



ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ, ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ, ΣΚΛΗΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ ΝΑ ΝΑΥΓΗΣΗ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΝΗΝ ΜΙΑΣ ΔΕΙΝΗΣ, ΕΞΟΥΘΕΝΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΤΙ ΜΕΤΡΑ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΑΛΛΑΣ ΧΩΡΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ • ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΠΟΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΑΙ ΕΓΧΩΡΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ

‘Ο σῶζων ἑαυτὸν ...

Τὸ 1977 ὑπῆρξε ἀναμφισβήτητα ἓνα πολὺ δόνηρὸ ἔτος γιὰ τὸν τομέα χρηματοδοτήσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Πλοιοκτῆτες, κατασκευασταὶ καὶ Τράπεζες εἶχαν περιπλάκη σὲ μιὰ συνεχῶς ἐντεινομένη δίνη δυσχερειῶν, ἐνῶ προσπαθοῦσαν ἀπεγνωσμένα νὰ «ἐξασφαλίσουν χρήματα», κάτω ἀπὸ τὴν σκιά μιᾶς «συμπιεσμένης» ναυλαγορᾶς. Τὸ τρέχον ἔτος δὲν φαίνεται νὰ προσφέρῃ ἐλπίδες βελτιώσεως (πολὺ περισσότερο λόγῳ τοῦ ὅτι σὲ πολλὰς «πάσχουσες» ἐφοπλιστικὲς ἐταιρίαις οἱ σχέσεις πλοιοκτῆτου-Τραπεζῆς ἔχουν περιέλθει σὲ ἀδιέξοδο). Ἀντίθετα, μάλιστα, ὑπάρχει ὁ φόβος ὅτι τὸ 1978 πολὺ περισσότερες ναυτιλιακὲς ἐταιρίαις θὰ χρεοκοπήσουν.

Μὲ πολλοὺς πλοιοκτῆτες σὲ ἐπισηφιλῆ θέσι καὶ τὶς Τράπεζαι νὰ ἀπαιτοῦν τὴν ἐξόφλησι δανείων, οἱ κατασκευασταὶ ἔβλεπαν ὅτι συνεχῶς τοὺς ἐξήτειτο νὰ ἀναβάλουν τὴν ἐξόφλησι τῶν πιστώσεων. Πολλοὶ δὲν ἦσαν σὲ θέσι νὰ συμμορφωθοῦν, καὶ αὐτὸ ὠδήγησε σὲ αὐξάνομενες διενέξεις πού εἶχαν

σὰν ἀποτέλεσμα πλοιοκτῆτες νὰ ἀρνούναι τὴν παραλαβὴ πλοίων μὲ τὴν ἀμφίβολη δικαιολογία «τεχνικῶν λαθῶν». Τὰ ναυπηγεία, μὴ ἐπιθυμώντας νὰ ἀρχίσουν πολυέξοδους δικαστικὸς ἀγῶνες, δὲν εἶχαν ἄλλο μέσον παρὰ νὰ βγάλουν σὲ πλειστηριασμὸ τὰ πλοῖα, μὲ ἀποτέλεσμα, ὅμως, συνήθως ζημιόγυνο.

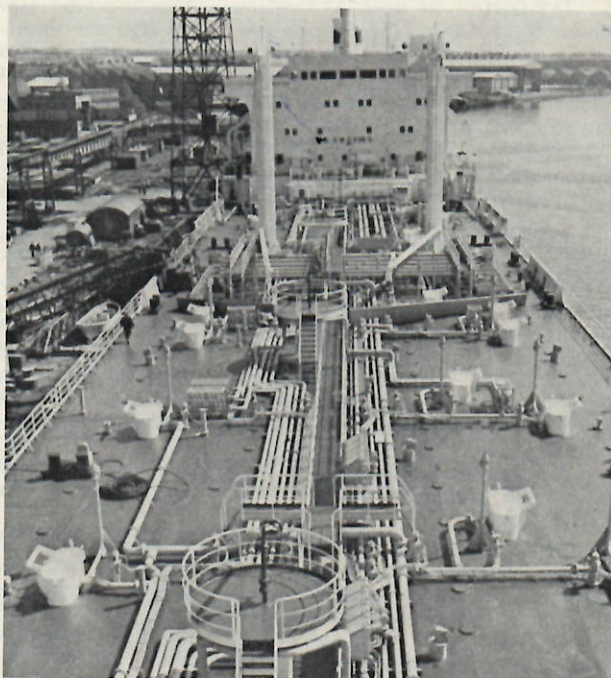
Τὰ ναυπηγοκατασκευαστικὰ ἐξόδα παρουσιάζουν, ἐξ ἄλλου, τέτοιο ὑψηλὸ ποσοστὸ ἀδείσεως, ὥστε εἶναι ἀδύνατον νὰ προβλεφθῇ ἐπιστροφὴ στοὺς «παλιούς καιρούς», ὅταν οἱ ἐφοπλισταὶ ἦσαν σὲ θέσι νὰ αὐτοχρηματοδοτοῦν τὶς κατασκευὰς σκαφῶν.

Ἡ παρατεινομένη κρίσι ἀλλάζει βαθμηδὸν δολόκληρη τὴν χρηματογορὰ στὸν τομέα τῶν ναυπηγήσεων, κυρίως πρὸς ὄφελος τῶν Τραπεζῶν —σχετικὰ μὲ τὴν ἀσφάλισι τῆς ἐξοφλήσεως τῶν δανείων— καὶ λιγώτερο πρὸς ὄφελος τῶν πλοιοκτῆτῶν. Οἱ ὅροι χρηματοδοτήσεως, ὅπως ἔχουν καθορισθῆ ἀπὸ τὸν ΟΟΣΑ (ἀνώτατο ὄριο δανειοδοτήσεως 70 %, πληρωτέον σὲ 7 χρόνια) δὲν φαίνεται νὰ τηροῦνται ἀπὸ πολλὰς Τράπεζαις (μὲ τὰ σημερινὰ οἰκονομικὰ δεδομένα), οἱ ὁποῖαι πολὺ περισσότερο θὰ προτιμοῦσαν μιὰ προκαταβολὴ 50 % σὰν ἀσφάλεια γιὰ τὴν χρηματοδότησι ἐνὸς νέου πλοίου, καθ’ ὅσον ἡ ναυτιλιακὴ ἀγορὰ περικλείει σήμερα πολλοὺς κινδύνους. Μιὰ τέτοια ἐξέλιξι εἶναι πάντως ἀπίθανη, ἐφ’ ὅσον οἱ ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νὰ ἀποκοτῶν ἑτοιμὰ νέα σκάφη, ἀγοράζοντάς τα σὲ πολὺ χαμηλὰς τιμὰς.

Παρ’ ὅλο πού, πολλὰς φορὰς, τὰ ναυπηγεία καὶ οἱ Τράπεζαι ἀντιδρῶν, οἱ κυβερνητικὲς παρεμβάσεις παίζουν πλέον ζωτικὸ ρόλο στὴν ναυπηγικὴ βιομηχανία.

Μιὰ σύντομη ἀναφορὰ στὴν πολιτικὴ πού ἀκολουθοῦν οἱ κυβερνήσεις ὀρισμένων Δυτικῶν κρατῶν δείχνει τὸν τρόπο καὶ τὰ μέσα πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν ἀντιμετώπισι τῆς κρίσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας· τὰ ὁποῖα ὅμως δὲν ἀπεδείχθησαν πάντοτε σωτήρια...

ΣΟΥΗΔΙΑ : Τὸ δημόσιο προσφέρει 100 % πιστωτικὴ κάλυψι, τῆς ὁποίας τὸ 30 % εἶναι ἐπιδότησι (μετρητοῖς) τοῦ κράτους πρὸς τὸν πλοιοκτῆτη. Τὸ ὑπόλοιπο 70 % προμηθεύουν ἐμπορικὲς Τράπεζαις —ὄχι ὑποχρεωτικὰ τῆς Σουηδίας— μὲ περίοδο ἐξοφλήσεως 12 ἐτῶν καὶ μὲ τὴν ἐγγύησι τοῦ κράτους. Ἐὰν τὸ πλοῖο πωληθῇ ἐντὸς δύο ἐτῶν ἀπὸ τῆς κατασκευῆς, ὅλες οἱ ἐπιχορηγήσεις πρέπει νὰ ἐξοφληθοῦν ἀπὸ τὸν πλοιοκτῆτη· σὲ περίπτωσι πωλήσεως ἐντὸς 5 ἐτῶν, ἐπιστρέφεται ἓνα ποσοστὸ, ἐξαρτώμενο ἀπὸ τὴν ἀξία πωλήσεως. Ἐὰν ἡ ἀξία πωλήσεως εἶναι μεγαλύτερη ἀπὸ τὰ ἐξόδα κατασκευῆς, τότε ἐπιστρέφεται τὸ ἕμισυ τῆς διαφορᾶς καὶ μέχρι ποσοστοῦ 44 % τῶν ἐξόδων κατασκευῆς. Ἐν π.χ. τὰ ἐξόδα κατασκευῆς εἶναι ἓνα ἑκατομμύριον καὶ ἡ ἀξία πωλήσεως δύο, θὰ ἐπιστραφῇ ποσοδὸν ἐπιχορηγήσεων 440.000. Ἡ ἐξόφλησι γίνεται σὲ περίοδο 7-9 ἐτῶν. Αὐτὰ τὰ πιστωτικὰ μέτρα ἰσχύουν γιὰ Σουηδοὺς πλοιοκτῆτες, πλὴν ὅμως μποροῦν καὶ ἄλλοδαποὶ νὰ ζη-



ΚΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ «FINANCIAL TIMES»

ΙΑΠΩΝΙΑ : «ΟΧΙ» ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ ΔΙΑ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΟΥΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΩΝ

Ἡ Ἰαπωνία ἀπέρριψε «εὐγενικά» αἴτημα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν γιὰ βελτιωμένους πιστωτικούς ὁρους σὲ ναυπηγικά συμβόλαια μέχρι 1.800.000 τόνων.

Πολλὰ ἰαπωνικά ναυπηγεῖα φοβοῦνται μήπως ἀκρωσίσεις παραγγελιῶν ἐκ μέρους Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ὀδηγήσουν ἀρκετὲς μικρομεσαίες ναυπηγικὲς ἐταιρίες σὲ πτώχευσι, μολονὶ ὑπάρχουν ἀκόμη δυνατότητες γιὰ τοὺς Ἰάπωνες νὰ ἀναδιαπραγματευθοῦν τὶς συμβατικὲς τιμὲς μὲ ἐπὶ μέρους Ἑλληνες πλοιοκτῆτες πού ζητοῦν κάποια μορφή «ἀποζημιώσεως» γιὰ τὴν ἀνατίμησι τοῦ γιέν ἀπὸ τότε πού τοποθέτησαν τὶς παραγγελίες τους.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῆ ὅτι ἡ ἰαπωνικὴ βιομηχανία βασίζεται στὶς ἑλληνικὲς παραγγελίες γιὰ τὸ 25% περίπου τῶν συμβολαίων τους, ἐνῶ μερικὰ ναυπηγεῖα ἐξαρτῶνται ἀπὸ τοὺς Ἑλληνες πλοιοκτῆτες γιὰ τὸ σύνολο σχεδὸν τῶν ἐργασιῶν τους. (Π.χ. τὸ 40% τῶν ἐργασιῶν τῆς «Shikawajima-Harima» καλύπτει ἡ ναυπηγικὴ τῆς δραστηριότητος, ἐνῶ τὸ 60% τῶν ναυπηγικῶν παραγγελιῶν τῆς προέρχεται ἀπὸ Ἑλληνες πλοιοκτῆτες).

Ἄξιοσημείωτο εἶναι, ἐπίσης, ὅτι ἐντὸς τοῦ 1977 γύρω στὶς τριάντα ναυπηγικὲς μονάδες κατέρρευσαν, μεταξύ αὐτῶν καὶ ἡ γνωστὴ ἐταιρία «Hashihama», ἡ ὁποία ἐπτώχευσε, ἀφήνοντας χρέη \$ 190.000.000!

τῆσουν τὰ ἴδια προνόμια, ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα τους προορίζονται νὰ δουλέψουν γιὰ τὴν Σουηδία.

Παρ' ὅλα αὐτὰ, τὰ κρατικὰ ναυπηγεῖα «Svenska Varv», π.χ., παρουσίασαν τὸν περασμένο χρόνο ἔλλειμμα 1,6 δισεκατομμυρίων κορωνῶν. Ἐπὶ πλέον, χρειάζονται 1,2 δισεκατομμύρια γιὰ νὰ συνεχίσουν τὶς ἐργασίες τους.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ : Στὶς ἀρχὲς τοῦ 1977 ἡ γερμανικὴ κυβέρνησι ἀποφάσισε τὴν αὐξήσει τῶν ἐπιχορηγήσεων—γιὰ ναυπηγοκατασκευὲς— ἀπὸ 12,5% σὲ 17,5%, ἀναμένοντας ἔτσι μιὰ βελτίωσι τῶν παραγγελιῶν. Κατὰ τὸ πρῶτο ἡμισυ τοῦ 1977, γιὰ τὸ ὅποιο ὑπάρχουν στοιχεῖα, οἱ παραγγελίες ἀνήρχοντο σὲ 65 σκάφη 189.456 κῶρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἀξίας



900 ἑκατομμυρίων μάρκων, πού σήμαινε 27% τοῦ ἐτήσιου ναυπηγοκατασκευαστικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας. Ἀπὸ τὰ 65 πλοῖα, τὰ 75% ἦσαν γερμανικῆς πλοιοκτησίας καὶ μόνο 12 προήρχοντο ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν· γεγονὸς πού τονίζει τὴν ἀδυναμία διεθνoῦς ἀνταγωνισμοῦ τῶν Γερμανῶν. Τὸ κράτος καθώρισε σὰν συνολικὸ ποσὸν ἐπιχορηγήσεων 2.800 ἑκατομμύρια μάρκα γιὰ 165 νέες κατασκευὲς καὶ ὑπολογίζεται ὅτι ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν πλοίων πού ἐκαρπώθησαν τὶς ἀφέλειες τῶν ἐπιχορηγήσεων ἀνέρχεται σὲ 1.300 ἑκατομμύρια μάρκα, συμπεριλαμβανομένων τόσο τῶν νέων κατασκευῶν ὅσο καὶ τῶν ἀποπερατώσεων. Ἡ αἰτία τῆς κρίσεως—κατὰ τοὺς Γερμανοὺς—εἶναι, πάντως, οἱ Ἰάπωνες, τοὺς ὁποίους καὶ κατηγοροῦν ὅτι προσπαθοῦν νὰ αὐξήσουν τὸ μερίδιό τους στὴν ἀγορὰ μὲ κάθε τρόπο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ : Γιὰ κάθε νέα παραγγελία Ὀλλανδοῦ πλοιοκτητοῦ τὸ κράτος ἐπιδοτεῖ ἐτησίως 4,75% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου γιὰ περίοδο πέντε ἐτῶν σὰν ἐπενδυτικὸ κίνητρο. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι ὁ πλοιοκτῆτης παίρνει σὲ πέντε χρόνια 23,75% κρατικὴ βοήθεια γιὰ κάθε νέα παραγγελία. Ἐπὶ πλέον, ἐὰν ὁ πλοιοκτῆτης πληρώσει μετρητοὺς, ἐπιδοτεῖται καὶ ὁ τόκος—κατὰ τὸ ποσοστὸ πού ὑπερβαίνει τὸ 8%— τοῦ δανείου πού θὰ συνάψῃ γιὰ τὴν πληρωμὴ τῆς διαφορᾶς μεταξύ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐπιχορηγήσεως, δηλαδὴ τοῦ 76,25%. Οἱ πλοιοκτῆτες πρέπει, ὅμως, νὰ ἐκπληρώσουν ὀρισμένους ὁρους γιὰ νὰ πάρουν τὴν προαναφερθεῖσα βοήθεια. Θὰ πρέπει νὰ χρησιμοποιήσουν μηχανεὲς καὶ ἐξοπλισμὸ ὀλλανδικῆς κατασκευῆς ἢ, ἂν αὐτὸ εἶναι ἀδύνατον, προελεύσεως ἀπὸ κάποια ἄλλη χώρα τῆς ΕΟΚ. Κατ' ἀρχήν, τὰ πλοῖα πρέπει νὰ παραγγέλλονται σὲ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα, ἐφ' ὅσον ὅμως αὐτὰ δὲν μποροῦν νὰ ἀνταποκριθοῦν σὲ παραδόσεις ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, ὁ πλοιοκτῆτης μπορεῖ νὰ στραφῆ στὸ ἐξωτερικὸ καὶ παρ' ὅλα αὐτὰ νὰ ζητήσῃ βοήθεια. Τὰ σχέδια τῶν πλοίων πρέπει νὰ ἐγκριθοῦν ἐκ τῶν προτέρων ἀπὸ τὶς δημόσιες ἀρχές, τὰ δὲ πλοῖα εἶναι ὑποχρεωτικὰ νὰ ἐγγραφοῦν στὸ ὀλλανδικὸ νηολόγιο γιὰ τουλάχιστον πέντε χρόνια.

Τὸ σπουδαιότερο, ὅμως, μέσον, γιὰ τὴν προσέλκυσι παραγγελιῶν, ἀποτελεῖ ἕνα σχέδιο συμψηφισμοῦ ζημιῶν, τὸ ὁποῖο ἐπιτρέπει σὲ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα νὰ παίρνουν ἐπιχορηγήσεις ἀπὸ τὸ κράτος γιὰ παραγγελίες πού ἀνέλαβαν «ἐπὶ ζημίῳ». Οἱ ὅροι αὐτοῦ τοῦ εἶδους τῶν ἐπιχορηγήσεων εἶναι οἱ ἑξῆς : 25% τοῦ ποσοῦ τῆς ζημίας θὰ φέρῃ ἡ ἐταιρία, 37,5% τὸ κράτος σὰν συμψηφιστικὴ ἐπιχορήγησι καὶ 37,5% ἔμμεσα τὸ κράτος μὲ τὴν μορφή μακροπροθέσμων καὶ χαμηλοτόκων δανείων.

ΙΑΠΩΝΙΑ : Ἡ κατὰ 13% περίπου ἀνατίμησι τοῦ γιέν ἐναντι τοῦ δολλαρίου τὸν περασμένο χρόνο εἶχε σὰν ἀποτέλεσμα τὴν μείωσι τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν γιὰ παραγγελίες στὴν Ἰαπωνία. Κατὰ τὸ 1977 χρεοκόπησαν 24 ἰαπωνικά ναυπηγεῖα μὲ συνολικὲς ὀφειλὲς 147.000 ἑκατομμύρια γιέν, ἐνῶ πολλὰ ἄλλα βρίσκονται σὲ δύσκολη κατάστασι. Ἐνα ἀπὸ αὐτὰ, τὸ «Hakodate Dock», ἐπέτυχε τριετὴ ἀναστολὴ τῶν τραπεζικῶν τοῦ ὀφειλῶν, ὕψους 85 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, πού προήλθαν ἀπὸ τὴν κρίσι τοῦ κλάδου, ἀλλὰ καὶ πού πολλαπλασιάσθησαν ἀπὸ τὴν ὑπερτίμησι τοῦ γιέν.

Γιὰ τὸ οικονομικὸ ἔτος 1978, τὰ κεφάλαια χρηματοδοτήσεως τῶν ἐτησίων ναυπηγήσεων—γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐγγυηθῆ τὸ κράτος— ἔχουν καθορισθῆ στὸ ὕψος τῶν 45 δισεκατομμυρίων γιέν—ἀρκετὰ γιὰ τὴν κατασκευὴ 550.000 κῶρων ὀλικῆς χωρητικότητος. Ἐξ ἄλλου, ἔχουν προβλεφθῆ ἀπὸ τὸ δημόσιο ταμεῖο 6.583 ἑκατομμύρια γιέν ὡς ἐπιχορηγήσεις γιὰ τὴν καταβολὴ τόκων ἀπὸ δάνεια κατασκευῆς πλοίων. Ἐχει ζητηθῆ ἐπίσης ἡ πρόβλεψι στὸν προϋπολογισμὸ τοῦ 1978 ποσοῦ 251.538 ἑκατομμυρίων γιέν γιὰ χρηματοδοτήσι ναυπηγοκατασκευῶν.

Τὸ ἰαπωνικὸν κράτος ἀρνείται πάντως νὰ καθιερώσῃ εἰδικὸ πρόγραμμα ἐπιχορηγήσεων τῶν ναυπηγιῶν, φοβούμενο τὴν διεθνή ἀντίδρασι.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ : Δεῖγμα τῆς πολιτικῆς πού ἀκολουθεῖ ἡ Βρεταννία ἀποτελεῖ ἡ περίπτωση τῆς παραγγελίας ἀπὸ τοὺς Πολωνοὺς 24 πλοίων ἀξίας £ 115 ἑκατομμυρίων. Σύμφωνα μὲ τοὺς ὁρους τοῦ συμβολαίου θὰ ἰδρυθῆ μία ἀγγλο-πολωνικὴ ἐταιρία, στὴν ὁποία θὰ ἀνήκῃ ὁ στόλος πού θὰ τὸν ναυλώσῃ στοὺς Πολωνοὺς γιὰ 15 χρόνια. Τὰ βρεταννικά κρατικὰ ναυ-

πηγεία θά έχουν το 51 % των μετοχών της εταιρίας. Η συμφωνία επικυρώθηκε και από την Επιτροπή της ΕΟΚ, διότι δεν αντίκειται στους κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού της Κοινότητας. Έναπομένει όμως στους παρατηρητές να υποθέσουν το ποσόν των επιχορηγήσεων που θά επιβαρύνει τους φορολογουμένους, καθόσον η κυβέρνηση ανακάλεσε την υπόσχεσή της να γνωστοποιήσει περισσότερες λεπτομέρειες για την χρηματοδότηση. Βιομηχανικοί κύκλοι υπολογίζουν την επιχορήγηση σε £ 28 εκατομμύρια περίπου και πολύ ενοϊκούς όρους χρηματοδότησεως. Για την καταβολή του 30 % — με την υπογραφή του συμβολαίου — οι Πολωνοί πήραν πίστωση 100 % μέσω μιάς εκδόσεως ευρωομολόγων 65 εκατομμυρίων στερλινών για 15 χρόνια με 9 %, το δε υπόλοιπο του ποσού εξευρέθη με τους κανονικούς όρους του ΟΟΣΑ, δηλαδή 70 % πίστωση για 7 χρόνια με 7,5 %. Το τελευταίο ποσό καλύπτεται με έγγυσεις εξαγωγικών πιστώσεων.



Έλλάς : Άνεπαρκής πολιτική

Στην Ελλάδα, οι όροι χρηματοδότησεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγικών βιομηχανιών καθορίζονται στην υπ' αριθ. 85/5/14.5.75 απόφαση της Νομισματικής Επιτροπής, με βάση την οποία επιτρέπεται στις Τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα να χορηγούν δάνεια για την κατασκευή ή μετασκευή σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία. Το ύψος των δανείων μπορεί να φθάσει μέχρι 80 % του κόστους κατασκευής ή μετασκευής και η διάρκεια τους μέχρι 9 έτη για τις κατασκευές και 7 έτη για τις μετασκευές. Έφ' όσον η χρηματοδότηση γίνεται προς άλλοδαπούς για την κατασκευή ή μετασκευή σκαφών κάθε κατηγορίας ή προς ήμεδαπούς για την κατασκευή ή μετασκευή ποντοπόρων πλοίων μόνο, τα σχετικά δάνεια συνομολογούνται σε συνάλλαγμα. Οι Τράπεζες υποχρεούνται να καλύπτουν το συνολικό ποσόν των δανείων με κεφάλαια άντλούμενα εξ ολοκλήρου από το εξωτερικό. Η πέραν του 50 % του κόστους του έργου προβλεπόμενη — από προηγούμενες αποφάσεις της Νομισματικής Επιτροπής — έγγυση του δημοσίου δεν ισχύει πλέον, με αποτέλεσμα τα δάνεια να χορηγούνται με αποκλειστική εϋθύνη της χρηματοδοτούσης Τραπεζής. Το επιτόκιο των δανείων είναι 7,5 % ετησίως χωρίς επιβαρύνσεις για προμήθεια. Οι Τράπεζες που χορηγούν τα σε συνάλλαγμα δάνεια δικαιούνται προμηθείας 2 % που καταβάλλεται από την Τράπεζα της Ελλάδος. Για τα εν λόγω δάνεια, η Τράπεζα της Ελλάδος θά καταβάλει στις Τράπεζες, που αναλαμβάνουν την χρηματοδότηση, και την διαφορά μεταξύ του κόστους δανεισμού από το εξωτερικό και του επιτοκίου των χορηγουμένων από αυτές ναυπηγικών δανείων. Για την καταβολή όμως αυτής της διαφοράς, είναι απαραίτητη η προηγούμενη έγκριση, από την Υποεπιτροπή Πιστώσεων, των όρων δανεισμού των Τραπεζών από το εξωτερικό.

Οι έγγυσητικές επιστολές και οι χρηματοδοτήσεις ναυπηγικών επιχειρήσεων για την κατασκευή-μετασκευή ή επισκευή πλοίων μπορούν να ασφαλισθούν στο ΚΑΠΕ (Κεφάλαιον Ασφαλίσεως Πιστώσεων Έξαγωγών), μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου πιστωτικού ιδρύματος και έφ' όσον η αξία τους διακανονίζεται σε συνάλλαγμα. Η ασφαλιστική αυτή είναι δυνατόν να καλύψει το ένα τρίτο περίπου της αξίας του ναυπηγουμένου πλοίου. Με την αίτηση του πιστωτικού ιδρύματος θά πρέπει να συνοπληθθί — εκτός των άλλων — και αντίγραφο της συμβάσεως ναυπηγείσεως, καθώς και ό,τιδήποτε άλλο έγγραφο, από το οποίο θά αποδεικνύεται ότι πρόκειται περι βεβαίας παραγγελίας.

Οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι επί έγγυσητικών επιστολών μπορούν να είναι έμπορικοί ή πολιτικοί, π.χ. κατάπτωση λόγω μη πλήρους και καλής εκτελέσεως της παραγγελίας... εξ υπαιτιότητος της ναυπηγικής επιχειρήσεως ή λόγω αθαιρέτων ενεργειών του παραγγέλλοντος... έφ' όσον ο παραγγέλλων είναι ξένο δημόσιον. Προκειμένου περι χρηματοδοτήσεων, αυτές καλύπτονται ασφαλιστικώς από το ΚΑΠΕ για τις περιπτώσεις που οι χρηματοδοτούμενοι — ναυπηγική επιχειρήσι ή ο παραγγέλλων την ναυπήγησι — αδυνατούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους εξ αιτίας γεγονότων ανωτέρας βίας, άρνήσεως παραλαβής, έφ' όσον η παραγγελία έγινε από άλλο-

δαπό δημόσιον (πολιτικός κίνδυνος κ.λ.) ή λόγω άφερεγγυότητος του χρηματοδοτουμένου, μη παραλαβής ή μη έξοφλήσεως, έφ' όσον η παραγγελία έγινε από ιδιώτη (έμπορικός κίνδυνος) κ.λ.

Έφ' όσον το ΚΑΠΕ αναλάβει την ασφάλισι των έγγυσητικών επιστολών και της χρηματοδοτήσεως, το ασφαλιζόμενο πιστωτικό ίδρυμα του έκχωρεί το σύνολο των ασφαλειών που έχει λάβει από τον πελάτη του κατά την άναλογία της άνωτέρω ασφαλειών πραγματοποιείται πάντοτε σε συνεννόησι με το ΚΑΠΕ. Η εκτέλεσι της παραγγελίας, τόσο από τεχνικής όσο και από οργανωτικής πλευράς, παρακολουθείται από ειδικούς τεχνικούς του ΚΑΠΕ και τα έξοδα βαρύνουν το πιστωτικό ίδρυμα.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι ο θεσμός του ΚΑΠΕ έχει έμμεση σημασία για την ναυπηγική επιχειρήσι ή τον πλοιοκτήτη-παραγγελιοδότη, έφ' όσον οι ύπηρεσιές του Κεφαλαίου παρέχονται βασικά προς τα πιστωτικά ιδρύματα και προϋποθέτουν την ύπαρξι συμβάσεως ναυπηγείσεως. Το τελευταίο, εξ άλλου, δεν επιτρέπει στο ναυπηγείο να κάνει προλογισμό του συνολικού κόστους χρηματοδοτήσεως, για τον λόγο ότι η κάλυψι του ΚΑΠΕ «έπεται» της συμβάσεως και δεν είναι γνωστό το ύψος της, με αποτέλεσμα στις διαπραγματεύσεις για το κλείσιμο παραγγελιών να άγνοούνται στοιχεία, τα όποια — έφ' όσον τελικά γίνει χρήσι του ΚΑΠΕ — επιβαρύνουν το κόστος χρηματοδοτήσεως. Επί πλέον, αν υποθεθί ότι ένα ναυπηγείο εξασφαλίζει το άνώτατο όριο τραπεζικής χρηματοδοτήσεως και την πλήρη κάλυψι του ΚΑΠΕ, ή συνολική επιβάρυνσι — όπως υποστηρίζουν οι ένδιαφερόμενοι — καταλήγει να είναι ύψηλότερη από αυτήν που άπαιτούν χρηματοδοτικές πηγές του έξωτερικού για άνάλογο δανεισμό.

Ένα άλλο σημείο, για το όποιο υπάρχουν αντίρρησις, είναι ο όρος που άπαιτεί την άντλησι από το έξωτερικό όλου του ποσού του δανείου σε συνάλλαγμα, ενώ θά ήταν δυνατόν ο όρος αυτός να άφορά μόνο στο ποσόν που προβλέπεται για συναλλαγματικές δαπάνες και συνήθως δεν είναι μεγαλύτερο του 50 % του συνολικού κόστους κατασκευής. Έδώ θά πρέπει να άναφερθί και κάτι άκόμη «περίεργο»: Το σύνολο του δανείου εισάγεται στην Ελλάδα και δραχμοποιείται. Όταν το ναυπηγείο χρειασθί συνάλλαγμα (π.χ. για την άγορά των μηχανών του χρηματοδοτουμένου σκάφους), ή Τράπεζα του που πωλεί το άνάλογο (δικό του) συνάλλαγμα με τις σχετικές επιβαρύνσεις!

Άφου οι Τράπεζες χορηγούν, πλέον, τα δάνεια με δική τους αποκλειστική εϋθύνη, έπόμενο είναι οι έγγυσεις που άπαιτούν να είναι πολύ πιό μεγάλες από αυτές που παρέχει ή υποθήκη του κατασκευαζόμενου ή επισκευαζόμενου πλοίου. Και έδώ έντοπιζεται ένα σοβαρό πρόβλημα, ιδιαίτερα των μικρών ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων. Οι έγκαταστάσεις τους δεν είναι τέτοιες που να παρέχουν εγγέγνα για πλήρη κάλυψι πολλοί περισσότερο, μάλιστα, άφου οι χρώρι τους — θεαρούμενοι τμήμα του αλγιάλου — άνήκουν στο δημόσιον όχι στις επιχειρήσεις...

Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα ώρισμένων μικρών μονάδων φαίνεται να είναι όχι ή χρηματοδότησι — σε περίπτωση παραγ-

γελιών άλλοδαπου δημοσίου ή δημοσίων οργανισμών— αλλά ή κάλυψή τους με έγγραπτικές επιστολές. Γενική είναι, πάντως, ή έπιθυμία για επάνοδο στο προηγούμενο καθεστώς— σύμφωνα με το όποιο το δημόσιον έγγραφο για το τμήμα του δανείου που υπερέβαινε το 50 % του κόστους του έργου— ή σε κάτι ανάλογο.

Η κρίσι, την όποια διέρχεται ή διεθνής ναυτιλία με τις ανάλογες έπιπτώσεις της και στον ελληνικό χώρο, άπαιτεί την αναθεώρησι της χρηματοδοτικής πολιτικής του εν λόγω τομέας και την καθιέρωσι κινήτρων αναλόγων προς αυτά που ισχύουν σε άλλα ναυπηγικά κράτη για να αντιμετωπισθί, έστω και την τελευταία στιγμή, ή άπειλή άφανισμού ενός σημαντικού συναλλαγματοφόρου κλάδου.

Μόνη ή προσέλκυσι Έλλήνων έφοπιστών στην ελληνική ναυπηγία—οι παραγγελίες των όποιων το 1977 ήσαν σημαντικές (βλέπε πίνακα)— θα ήταν άρκετή να άναλωσούν ή τόν κλάδο και να τόν καταστήση σημαντικό φορέα οικονομικής ανάπτυξεως και συναλλαγματικών έσοδών. Προς τόν σκοπό αυτό, είναι άπαραίτητη ή χάραξι συγκεκριμένης ναυτιλιακής πολιτικής και ή δημιουργία ειδικού φορέως που θα άσχολήται άποκλειστικά με θέματα ναυπηγικής πολιτικής. Το σημερινό καθεστώς (καταμερισμός άρμοδιοτήτων μεταξύ ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, ύπουργείου Βιομηχανίας, Νομισματικής Έπιτροπής κ.λ.) άποδεικνύεται άπό την εξέλιξι των πραγμάτων άνεπαρκές.

Οι παραγγελίες πήραν τόν κατήφορο

Στό σημείο αυτό, ένδιαφέρον παρουσιάζει να ίδομε πώς διαμορφώθηκε πέρυσι ή παγκόσμια άγορά ναυπηγήσεων με βάσι στοιχεία που περιλαμβάνονται στην έκδοσι «Fairplay International Records and Statistics».

Τό σύνολο των παραγγελιών κατά το 1976 είχε φθάσει τις 1.827 ένδ το 1977 έπεσε σε 1.332, έπιβεβαιώνοντας την δυσμενή θέση, στην όποια έχει περιέλθει ό ναυπηγικός κλάδος σε όλόκληρο γενικά τόν κόσμο. Οι παραγγελίες αυτές, άν κατανεμηθούν σε 500 περίπου ναυπηγεία άνά τόν κόσμο, σημαίνουν λιγότερες άπό τρεις παραγγελίες άνά ναυπηγείο. Όμως ή κατανομή είναι τέτοια που μόνο μερικά ναυπηγεία έχουν πλήρη άπασχόλησι, ένδ τα περισσότερα άντιμετωπίζουν την χρεοκοπία και τό κλείσιμο.

Άπό την κατανομή των παραγγελιών κατά χώρα κατασκευής τό πιο άξιοπρόσεκτο σημείο είναι ή τεράστια διαφορά μεταξύ της Ίαπωνίας και κάθε άλλης χώρας. Με 510 παραγγελίες ή Ίαπωνία κατέχει τά πρωτεία, ένδ ό πλησιέστερος άνταγωνιστής της, ή Δ. Γερμανία, έλαβε μόνον 108 παραγγελίες. Όσον άφορά στο τουνάζ, οι ΗΠΑ έρχονται στην

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ				
	Άριθμός πλοίων	% συνόλου	DWT	% συνόλου
Άργεντινή	3	0.23	53.400	0.26
Βέλγιο	9	0.68	220.000	1.06
Βραζιλία	1	0.08	14.600	0.07
Βουλγαρία	14	1.05	130.354	0.63
Καναδάς	11	0.83	229.770	1.10
Κίνα	8	0.60	108.000	0.52
Δανία	35	2.63	273.695	1.31
Γαλλία	4	0.30	30.480	0.15
Α. Γερμανία	25	1.88	356.856	1.71
Δ. Γερμανία	108	8.11	716.565	3.44
Βρετανία	64	4.80	624.641	3.00
Έλλάς	1	0.08	3.000	0.01
Όλλανδία	65	4.88	382.145	1.84
Ίσλανδία	1	0.08	500	—
Ίνδία	8	0.60	200.900	0.96
Ίταλία	19	1.43	29.745	0.14
Ίαπωνία	510	38.29	9.876.626	47.44
Ν. Κορέα	60	4.50	962.800	4.62
Μάλτα	4	0.30	22.796	0.11
Νορβηγία	78	5.86	717.945	3.45
Πακιστάν	5	0.38	3.900	0.02
Φιλιππίνες	3	0.23	8.000	0.04
Πολωνία	25	1.88	317.400	1.52
Πορτογαλία	6	0.45	19.340	0.09
Ρουμανία	6	0.45	16.730	0.08
Σιγκαπούρη	23	1.73	121.000	0.58
Ίσπανία	94	7.06	935.955	4.50
Σουηδία	32	2.40	662.050	3.18
Ταϊβάν	22	1.65	269.800	1.30
Τουρκία	12	0.90	40.150	0.19
ΗΠΑ	12	0.90	1,966.200	9.44
ΕΣΣΔ	36	2.70	971.304	4.66
Γιουγκοσλαβία	28	2.10	534.630	2.57
ΣΥΝΟΛΟΝ	1.332		20.821.277	

δεύτερη θέση με 1.966.200 DWT, αλλά συνολικό άριθμό παραγγελθέντων πλοίων 12.

Την πιο μεγάλη πτώσι παραγγελιών εμφανίζουν τά μάλακ κάρριερς. Ένώ οι παραγγελίες τό 1976 ήταν 393, τό 1977 έπεσαν σε 178. Στην κατηγορία αυτή οι Ίάπωνες πλοιοκτήτες έρχονται πρώτοι με 28 σκάφη 1,5 έκατομμυρίων DWT (τά ύπόλοιπα 4,4 έκατομμύρια κατανέμονται μεταξύ πολλών χωρών). Πάντως την δεύτερη θέση είχαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες με συμβόλαια για 19 πλοία μισού έκατομμυρίου DWT.

Οι περισσότερες παραγγελίες—τόσο σε άριθμό όσο και χωρητικότητα— δόθηκαν για κατασκευές πλοίων ξηρού φορτίου. Οι 740 παραγγελίες αυτής της κατηγορίας άντιπροσωπεύουν τό 56 % του συνόλου και, παρ' όλο που τό μέσο μέγεθος των έν λόγω σκαφών είναι μικρότερο άπό τά τάνκερς και τά μάλακ κάρριερς, άποτελούν άνω του ένός τρίτου της ύπό κατασκευή χωρητικότητας. Άξιοπρόσεκτο είναι τό γεγονός ότι οι παραγγελίες μάλακ κάρριερς—όσον άφορά στην χωρητικότητα— είναι περίπου ίδιες με αυτές των τάνκερς, σχεδόν 6 έκατομμύρια DWT.

Λόγω της σημαντικής μειώσεως των ξένων παραγγελιών, παρατηρείται μία τάσι για δημιουργία έγχωρίων στόλων. Έτσι χώρες όπως ή Ίαπωνία, Ν. Κορέα και Ταϊβάν διατηρούν την άπασχόλησι σε ναυπηγεία τους με έγχώριο τουνάζ.

Έπειδή οι χώρες αυτές της Άπω Άνατολής μπορούν να προσφέρουν σε πολύ χαμηλές τιμές, τά δυτικοευρωπαϊκά ναυπηγεία προσπαθούν να άντισταθμίσουν τις διαφορές στις τιμές με κρατικές έπιχορηγήσεις κ. λ.

Κάθε πρόβλεψι, πάντως, για τό 1978 (που ύποχρεωτικά θα πρέπει να στηριχθί σε έλλιπή έμπορικά δεδομένα, όπως είναι οι έμπορικές άνάγκες ή οι άνάγκες σε τουνάζ) είναι πολύ άβέβαιη, καθόσον οι πολιτικοί παράγοντες «ζυγίζουν» πολύ περισσότερο.

I. ΚΟΥΜΑΡΗΣ

ΣΥΝΟΛΟΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΝ (1977)

Πλοία	Άριθμός	% συνόλου	Χωρητικότητα της DWT	% συνόλου
Ξηρού φορτίου	740	55,66	7.072.214	33,97
Μάλακ κάρριερς	178	13,36	5.848.774	28,09
Τάνκερς	123	9,23	5.599.053	26,89
Ρό-ρό	209	15,69	1.517.956	7,29
Κονταίνερς	82	6,16	783.280	3,76
Σύνολον	1.332		20.821.277	

ΣΥΝΟΛΟΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ (1977)

Πλοία	Άριθμός	Χωρητικότης DWT
Ξηρού φορτίου	60	934.360
Μάλακ κάρριερς	19	499.150
Ρό-ρό	6	56.100
Σύνολον	85 *	1.489.610 **

* 6,38 % του παγκοσμίου συνόλου.

** 7,15 % του παγκοσμίου συνόλου.