

Παρά τά προβλήματα πού τῆς δημιουργεῖ ἡ οικονομικὴ ὑφεσις

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία πρώτη στὸν κόσμο!

Οἱ ἐφοπλισταὶ μας κυριαρχοῦν —χωρὶς κρατικὲς ἐπιδοτήσεις

Ἡ Ἑλλάς φαίνεται νὰ εἶναι ἔτοιμη νὰ ἐκτοπίσῃ τὴν Ἰαπωνία ἀπὸ τὴν κορυφὴ τοῦ πίνακα τῶν ναυτιλιακῶν δυνάμεων τοῦ ἀνεπτυγμένου κόσμου. Προτρέχοντες τῶν ἐπισήμων στοιχείων γιὰ τὸ μέγεθος τοῦ στόλου τους (τὰ ὁποῖα θὰ παρουσιασθοῦν στὶς ἀρχές τοῦ 1982), οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ ὑποστηρίζουν ὅτι ὁ ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία στόλος ἔχει —ἐπὶ τέλους— ξεπεράσει τὸν Ἰαπωνικό! Αὐτὸ μπορεῖ νὰ προκαλέσῃ κάποια δυσφορία στό Τόκυο, ὅπου ἡ κυβέρνησις προσφέρει μεγάλες ἐπιδοτήσεις στοὺς πλοιοκτῆτες πού ὑψώνουν τὴν Ἰαπωνικὴ σημαία.

Οἱ Ἰάπωνες ἐξακολουθοῦν νὰ ἔχουν περισσότερα πλοῖα, πολλὰ ἀπὸ τὰ ὁποῖα, ὅμως, εἶναι ὑπὸ σημαῖες εὐκαιρίας. Οἱ Ἕλληνες ὑπολογίζουν ὅτι ὁ ἐμπορικὸς στόλος τους, περί τὰ μέσα τοῦ 1981, ἀπετελεῖτο ἀπὸ 4.400 σκάφη, 51.000.000 τόννων (grt). Ἀπὸ αὐτά, 90% περίπου ἦσαν ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία. Τὸ Ἰαπωνικὸ τουνάζ ὑπερβαίνει τοὺς 80.000.000 τόννους, ἀλλὰ οἱ Ἕλληνες πιστεύουν ὅτι μόνον 50% τοῦ τουνάζ αὐτοῦ εὐρίσκεται ὑπὸ Ἰαπωνικὴ σημαία, παρά τὰ κρατικὰ κίνητρα πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτες.

Ἡ Ἰαπωνία προσφέρει δύο εἰδῶν ἐπιδοτήσεις στὶς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες πού ἐπιλέγουν τὴν Ἰαπωνικὴ σημαία. Ἡ κυβέρνησις πληρώνει τοὺς ἐφοπλιστὰς γιὰ νὰ ἀποσύρουν (πρὸς διάλυσιν) παλιὰ πλοῖα, ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ πρόσθετη ἐργασία στὰ ναυπηγεῖα. Μολονότι ἀπὸ τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα προῆλθαν περισσότερα ἀπὸ τὰ μισὰ πλοῖα πού ναυπηγήθηκαν μέσα στοὺς πρώτους ἑννέα μῆνες τοῦ 1981, τὸ κίνητρο αὐτὸ ἔχει ἀποτύχει. Ἡ κυβέρνησις προσφέρει ἐπιδοτήσεις 8 δολλαρίων γιὰ κάθε τόννο (γκρός) πού μετατρέπεται σὲ παληοσίδερα μόνον, ὅμως, 670.000 τόννοι ὁδηγήθηκαν στὰ διαλυτήρια μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ,

μέσα στὰ τρία χρόνια ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος. Ὁ στόχος ἦταν 4.000.000 τόννοι μέχρι τὸ 1983!

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιδεικνύουν μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον γιὰ τὰ φθηνὰ δάνεια πού δίνει τὸ κράτος γιὰ τὴν ναυπήγησι νέων πλοίων μεταφορᾶς πετρελαίου καὶ ἀερίου. Τὸ 1980 ἡ Ἰαπωνικὴ Τράπεζα Ἀναπτύξεως δάνεισε σὲ πλοιοκτῆτες, πού ἔχουν ὑψώσει τὴν Ἰαπωνικὴ σημαία, περί τὰ \$ 605.000.000 μὲ ἐπιτόκια κατὰ 3-3,5% χαμηλότερα ἐκείνων πού ἰσχύουν στὴν ἀγορά. Ἔτσι ἐπιδοτήθηκε ἡ κατασκευὴ δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς ὑδροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου (317.000 τόννων) καὶ ἄλλων πλοίων μεταφορᾶς ἐνεργειακῶν προϊόντων (1.500.000 τόννων). Ἡ ἸΤΑ δάνεισε περίπου \$544.000.000 ἀκόμη —στό διάστημα Ἰανουαρίου-Ἰουλίου 1981— γιὰ τὴν ναυπήγησι νέων δεξαμενοπλοίων καυσίμων πλέον τοῦ 1.000.000 τόννων.

Παρά τίς ἐπιδοτήσεις, ἡ Ἰαπωνία ἐξακολουθεῖ νὰ ἐμφανίζῃ ἓνα μεγάλο ἔλλειμμα στὴν ναυτιλία τῆς: Τὸ 1980 οἱ Ἰάπωνες δαπάνησαν γιὰ τὴν ναυτιλία \$ 3.300.000.000 περισσότερα ἀπ' ὅ,τι κέρδισαν οἱ ἐφοπλισταὶ τους (τὸ 1979, τὸ ἀντίστοιχο ἔλλειμμα ἦταν \$ 3.400.000.000).

Οἱ Ἰάπωνες πλοιοκτῆτες συνεχίζουν νὰ στρέφονται πρὸς τίς ξένες σημαῖες εὐκαιρίας γιὰ νὰ ἀποφύγουν τὸ κόστος τῶν Ἰαπωνικῶν πληρωμάτων. Τὸ 1969, 83% τῶν Ἰαπωνικῆς ἰδιοκτησίας πλοίων ἦσαν ὑπὸ Ἰαπωνικὴ σημαία. Τὸ 1980, τὸ ποσοστὸ αὐτὸ εἶχε πέσει σὲ 51%. Ἐντὸς τοῦ 1982 οἱ ἐπιδοτήσεις θὰ κοποῦν καὶ τὸ δέλεαρ τῶν σημαίων εὐκαιρίας θὰ γίνῃ ἀκόμη ἰσχυρότερο.

★

Ἡ Ἑλλάς δὲν προσφέρει ἐπιδοτήσεις στοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς. Ὅμως ὁ ἑλληνικὸς στόλος, ἀντὶ νὰ ὑφίσταται

Ο κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ ΕΠΑΝΕΞΕΛΕΓΗ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

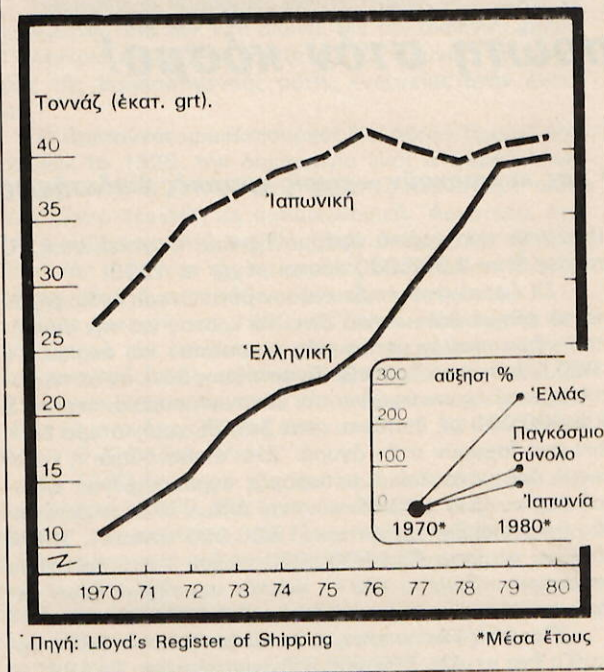
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ ΟΙ κ.κ. Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ - Σ. ΝΤΑΪΦΑΣ



Ἡ γενικὴ συνέλευσι τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀνέδειξε τὴν νέα ἡγεσία τῆς (11.1.1982). Πρόεδρος ἐπανεξελέγη ὁ κ. Ἀριστομένης Καραγεώργης. Ἐξελέγησαν, ἐπίσης: α' ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Β. Γουλιανδρῆς, β' ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Στ. Νταϊφᾶς, ταμίας ὁ κ. Ἐπιφανειάδης, βοηθὸς ταμίας ὁ κ. Π. Τσάκος καὶ γραμματεῖς οἱ κ.κ. Γ. Λιβανός καὶ Μ. Περατικός.

Μετά τὴν ἐπανεκλογή του, ὁ κ. Ἄρ. Καραγεώργης —ἀφοῦ ἐξῆρε τὸ πνεῦμα ἀπόλυτης συνερ-

γασίας πού ἐπεκράτησε στὴν γενικὴ συνέλευσι— ἐξέφρασε τὴν βεβαιότητα ὅτι θὰ ἀντιμετωπισθοῦν μὲ τὸν πιὸ σωστὸ τρόπο τὰ θέματα τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀλλὰ καὶ —γενικώτερα— τῆς μεγάλῃς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. «Μὲ τὴν εὐκαιρία αὐτῆ» —ὑπεγράμμισε, τέλος, ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ— «θὰ ἤθελα νὰ ἐπιβεβαιώσω τὴν πίστι μας στὴν ἀναγκαιότητα τῆς ἐπιχειρηματικῆς συνεργασίας τῶν τριῶν φορέων: Πολιτείας - ἐφοπλισμοῦ - ναυτικῶν».

Ο «ΠΟΛΕΜΟΣ» ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ
ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«διαρροές» πλοίων προς σημαίες εύκαιρίας, κατόρθωνε μέχρι προσφάτως νά άποσπᾶ πλοία από αυτές. Τά έλληνικά πληρώματα γίνονται όλο και πιό άκριβά, αλλά τό κράτος έπιτρέπει στους πλοιοκτήτες νά χρησιμοποιούν (μέχρι 25% τών πληρωμάτων τους) και ξένους ναυτικούς πού κοστίζουν λιγότερο. Έπικαλούμενοι τήν έλλειψη Έλλήνων ναυτικών, οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπορούν συχνά νά υπερβαίνουν τό 25%· ήδη, όμως, φοβούνται ότι ή νέα σοσιαλιστική κυβέρνησι θά άπαιτήση τήν χρησιμοποίησι άποκλει-



στικώς έλληνικών πληρωμάτων στά υπό έλληνική σημαία πλοία.

Οι Έλληνες έφοπλιστάι έχουν πληγή σοβαρά από τήν ύφεσι στην διεθνή αγορά φορτίων. Τό έμπόριο τής χώρας τους είναι περιορισμένο και ἤσαν άνεκαθεν υποχρεωμένοι νά εξαρτώνται από τήν μεταφορά φορτίων μεταξύ άλλων χωρών. Η ανάπτυξι του παγκοσμίου έμπορίου έχει σχεδόν άνακοπή, μέσα στό 1981, και ή ζήτησι ναυτιλιακών υπηρεσιών παρουσιάζει κάμψι. Οι ναύλοι γιά τά πλοία «τράμπ» —πού άποτελοϋν τόν κύριο όγκο του έλληνικού στόλου— είναι οι χαμηλότεροι τής τελευταίας διετίας. Τό παροπλισμένο τοννάζ τής έλληνικής ναυτιλίας τετραπλασιάσθηκε τούς πρώτους όκτώ μήνες του 1981 σέ 4.800.000 τόννους.

© THE ECONOMIST - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΥΔΡΟΜΕΤΡΗΤΑΙ

- ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΑΧΥΜΕΤΡΙΚΟΙ
- ΟΡΕΙΧΑΛΚΙΝΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ
- ΟΡΕΙΧΑΛΚΙΝΑ ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΕΙΔΗ - ΕΙΔΗ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΟΡΕΙΧΑΛΚΟΥΡΓΙΑ Α/Ε

Όδός Άλεξάνδρου Φλέμινγκ 48, Άγιος Ιωάννης Ρέντης. Ν. Φάληρον / 52
Τηλέφωνο: 48 12 681