στὸ κεφαλαιοκρατικὸ καὶ στὸ σοσιαλιστικὸ, εἶναι δυνατὸ νὰ μετριάζονται οἱ συνέπειες τῆς κρίσεως ποὺ πλήττει τὴν κεφαλαιοκρατικὴ ἀγορὰ, μὲ τὴν ἀνάληψιν ναυλώσεων ἀπὸ τίς σοσιαλιστικὲς χῶρες. Ἔτσι π.χ. σὲ μιὰ περίοδο περιστολῆς τῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς Ἰαπωνίας, οἱ πλοιοκτῆτες θὰ ἠδύναντο νὰ ἀπασχοληθοῦν μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο π.χ. τῆς Κίνας καὶ τῆς Κούβας. Δυστυχῶς, ὅμως, ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ μιᾶς χώρας, π.χ. σὰν τῆς Ἑλλάδας, δὲν καθορίζεται, μόνον, ἀπὸ κριτήρια καθαρῆς ἐμπορικῆς φύσεως, ἀλλὰ κυρίως, ἀπὸ λόγους πολιτικῆς σκοπιμότητος καὶ συμμορφώσεως πρὸς τὰ κελεύσματα τοῦ Στέιτ Ντηπάρτμεντ, ἀκόμη καὶ σὲ περιόδους ὀξείας ναυτιλιακῆς κρίσεως σὰν τὴν σημερινή. Ἔτσι, ὅταν τὰ ἑλληνικὰ καράβια δένουν καὶ οἱ ἐφοπλιστές μας ἔχουν τόση ἀνάγκη γιὰ νὰ κινήσουν τὰ σκάφη τους, ἀπὸ τὰ φορτία τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως πρὸς τὴν Κούβαν, καὶ τ' ἀντίστροφα, ἡ ἑλληνικὴ κυβέρνησις μὲ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν μεταφορῶν πρὸς τὴν Κούβαν, ὀξύνει τὴν κρίσιν καὶ καταδικάζει τὰ ἑκατὸ καράβια ποὺ ἀπασχολοῦντο στὶς μεταφορές αὐτές νὰ παροπλισθοῦν στὰ ἀραξοδόλια καὶ 3.000 ναυτικούς νὰ μείνουν χωρὶς δουλειά.

## Παράγοντες ἐνισχυτικοὶ τῆς κρίσεως

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴ γενικώτερη οἰκονομικὴ κρίσιν ποὺ ἀποτελεῖ τὴ βασικὴ αἰτία τῆς ναυτιλιακῆς ὀφέσεως ὑπάρχουν καὶ μιὰ σειρά ἄλλοι παράγοντες ποὺ ἐνισχύουν καὶ ὀξύνουν τὴν κρίσιν τῶν δυτικῶν ναυτιλιῶν. Στους παράγοντες αὐτοὺς ἐντάσσονται ἡ ἀναρχία στὴ συγκρότησιν τῶν ἐμπορικῶν στόλων, ἡ ὑπαρξις παρηλίκου καὶ ἀσυμφόρου γιὰ ἐκμετάλλευσιν στὶς σημερινές συνθήκες τῆς ναυλαγορᾶς χωρητικότητος, οἱ πρόοδοι τῆς τεχνικῆς καὶ ἡ ἐμφάνισις στὸ διεθνὲς προσκήνιον νέων ναυτικῶν χωρῶν.

## Ἡ ἀναρχία στὴ συγκρότησιν τῶν ναυτιλιῶν

Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν στὴ δημιουργίαν τῶν δυτικῶν ναυτιλιῶν εἶναι ἡ ἀναρχία καὶ ἡ διόγκωσις τῆς χωρητικότητός τους, ὅχι μὲ βάσιν ὀρθολογιστικὰ κριτή-

ρια και τις συγκεκριμένες μεταφορικές ανάγκες της αγοράς, αλλά με γνώμονα τα άμεσα κερδοσκοπικά συμφέροντα των κεφαλαιοκρατικών επιχειρήσεων. Έπομένως δεν υπάρχει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για μεταφορά φορτίων, και στη διεθνή αγορά εμφανίζεται πληθωρισμός χωρητικότητας.

Το 1938, σύμφωνα με προπολεμικές στατιστικές, οι διά θαλάσσης μεταφορές φορτίων είχαν ανέλθει σε 500 εκατομμύρια τόννους, για να φθάσουν το 1961 σε 1140 εκατομμύρια τόννους. Δηλαδή έσημειώθηκε αύξηση κατά 128%. Η αντίστοιχη αύξηση της χωρητικότητας των εμπορικών ναυτιλιών ήτο από 68 εκατομμύρια τόννους γκρός, σε 132 εκατομμύρια τόννους γκρός, δηλαδή κατά 104,4%. Η σύγκριση, εν τούτοις, των δύο ποσοστών δεν αποδίδει την πραγματικότητα, γιατί εν τω μεταξύ αυξήθηκε ή μεταφορική ικανότητα και ή συμβατική ταχύτητα των σκαφών, έτσι πού το ποσοστό αύξησης της μεταφορικής ικανότητας να είναι 150%, δηλαδή ύψηλότερο του ποσοστού αύξησης των θαλασσιών μεταφορών.

### Πραγματικότητα και διόγκωσι του τοννάζ

Η μή ύπαρξις, όμως, ισορροπίας μεταξύ φορτίων και χωρητικότητας καθόλου δεν σημαίνει ότι το θαλάσσιο διεθνές εμπόριο έχει φθάσει στα ανώτερα του επίπεδα. Αντίθετα αν έλειπαν οι φραγμοί πού θέτει το ίδιο το κεφαλαιοκρατικό σύστημα έξ ιδιοσυστασίας του, και αφίνοντο ελεύθερες οι παραγωγικές δυνάμεις να ικανοποιήσουν τις πραγματικές ανάγκες της ανθρωπότητας, διευρύνοντο οι συναλλαγές μεταξύ όλων των χωρών και έδίδοντο όλες οι δυνατότητες στις ύπανάπτυκτες χώρες να εκβιομηχανοποιηθούν, τότε όχι μονάχα δεν θα έγίνετο λόγος περί ναυτιλιακής κρίσεως και ύπερδιόγκωσης χωρητικότητας, αλλά θα έδημιουργείτο πρόβλημα έλλείψεως χωρητικότητας, ικανής να ανταποκριθ ή στις απαιτήσεις των μεταφορών. Για τούτο ήταν μιλάμε για «ύπερδιόγκωσι» δεν πρέπει ούτε στιγμή να λησμονούμε ότι αναφερόμεθα στις συγκεκριμένες συνθήκες της κεφαλαιοκρατικής αγοράς.

Γενικά ή διόγκωσις της χωρητικότητας ακολούθησε κλασσική πορεία. Όταν μετά την λήξι του Β' παγκοσμίου πολέμου άρχισε περίοδος ανασυγκροτήσεως των μεγάλων επιχειρήσεων των δυτικών χωρών με την βοήθεια του άμερικανικού κεφαλαίου, παρατηρήθηκε ζήτησις χωρητικότητας για την μεταφορά των φορτίων, και παράλληλα έγιναν πιστωτικές διευκολύνσεις προς τους έφοπλιστές, οι όποιοι αύξησαν το τοννάζ των στόλων τους με νεότευκτα σκάφη πολεμικής κατασκευής, κυρίως φορτηγά τύπου λίμπερτυ, και νέες ναυπηγήσεις. Η περίοδος των λίμπερτυ ήτο ή χρυσή εποχή για τους Έλληνες έφοπλιστές. Τα άγόρασαν για ένα κομμάτι ψωμί, τα έστιψαν κυριολεκτικά και απόσβεσαν πολλές φορές την αξία τους. Οπότε οι ισχυρότεροι από τους έφοπλιστές για να άπαλλαγούν από τον ανταγωνισμό των πιο αδύνατων συναδέλφων τους και για να συγκεντρώσουν τη «μερίδα του λέοντος» στις φορτώσεις «έπρόδωσαν» — κατά την όρολογία τους — το λίμπερτυ και έστράφησαν προς τα μεγαλύτερα τράμπς των 13 - 15.000 τόννων, τα όποια πρόσφεραν καλύτερους όρους έκμεταλλεύσεως. Η άπλή έστω σύγκρισις των λίμπερτυ προς τα νέα τράμπς είναι άρκετά ένδεικτική και έξηγει γιατί τα νεότευκτα σκάφη έξετόπισαν τα πολεμικής κατασκευής.

	Λίμπερτυ	Νέα Τράμπς
Χωρητικότητα εις τόννους	9 — 10.500	13 — 15.000
Ταχύτητα εις κόμβους	9,5	14,5 — 15
Σύνθεσις πληρώματος	32	29 — 31

Κατά συνέπεια τὰ νέα φορτηγὰ ἦσαν σὲ θέσι νὰ λαμβάνουν κατὰ 50% μεγαλύτερα φορτία, τὰ ὁποῖα μετέφεραν σὲ χρόνο κατὰ ἓνα τρίτο μικρότερο καὶ δὲν εἶχαν ἀνάγκη μεγαλύτερου πληρώματος.

Οἱ ναυπηγήσεις ὁμῶς τῶν νέων σκαφῶν εἶχαν ἀρχίσει τὸ 1956 καὶ ἔτσι τὰ νέα ταχύπλοα φορτηγὰ εἶχαν τεθῆ σὲ ὑπηρεσία τὸ 1957, σὲ περίοδο δηλαδὴ ὑφέσεως. Ἀλλὰ καὶ πάλι οἱ ἐφοπλιστὲς ἐκινήθησαν ἀπὸ τὴ δίψα τοῦ κέρδους, καὶ ἀντὶ νὰ σκεφθοῦν «ὀρθολογιστικὰ» — κάτι τέτοιο εἶναι ἀδιανόητο γιὰ τὴ νοοτροπία τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ὕστερα δὲν μπορεῖ νὰ ἀποφευχθῆ ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων — ἀπεδύθησαν σὲ ναυπηγήσεις νέων φορτηγῶν, τῶν μεγάλων μπάλκ κέρριερς\* τῶν 21.000 τόννων d.w καὶ ἄνω.

Ἀπὸ τὴν τάσι αὐτὴ κατασκευῆς νέων πιὸ μεγάλων, πιὸ ταχυπλόων καὶ πιὸ ἐξειδικευμένων σκαφῶν δὲν ἦτο δυνατὸ νὰ ἐξαιρεθοῦν καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, ἰδιαίτερα, μάλιστα, ὕστερα ἀπὸ τὴν τεράστια μεταπολεμικὴ ζήτησι πετρελαιοειδῶν. Ἔτσι ἄρχισε ἡ ναυπήγησις γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων\* τῶν 50, 75 καὶ 100 χιλιάδων τόννων, τὰ ὁποῖα μετέφεραν διπλάσια, τριπλάσια καὶ τετραπλάσια φορτία καὶ σὲ μικρότερο χρόνο, σὲ σύγκρισι πρὸς τὰ παλαιὰ δεξαμενόπλοια. Ἔτσι τὰ παλαιότερα καὶ μικρότερης χωρητικότητος σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἄρχισαν νὰ μένουν ἄνευ φορτίου καὶ προκειμένου οἱ ἰδιοκτῆτες τους νὰ τὰ δέσουν, ἄρχισαν νὰ τὰ μετασκευάζουν σὲ φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου καὶ κατὰ κύριο λόγο σὲ σιτοφόρα. Τὰ μετασκευασθέντα σὲ φορτηγὰ πετρελαιοφόρα ἦσαν μιὰ ἐπὶ πλέον αἰτία τῆς ἐκτοπίσεως τῶν φορτηγῶν, πολεμικῆς καὶ προπαλεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀπὸ τὴν διεθνή ναυλαγορά.

## Ἡ δραστηριότητα τῶν ναυπηγείων

Οἱ δυτικοὶ οἰκονομολόγοι θεωροῦν ὡς ἓνα ἀπὸ τὰ αἷτια τῆς κρίσεως, τὶς προόδους ποὺ σημειώνει ἡ σύγχρονη ναυπηγικὴ καὶ τὶς πιστωτικὲς διευκολύνσεις ποὺ προσφέρουν τὰ ναυπηγεῖα, προκειμένου νὰ ἀντιπαλαίψουν στὸ διεθνὴ ἀνταγωνισμὸ καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν πελατεία τῶν ἐφοπλιστῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐκτέλεσι γιγαντιαίων ναυπηγικῶν προγραμμάτων καὶ τὴν διόγκωσι τῆς παγκόσμιας χωρητικότητος. Σὰν παράδειγμα ἀναφέρεται ὅτι στὸ διάστημα τῶν τελευταίων εἴκοσι ἐτῶν ἐναυπηγήθησαν φορτηγὰ 53 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός.

Στὴν πραγματικότητα, ὁμῶς, δὲν εἶναι δυνατὸ νὰ τεθοῦν φραγμοί, οὔτε στὴν ναυπηγικὴ καὶ στὴν ἀνάπτυξι τῆς τεχνικῆς, οὔτε καὶ στὴ γενικὴ τάσι κατασκευῆς πιὸ μεγάλων, πιὸ ταχυπλόων καὶ πιὸ ἐξειδικευμένων σκαφῶν.

Πάντως ἡ σημερινὴ κρίσις ποὺ ὁ βασικὸς χαρακτῆρας τῆς εἶναι οἰκονομικὸς — ἡ ἔλλειψις φορτίων γιὰ μεταφορὰ — δὲν εἶναι κρίσις ναυπηγικῆς τεχνικῆς. Δὲν ἀποκλείεται, ὁμῶς, σ' ἓνα προσεχὲς μέλλον καὶ ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ὑπάρξῃ ὀρθολογιστικὴ πολιτικὴ, ἡ ναυτιλία νὰ ἀντιμετωπίσῃ μιὰ τέτοια κρίσις, ὅταν μὲ τὴν ἐπέκτασι τοῦ αὐτοματισμοῦ καὶ τὴν κατασκευὴ, συμφόρου ἐκμεταλλεύσεως, πυρηνικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν ἀχρηστευθοῦν τὰ σημερινὰ σκάφη συμβατικῆς προώσεως.

## Ποῖα πλοῖα θίγει ἡ κρίσις

Ἡ κρίσις πλήττει ἐκεῖνα τὰ σκάφη ποὺ ἔχουν τὰ ὀλιγότερα ἐφόδια γιὰ νὰ ἐπιπλεύσουν στὸν ὠκεανὸ τῆς διεθνοῦς ἀνταγωνιστικότητος. Δηλαδὴ τὰ πιὸ γηρασμένα, τὰ ὀλιγώτερο ἐκσυγχρονισμένα καὶ τὰ μικρότερης χωρητικότητος.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία θεωρεῖται, διεθνῶς, σὰν ἡ πιὸ τρωτὴ στὸν τομέα αὐτό. Γιατὶ ὁ κύριος ὄγκος τῆς ἀποτελεῖται ἀπὸ φορτηγὰ πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς. Π.χ. ἐπὶ ὀλικῆς χωρητικότητος 13.160.955 τόννων γκρὸς, τὰ φορτηγὰ πολεμικῆς κατασκευῆς ἀνέρχονται σὲ 4.225.000 τόννους, τὰ προπολεμικῆς κατασκευῆς σὲ 630.000 τόννους καὶ τὰ δεξαμενόπλοια πολεμικῆς κατασκευῆς σὲ 690.000 τόννους. Ἔτσι, σκάφη ὀλικῆς χωρητικότητος 5.545.000 τόννων γκρὸς πὺ ἀντιπροσωπεύουν τὸ 42% τοῦ τοννάζ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἔχουν ναυπηγηθῆ πρὸ 20 ἐτῶν. Ἀπὸ τὴν χωρητικότητα αὐτὴ, 2.160.000 τόννοι γκρὸς καλύπτονται ἀπὸ λίμπερτυ.

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς παρηλίκου ἑλληνικῆς χωρητικότητος γίνονται πιὸ χαρακτηριστικοὶ ἂν ὑποβληθοῦν σὲ διεθνῆ σύγκρισι. Γιατὶ ἐνῶ τὸ ἕνα τρίτο τῆς παγκόσμιας χωρητικότητος ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη ἡλικίας 5 ἐτῶν καὶ νεώτερα, οἱ Ἑλληγες ἐφοπλιστὲς ἐλέγχουν τὰ 47% τοῦ παγκόσμιου τοννάζ σὲ τράμπς πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς.

### *Ἡ ἐπεμβατικὴ πολιτικὴ τῶν Η.Π.Α.\**

Ἡ ἐπιθετικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν Η.Π.Α. ἀποτελεῖ ἕνα βασικώτατο παράγοντα ὀξύνσεως τῆς κρίσεως καὶ μόνιμης αἰτίας διενέξεως μὲ τὶς ἄλλες ναυτιλιακὲς δυνάμεις. Οἱ Η.Π.Α. ἐφαρμόζουν πολιτικὴ ἀνοικτῆς ἐπεμβάσεως στὶς ἐσωτερικὲς ναυτιλιακὲς ὑποθέσεις τῶν ἄλλων δυτικῶν χωρῶν καὶ ἐπιδιώκουν νὰ θέσουν ὑπὸ τὸν ἔλεγχό τους τὶς ναυτιλιακὲς «κόνφερανς»\* τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Τὸ Στέητ Ντηπάρτμεντ καὶ τὸ Πεντάγωνο ποτὲ δὲν ἔπαυσαν νὰ ἀσχοῦν πῆσι ἐπὶ τῶν δυτικῶν χωρῶν γιὰ νὰ μὴ δέχονται ναυλώσεις ἀπὸ τὶς σοσιαλιστικὲς χῶρες. Στὸ παρελθὸν ἡ ἀμερικανικὴ ἐπέμβασις ἐκδηλώθηκε ἰδιαίτερα στὶς μεταφορὲς πρὸς τὴν Κορέα καὶ τὴν Κίνα, τὴν στιγμὴ πὺ ἡ τελευταία μὲ τὴν τεράστια ἀγορὰ τῆς, ἀποτελεῖ μιὰ ἀπὸ τὶς κυριώτερες ἀγορὲς γιὰ τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμό. Ἡ πιὸ πρόσφατη ἐπέμβασις τῆς μορφῆς αὐτῆς ἀφορᾷ τὶς μεταφορὲς πρὸς τὴν Κούβα, πὺ ἐπροκάλεσε τὴν ἔντονη ἀντίδρασι τῆς βρεταννικῆς καὶ νορβηγικῆς κυβερνήσεως, σ' ἀντίθεσι πρὸς τὴν ἑλληνικὴ πὺ ἔσπευσε νὰ συμμορφωθῆ πρὸς τὶς ὑποδείξεις τοῦ Στέητ Ντηπάρτμεντ.

Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ ἡ ἐπίθεσις κατὰ τῶν «κόνφερανς», σύμφωνα μὲ τὴν γνώμη τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἀποσκοπεῖ στὴν παραβίασι καὶ τῶν στοιχειωδεστέρων κανόνων τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου καὶ τείνει νὰ καθυποτάξῃ τὶς τακτικὲς γραμμὲς κάτω ἀπὸ τὸ καθεστῶς ἀμερικανικοῦ ἐλέγχου καὶ δουλείας. Παράλληλα ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ νομοθεσία προβλέπει ὅτι οἱ ἀμερικανικὲς ἐξαγωγὲς θὰ πρέπει νὰ πραγματοποιοῦνται μὲ σκάφη κατὰ 50% ἀμερικανικά.

Δὲν εἶναι τυχαῖο πὺ ἡ ἐπεμβατικὴ πολιτικὴ τῶν Η.Π.Α. κατὰ τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν δυνάμεων ἐκδηλώνεται μὲ τόση ἐπιθετικότητα σὲ περίοδο διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Τὸ ἀμερικανικὸ κεφάλαιο πὺ θέλει νὰ διατηρήσῃ τὴν ἡγεμονία του, σ' ὄλους τοὺς τομεῖς δραστηριότητος στὸν δυτικὸ κόσμο, βλέπει στὶς σημερινὲς δυσχέρειες τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν δυνάμεων μιὰ πρῶτης σειρᾶς εὐκαιρία γιὰ νὰ συνθλίψῃ τὶς ἄλλες ναυτιλίες καὶ ἐξασφαλίσῃ νέες ἀγορὲς γιὰ τὸ ἀμερικανικὸ πλοῖο.

---

\* Τὸ κείμενο ἐγράφη πρὸ τῆς γνωστῆς διαταγῆς τοῦ Προέδρου Κέννεντυ, γιὰ τὸν ἀποκλεισμό τῆς Κούβας, πὺ ἦλθε, ἀπλῶς, νὰ ἐπιβεβαιώσῃ τὴν ἔκτασι τῆς ἐπεμβατικῆς πολιτικῆς τῶν ΗΠΑ.



## ‘Ο νέος κίνδυνος τῆς Ε.Ο.Κ.

Ἡ συγκρότησις τῆς Δυτικοευρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος δημιουργεῖ μιὰ νέα πραγματικότητα, ὄχι μονάχα γιὰ τὴν δυτικὴ οἰκονομία, ἀλλὰ καὶ γιὰ τὴν δυτικὴ ναυτιλία. Γιατὶ μέσα στὰ πλαίσιά της μὲ τὴν ἐνδεχόμενὴ εἰσδοχὴ τῆς Βρεταννίας καὶ τῆς Νορβηγίας θὰ συγκεντρωθοῦν οἱ κυριώτερες ναυτιλιακὲς δυνάμεις. Ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Ε.Ο.Κ. — κατ’ ἐπέκτασι τῆς γενικώτερης οἰκονομικῆς τῆς πολιτικῆς — θὰ εἶναι βασικὰ πολιτικὴ διακρίσεων σὲ βάρος τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ μονοπωλήσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀπὸ τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ συγκροτήματα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ἡ Ε.Ο.Κ. εἶναι μιὰ κλειστὴ οἰκονομικὴ κοινότητα, ἡ ὁποία μὲ τοὺς φραγμοὺς ποὺ θέτει στὰ κράτη - μέλη της θὰ ἀποτελέσῃ ἔμπόδιο στὴν ἀνάπτυξι τοῦ ἐμπορίου στὴν Εὐρώπη καὶ σ’ ὅλοκληρο τὸν κόσμον. Μὲ τὴν ἔνταξι τῆς Ἑλλάδας στὴν Ε.Ο.Κ. δημιουργοῦνται σοβαροὶ κίνδυνοι γιὰ τὴ ναυτιλία της. Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ συμμορφώνεται πρὸς τοὺς φραγμοὺς ποὺ θὰ θέτῃ ἡ Ε.Ο.Κ. στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο καὶ θὰ στερεῖται μιᾶς ἰσχυρῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς ποὺ νὰ μπορῇ νὰ τὴν στηρίξῃ, σ’ ἀντίθεσι πρὸς τὴν βρεταννικὴ, δυτικογερμανικὴ, γαλλικὴ, ἰταλικὴ καὶ σκανδιναβικὴ ποὺ γιὰ στήριγμά τους θὰ ἔχουν τὴν ἐσωτερικὴ ἀγορὰ τῶν χωρῶν τους. Ἐξ ἄλλου, ὑπάρχει τάσις σήμερα, ὅπως τὰ μεγάλα μονοπωλιακὰ βιομηχανικὰ συγκροτήματα ἀποκτήσουν τοὺς ἰδικούς των στόλους, τὰ ἰδικὰ τους μεταφορικὰ μέσα τόσο γιὰ τὴν εἰσαγωγὴ τῶν πρώτων ὑλῶν ὅσο καὶ γιὰ τὴ διάθεσι στὴ διεθνεῖς ἀγορὰ τῶν προϊόντων τους. Ἡ ἀρχὴ ἔχει γίνῃ ἀπὸ τὰ μεγάλα τράστ τῶν πετρελαίων, ποὺ διαθέτουν ὀλόκληρους στόλους δεξαμενοπλοίων. Μὲ τὴν ἴδρυσιν τῆς Ε.Ο.Κ. θὰ ἐπισπευθοῦν οἱ ἐξελίξεις αὐτὲς καὶ οἱ συνέπειες γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ εἶναι ὀλέθριες. Καὶ δὲν ἀποκλείεται, ὅπως οἱ ἀνεξάρτητοι Ἑλληνας ἐφοπλιστὲς, προκειμένου νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμό τῶν ἄλλων δυτικοευρωπαϊκῶν συγκροτημάτων προτιμήσουν νὰ ἐκπατρίσουν τὰ πλοῖα τους καὶ νὰ ὑψώσουν σημαῖες εὐκαιρίας.

## Ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν

Ἡ πολιτικὴ ἀποκλεισμοῦ τῶν μεταφορῶν τῶν σοσιαλιστικῶν κρατῶν — ποὺ ἀκολουθεῖ ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις καὶ ποὺ ἐπιβάλλει καὶ στὶς ἄλλες δυτικὲς χώρες — δὲν μπορεῖ νὰ ἔχῃ καὶ τὴν παραμικρὴ ἐπίδρασι στὴν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξι τῶν χωρῶν αὐτῶν. Τὸ μόνο ποὺ ἐπιτυγχάνεται εἶναι νὰ προκαλοῦνται, ὡς ἕνα βαθμὸ, δυσχέρειες στὴν ἀνάπτυξι τοῦ ἐμπορίου τῶν σοσιαλιστικῶν μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ παράλληλα νὰ ἐπισπεύδεται ἡ προσπάθεια τῶν σοσιαλιστικῶν κρατῶν ὅπως καταστοῦν αὐτάρκη στὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἔτσι ποὺ νὰ μὴν ἐξαρτῶνται, στὶς συναλλαγὰς τους, ἀπὸ τὶς διαθέσεις τοῦ Στέητ Ντηπάρτμεντ.

Σήμερα ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις ἐκτελεῖ ἕνα εὐρὸ δυναμικὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων, βάσει τοῦ ἐπταετοῦς της σχεδίου καὶ στὰ τέλη τοῦ 1965 θὰ διαθέτῃ χωρητικότητα 7.128.000 τόννους γκρὸς. Σύμφωνα, μάλιστα πρὸς τὶς προβλέψεις ἡ χωρητικότης αὐτὴ θὰ ἀνέλθῃ τὸ 1970 σὲ 10.672.000 τόννους γκρὸς καὶ τὸ 1980 σὲ 21.384.000 τόννους γκρὸς. Ὁ στόλος αὐτὸς θὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ νεότευκτα καὶ ἐντελῶς ἐκσυγχρονισμένα σκάφη, γεγονός ποὺ θὰ καταστήσῃ τὴν Σοβιετικὴ Ἐνωσις, ἕνα καινούργιο παράγοντα στὴν παγκόσμια ναυτιλία. Δὲν θὰ πρέπει, ἐπίσης, νὰ παρορῶνται οἱ τεράστιες πρὸοδοι ποὺ σημειώνει ἡ σοβιετικὴ ναυπηγικὴ ἐπιστήμη καὶ τεχνικὴ στοὺς τομεῖς τοῦ αὐτοματισμοῦ, τῶν ἵπταμένων σκαφῶν καὶ τῆς πυρηνικῆς προώσεως.

Μιὰ νέα κατάστασι δημιουργεῖ γιὰ τὶς δυτικὲς ναυτιλίαι καὶ ἡ προσπάθεια τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν νεοαπελευθερωθει-

σῶν χωρῶν τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀφρικῆς νὰ ἀποκτήσουν τοὺς ἐθνικούς τους ἐμπορικούς στόλους. Τὰ κράτη αὐτὰ ἀκολουθοῦν προστατευτικὴ πολιτικὴ καὶ ἐξασφαλίζουν στίς ναυτιλίες τους τὸν κύριο ὄγκο τοῦ ἐξωτερικοῦ τους ἐμπορίου, μὲ ἀποτέλεσμα οἱ δυτικὲς ναυτιλίες νὰ χάνουν ἓνα σημαντικὸ ἀριθμὸ ναυλώσεων.

### Οἱ συνέπειες τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως

Ἄμεσες συνέπειες τῆς κρίσεως εἶναι ἡ πτώσις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, ὁ παροπλισμὸς τῶν παρηλίκων σκαφῶν καὶ ἡ αὔξησις τῆς ἀνεργίας.

Ὁ δείκτης τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ποὺ συντάσσει τὸ Βρεταννικὸ Ναυτιλιακὸ Ἐπιμελητήριον δεικνύει μιὰ πτωτικὴ τάσι τῶν ναύλων χωρὶς οὐσιαστικὴ μέχρι στιγμῆς βελτίωσις.

1960	100
Ἀπρίλιος 1962	99,4
Μάϊος »	97,5
Ἰούνιος »	84,5
Ἰούλιος »	78,4
Αὐγούστος »	79,4
Σεπτέμβριος »	81

Ὁ παροπλισμὸς παράλληλα αὐξάνεται καὶ ἡ ἔκτασις του θρίσκεται σὲ συνάρτησι πρὸς τὴν σύνθεσι καὶ τὴν ποιότητα τῶν ναυτιλιῶν τῶν διαφόρων χωρῶν. Καὶ ἀκριβῶς, λόγῳ τῆς παρηλίκου συνθέσεώς της, ὁ παροπλισμὸς προσλαμβάνει μεγαλύτερη ἔκτασι στὴν ἐλληνικὴ ναυτιλία, κατὰ ποσοστὰ καὶ κατ' ἀπόλυτους ἀριθμούς. Σύμφωνα μὲ τίς στατιστικὲς τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλιακῶν Ἐρευνῶν τῆς Βρέμης τὰ 36% τῆς παγκόσμιας παροπλισμένης χωρητικότητος εἶναι ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὰ 18% βρεταννικῆς καὶ τὰ 11% νορβηγικῆς.

Ἡ πορεία παροπλισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν κατὰ τὸ πρῶτο ἐννεάμηνο τοῦ 1962 παρουσιάζεται ὡς ἑξῆς:

	Ὀλικὴ χωρητικότης	Ἀργοῦσα χωρητικότης
Δεκέμβριος 1961	13.036.640	398.671
Ἀπρίλιος 1962	13.128.907	719.406
Ἰούνιος »	13.248.785	892.696
Σεπτέμβριος »	13.160.955	1.496.690

Διεθνῶς, ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἔχει πλήξει τὴν ναυπηγικὴ βιομηχανία, καὶ τοῦτο φαίνεται ἀπὸ τὴν μείωσι τῶν ναυπηγήσεων. Τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα δεικνύουν ἀπὸ τὸ 1959 σταθερὴ ὑφεσις:

	Χωρητικότης σὲ τόννους dw
1959	12.667.000
1960	11.206.000
1961	10.189.000

Οἱ ναυπηγήσεις τοῦ 1962, σύμφωνα μὲ τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα θὰ ὑπολείπωνται ἀκόμη περισσότερο τῶν ναυπηγήσεων τοῦ 1961.

## Ύψηλὸ τὸ ποσοστὸ τῆς ἀνεργίας

Ἡ δραματικώτερη πτυχή τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως εἶναι ἡ καταδίκη χιλιάδων ναυτεργατῶν σὲ ἀνεργία. Ὑπολογίζεται ὅτι τοὺς τρεῖς τελευταίους μῆνες ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως ἦτο χίλιοι ἀνεργοὶ τὸν μῆνα. Ἦδη κατὰ τοὺς μετριώτερους ὑπολογισμοὺς τῶν ναυτικῶν ὀργανώσεων ὑπάρχουν 7.000 ἀνεργοὶ, σ' ἓνα σύνολο 50.000 περίπου ναυτικῶν ποὺ ἐργάζονται σὲ σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Δηλαδή ἡ ἀνεργία φθάνει στὸ ἐξαιρετικὰ ὑψηλὸ ποσοστὸ τῶν 14%. Ἀνεργία παρατηρεῖται ὄχι μονάχα στὰ κατώτερα πληρώματα, ἀλλὰ καὶ στοὺς ἀξιωματικούς γεφύρας καὶ μηχανῆς. Π.χ. σύμφωνα πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς Ἑνώσεως Μηχανικῶν (ΠΕΜΕΝ) ὑπάρχουν χίλιοι διακόσιοι ἀνεργοὶ μηχανικοί.

Οἱ ναυτεργάτες, ὅμως, δὲν ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνεργία μονάχα λόγω τοῦ παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τους, ἀλλὰ κινδυνεύουν νὰ πεταχθοῦν ἀπὸ τὴ δουλειά τους, ἐπειδὴ οἱ ἐφοπλιστὲς ζητοῦν νὰ ἐπιβάλλουν μείωσι στὴ σύνθεσι τῶν πληρωμάτων, γιὰ νὰ περικόψουν τὶς δαπάνες κινήσεως τῶν πλοίων τους.

Τὸ θέμα τῆς ἀνεργίας εἶναι θέβαια, πολὺ εὐρὺ γιὰ νὰ ἐξετασθῇ στὰ πλαίσια τοῦ παρόντος ἀρθροῦ. Τὸ οὐσιαστικὸ εἶναι νὰ ληφθοῦν ἄμεσα προστατευτικὰ μέτρα καὶ νὰ δοθοῦν πραγματικὰ ἐπιδόματα ἀνεργίας στοὺς ἀνέργους ναυτικούς. Γιατὶ οἱ ναυτικοὶ μας εἶναι ὀλιγώτερο ἀκόμη κατοχυρωμένοι καὶ ἀπὸ τοὺς ἐργαζομένους τῆς ξηρᾶς.

## Πῶς σκέπτονται οἱ μεγάλοι ἐφοπλιστὲς

Ἡ κρίσις γιὰ τὴ ναυτιλία, ἐφ' ὅσον πρόκειται γιὰ ναυτιλία, ποὺ ἐξυπηρετεῖ μιὰ κοινωνία ποὺ ρυθμίζεται ἀπὸ τοὺς νόμους τοῦ κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος εἶναι ἓνα φαινόμενο ἀναπόφευκτο. Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις διαρκεῖ ἤδη ἀπὸ τὸ 1957 καὶ τὸ μέλλον διαγράφεται ἄδηλο, γιὰ ὄλους τοὺς παράγοντες ποὺ ἀναφέραμε ἀνωτέρω. Ὑστερα ἡ ναυτιλία στὰ προσεχῆ ἔτη θὰ ἀντιμετωπίσῃ κρίσι τεχνικὴ καὶ ἀναπροσαρμογῆς, κατὰ τὸ πέρασμα ἀπὸ τὸ σημερινὸ σκάφος μὲ τὰ συμβατικὰ καύσιμα, στὸ σκάφος ποὺ θὰ κινῆται μὲ τὴν ἀτομικὴ πρόωσι.

Γενικώτερα, ὅμως, ἡ ναυπήγησις μεγαλυτέρων, πιὸ ταχυπλόων καὶ πιὸ ἐξειδικευμένων σκαφῶν προϋποθέτει τὴν ὑπαρξί ἰσχυρῆς πλοιοκτησίας. Οἱ μεγάλες ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις ἀφοῦ ἐκτόπισαν τὰ λίμπερτυ ἀπὸ τὶς μεταφορὲς, τώρα ζητοῦν νὰ τὰ ἐξαφανίσουν παντελῶς, ἀπὸ προσώπου θαλάσσης, ἔτσι ποὺ νὰ μὴν ἐμφανίζονται στὴ διεθνῆ ἀγορὰ κάθε φορὰ ποὺ θὰ παρατηρεῖται ζήτησις πλοίων γιὰ φορτώσεις καὶ ν' ἀποτελοῦν μιὰ μόνιμη αἰτία μειώσεως τῶν ναύλων. Γι' αὐτὸ ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Στρ. Ἀνδρεάδης — καὶ τὴν ἀποφί του συμμερίζονται οἱ μεγάλοι βρεταννικοὶ καὶ νορβηγικοὶ ἐφοπλιστικοὶ οἴκοι — προτείνει νὰ δημιουργηθῇ μιὰ παγκόσμια κοινοπραξία ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία καὶ νὰ προβῇ στὴ διάλυσι τῆς παρηλίκου χωρητικότητος καὶ στὴν ἀποζημίωσι τῶν πλοιοκτητῶν. Ἡ πραγματοποίησις τοῦ σχεδίου αὐτοῦ εἶναι ἀρκετὰ δυσχερῆς, γιὰτὶ θὰ συναντήσῃ τὴν ἀντίδρασι τῶν μικροτέρων ἐφοπλιστῶν. Στὴν οὐσία, ὅμως, τὸ σχέδιο θὰ πραγματοποιεῖται, ἔστω καὶ χωρὶς τὴν ὑπαρξί συμφωνίας, ἐν ἀνάγκη ἀπὸ τὴν ἴδια φύσι τῶν πραγμάτων, καὶ οἱ ὀλιγώτερο οἰκονομικὰ ἰσχυροὶ ἐφοπλιστὲς θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἐκποιοῦν καὶ νὰ διαλύουν τὰ παρήλικα σκάφη τους βαθμιαῖα καὶ μάλιστα χωρὶς ἀποζημίωσι.

Ἡ κοινοπραξία τοῦ σχεδίου Ἀνδρεάδη γιὰ τὴ συγκράτησι τῶν ναύλων πολὺ θυμίζει τὶς προπολεμικὲς συμφωνίες τῶν τράστ, γιὰ τὴ συγκράτησι τῶν τιμῶν. Τότε τὰ τράστ ἔκαιαν τὸν καφέ καὶ ἔχυναν τὸ σιτάρι στὴν θάλασσα, ὅταν ὑπῆρχαν ἑκατοντάδες ἑκατομμύρια πεινασμένων σ' ὅλη τὴ γῆ. Σήμερα οἱ μεγάλοι ἐφοπλιστὲς προτείνουν νὰ μετατρέψουν σὲ παληοσιδερικὰ δλόκληρα καράβια, τὴν σι-

γμή πού μιὰ σειρά ὑπανάπτυκτες χῶρες ἔχουν ἄμεση ἀνάγκη ἀπὸ πλοῖα, γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ ἐξυπηρετήσουν τὶς εἰσαγωγές καὶ ἐξαγωγές τους καὶ νὰ δημιουργήσουν τοὺς ἐμπορικοὺς τοὺς στόλους.

Σὲ τελευταία ἀνάλυσι τὸ σχέδιον Ἀνδρεάδη ἐκφράζει τὴν ἐπιθυμία τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὸν συναγωνισμό τῶν μικρῶν καὶ ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν καὶ ἔτσι νὰ ἐπιβάλλῃ καὶ τοὺς ὅρους τοῦ στῆ διεθνή ναυλαγορά.

## Τί θὰ ἔπρεπε νὰ γίνῃ

Ἡ θέσις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ὅμως, θὰ μπορούσε νὰ ἦτο διαφορετικὴ μέσα στὸν παγκόσμιον καταμερισμὸ τῆς ἐργασίας, πράγμα πού θὰ ἦτο πρὸς ὄφελος τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ γενικώτερα τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

Ἡ ἀλληλεξάρτησις καὶ ἀλληλοσυμπλήρωσις τῶν οἰκονομιῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, μὲ διαφορετικὰ κοινωνικὰ συστήματα, ἢ ἀνάπτυξις τῆς σύγχρονης τεχνικῆς καὶ οἱ πρόοδοι τῆς ἐπιστήμης, ἢ ἐκμηδένισις τῶν ἀποστάσεων καὶ ἢ στενώτερη συνάφεια τῶν λαῶν ἐπιβάλλουν ἓνα πληρέστερον καταμερισμὸ τῆς ἐργασίας σὲ παγκόσμιον κλίμακα.

Σήμερα, περισσότερο ἀπὸ ὁποιαδήποτε ἄλλη ἐποχὴ στὴν ἱστορίαν τῆς ἀνθρωπότητος, ὑπάρχουν οἱ ἀναγκαῖοι ὑλικοὶ ὄροι γιὰ τὴν διαπλάτυνσιν τῶν συναλλαγῶν καὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀρκεῖ στίς σχέσεις αὐτές, γνώμονας νὰ σταθῇ ἡ ἰσοτιμία καὶ τὸ ἀμοιβαῖον ὄφελος, ἢ κατάργησις τῶν διακρίσεων καὶ φραγμῶν καὶ ἡ σεβασμὸς τῆς ἐθνικῆς ἀκεραιότητος τῶν διαφόρων χωρῶν.

Ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία σὰν σημαντικὸ καὶ συγκεκριμένον μέσον γιὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἀγαθῶν σὲ διεθνή κλίμακα θὰ ἠδύνατο καὶ θὰ ἔπρεπε νὰ διαδραματίσῃ θετικὸν ρόλον στὴ συνεργασία αὐτῆ τῶν κρατῶν μὲ διαφορετικὰ κοινωνικὰ συστήματα καὶ στὴν ἐπέκτασιν τῶν μεταξὺ τους οἰκονομικῶν καὶ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Παράλληλα, ὅμως, σὰν ὁ μόνος ἀναπτυγμένον κλάδος τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας θὰ μπορούσε νὰ προσφέρῃ ἀνεκτίμητη βοήθεια στὸν τομέαν τῆς ἐκβιομηχανίσεως τοῦ τόπου μας. Δὲν εἶναι καθόλου ὑπερβολὴ ἂν ἐλέγαμε πῶς θὰ μπορούσαν νὰ γίνουν ἀποφασιστικὰ βήματα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτή. Ἀρκεῖ νὰ ὑπῆρχε μιὰ ὀρθολογιστικὴ καὶ πραγματικὰ ἐθνικὴ ἐλληνικὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ πού θὰ ἀξιοποιῆ τὶς τεράστιες δυνατότητες καὶ προοπτικὰς πού προσφέρει τὸ σύγχρονον ἐμπόριον καὶ κατὰ κύριον λόγον οἱ συναλλαγὰς μὲ τὶς σοσιαλιστικὰς χῶρας.

Γιατί νὰ μὴν ὑπάρξῃ, γιατί νὰ μὴν ἐπιδιωχθῇ ἡ σύναψις μιᾶς μακρόπνοης οἰκονομικῆς καὶ ναυτιλιακῆς συμφωνίας ἀνάμεσα στὴν Ἑλλάδα καὶ τὴ μεγάλη σοσιαλιστικὴ ἀγορά, πρὸς ἀμοιβαῖον ὄφελος; Δυστυχῶς ἢ ἐπίσημη Ἑλλάδα δὲν εὐνοεῖ μιὰ τέτοια συμφωνία. Καὶ ὅμως ἡ Ἑλλάδα σὰν μεγάλη ναυτιλιακὴ δύναμις θὰ μπορούσε νὰ ἀναλάβῃ ἓνα σημαντικὸ μέρος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως καὶ τῶν ἄλλων σοσιαλιστικῶν χωρῶν καὶ σ' ἀντάλλαγμα νὰ λαμβάνῃ μηχανήματα καὶ ἔτοιμα ἐργοστάσια. Ἐτσι θὰ προωθεῖτο τὸ πρὸ βασικὸ πρόβλημα ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας: ἡ δημιουργία βαρεῖας βιομηχανίας στὴν Ἑλλάδα.

## Γ Λ Ω Σ Σ Α Ρ Ι Ο Ν Ν Α Υ Τ Ι Λ Ι Α Κ Ω Ν Ο Ρ Ω Ν

Τοννάξ σκάφους = Χωρητικότητα σκάφους.

Τόννοι γκρὸς (gross tonnage) = Διεθνὴς μετρικὸς ὄρος γιὰ τὸν ὑπολογισμὸ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου δηλαδὴ τῶν χώρων κάτω ἀπὸ τὸ κατάστρωμα καὶ τῶν κλειστῶν διαμερισμάτων ἐπάνω ἀπὸ τὸ κατάστρωμα. Ἡ μέτρησις γίνεται σὲ κυβικοὺς τόν-

νους (κόρους) και κάθε κόρος έχει χωρητικότητα 100 κυβικών ποδών ή 2,83 κυβικών μέτρων. Για τον υπολογισμό της χωρητικότητας των έμπορικων ναυτιλιών γίνεται χρήση των τόννων γκρός.

**Τράμπ** = Φορηγὸ σκάφος μὴ δρομολογημένο σὲ τακτικὲς γραμμὲς, ἀλλὰ διευθυνόμενο ὅπου τὸ ἀπαιτοῦν οἱ ναυλώσεις.

**Τόννοι *dw* (*dead weight*)** = Νεκρὸ ἢ πρόσθετο βάρος. Τὸ βάρος ποὺ δύναται νὰ φέρη ἓνα πλοῖο ἐκτὸς τοῦ ἰδικοῦ του βάρους, μέχρι τῆ γραμμῆ φορτώσεως. Τὸ νεκρὸ βάρος ὑπολογίζεται σὲ τόννους και ἀποτελεῖται, ἀπὸ τὸ ὠφέλιμο βάρος δηλ. τὸ φορτίο, τὸ βάρος τοῦ πληρώματος, τῶν ἐπιβατῶν και τῶν ἀποσκευῶν των, τὸ βάρος ὑλικῶν συντηρήσεως, τροφίμων και ποσίμου ὕδατος, και τὸ βάρος τῆς κυσίμου ὕλης. Χωρητικότητα σὲ τόννους *dw* σημαίνει χωρητικότητα σὲ τόννους φορτίων ποὺ δύναται νὰ φέρη ἓνα πλοῖο.

**Κόντινεντ** = Ἑπειρωτικὴ δυτικὴ Εὐρώπη.

**Μπάλκ κέρριερς** = Φορηγὰ πλοῖα, εἰδικὰ γιὰ τὴ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων σὲ χῦμα (σιτηρά, μεταλλεύματα, κ. ἄ.).

**Δεξαμενόπλοια** = πετρελαιοφόρα.

**Κόνφερανς** = Συνεννόησις ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν ποὺ διαθέτουν δρομολογημένα πλοῖα στὶς ἴδιες γραμμὲς, γιὰ τὸν καθορισμὸ τῶν ναύλων και τὸν ἀριθμὸ ταξιδίων, ἔτσι ποὺ νὰ ἀποφεύγεται ὁ ἀνταγωνισμὸς.

