

РАЗВИТИЕТО НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ В ГЪРЦИЯ

Васил Даков

Научният интерес към нашата южна съседка през последните две десетилетия непрекъснато се увеличава, което е напълно оправдано, изхождайки от разширяващите се политически, търговски, културни, туристически и други връзки между България и Гърция.

По време на германската окупация Гърция беше ограбена, а развитието на икономиката преустановено. Възстановяването обхваща дълъг период поради антинародната политика на монархо-фашисткия режим. Управляващите среди все повече се обвързаха със западните капиталистически държави. Логически завършек на този процес беше приемането от гръцкия парламент на закон № 2687 "За инвестиции и защита на чуждите капитали". Последва бързо увеличение на външните капиталовложения — за времето от 1961 до 1968 г. тези инвестиции нараснаха над 10 пъти — от 50 на 500 млн. долара ([12], стр. 105). В резултат от поетите задължения, по този и други договори Гърция се оказа в пълна икономическа-финансова, политическа и военна зависимост от империалистическите държави и на първо място от САЩ. От друга страна, над 10% от националния продукт се пропиляваше за непроизводствени разходи по издръжка на армията, полицията и службите на държавната безопасност. Общото състояние на икономиката не се отличаваше много от довоенното положение — зависима, с недостатъчно развити производителни сили, — главно в земеделието, с ограничено използване на природните и трудовите ресурси, с нисък национален доход. С цел да се приспособи селското стопанство към конкуренцията на западните държави гръцките правителства започнаха усилено да стимулират едрите стопани, което водеше до разоряване на дребните собственици. Последните бяха принудени да напуснат селата и да търсят препитание в градовете, да попълват армията на безработните или да емигрират. Годиши наред икономическата емиграция надхвърляше 200 хил. души [13]. В края на 1976 г. в страната е имало 37 хил. безработни и 250 хил. временни работници в страните от Западна Европа [3].

Съществено значение за следвоенното развитие на гръцкото стопанство имаха държавните помощи и заеми — около 5 млрд. долара,

80% от които постъпиха от САЩ. Това застави Гърция широко да отвори вратите си за чуждите и предимно северноамериканските стоки, което задържаше развитието на редица клонове от националната промишленост. Над 2/3 от външните средства бяха вложени в новите рентабилни отрасли (нефтопреработка, добив на алуминий и др.), както и в туристическото дело [8]. Само през последното десетилетие в страната бяха построени над 200 големи предприятия, други бяха разширени, съществено се увеличи производството на добивната индустрия ([1], стр. 13—21). В наши дни все още 200 богати семейни династии съсредоточават в ръцете си основната част от националното богатство. Ръководна роля между тях имат пег финансови групи — „голямата петорка“, която е тясно свързана с държавния апарат и влияе върху целия икономически и политически живот на страната.

Особеност на гръцката икономика е значителната и все нарастваща роля на държавата в нейното развитие. През 1938 г. държавният сектор в промишлеността е бил само 3%, а държавните инвестиции в нея не превишавали 5% от бюджетните средства. След войната мащабите на стопанската дейност на държавата рязко се увеличиха. Енергичната ѝ намеса в промишлеността, транспорта и други отрасли засили концентрацията в частното производство и капиталите. Този процес получи най-широк размах през второто следвоенно десетилетие (1956—1966 г.), за което значителна роля изигра национализацията на електроенергетическата промишленост и строителството на нови държавни и смесени индустриални предприятия. Преодоляването на голямата изостаналост на гръцката индустрия изискваше огромни капиталовложения, които само държавата можеше да мобилизира и намери. Това особено се отнасяше за енергетиката и железопътния транспорт — ключови, но малко рентабилни отрасли, в които гръцките финансисти не бяха заинтересовани да влагат средства. Те предпочитаха високодоходните отрасли, като широко се опираха на държавните услуги. Към средата на 60-те години в Гърция имаше към 100 държавни и над 200 смесени предприятия и организации. От тях 250 се занимаваха с промишлена дейност. Те са обхващали 16% от заетите в индустрията и са създавали 18% от националния доход ([1], стр. 13—21). Стопанската дейност на държавата има подчертано изразен класов характер. Тя е насочена към укрепване позициите на гръцката буржоазия и преди всичко на промишлено-финансовата олигархия.

Индустриализацията на Гърция не може да реши икономическите проблеми на страната. За тази цел съдействуват сферата на обслужването и особено приходите от морския транспорт. Вследствие действието на редица фактори в миналото и особено сега тя заема особено важно място в морския транспорт на капиталистическия свят. Недостигът на национални топливни и минерални суровини, ограничените обработваеми площи, ограничените работни места и по-

стоянната икономическа емиграция, острата чужда конкуренция на вътрешния пазар от страна на развитите капиталистически държави влияят върху ниската норма на печалбите от инвестираните средства вътре в страната. Тук от особено значение е изключително благоприятното транспортно- и търговско-географско положение на Гърция — допирът с първостепенни морски пътища и съседството с икономически развити територии са насочвали гръцките капиталисти към използването на изгодите от морския транспорт. Средствата, натрупани по линията на търговията и другите сфери на обслужването, както и от промишлената дейност, са били влагани за покупка на кораби с различен тонаж и различно предназначение. С тях са били превозвани предимно интернационални товари и пътници, от което се реализират големи приходи от корабните фрахтове и такси. Това е една специфична особеност в икономиката на нашата южна съседка — приходите от търговската флота дълго време са облекчавали хроническия платежен баланс на страната. По броя на корабите, които владеят гръцките собственици (без да се вземат под внимание онези, които тя наема), Гърция десетилетия наред е стояла на едно от първите места в света. Нейните кораби за дълъг период са били главно под чужд флаг, което гарантира на корабоприжателите по-големи изгоди, отколкото ако се регистрират под гръцки: собствениците се насочват към тези страни, където данъчните облагания са по-малки, работната ръка е по-евтина и съществуват други облекчения (Либерия, Панама, Нигерия, Ливан и др.).

Гръцката флота е значително икономическо явление не само за страната, но и за капиталистическото стопанство като цяло, за което свидетелствуват извършеният трафик и броят на наемните моряци в Гърция и другите страни. Тя е станала един жизнено необходим елемент за стопанството, което разчита извънредно много на получените приходи. Получените средства се разпределят по следния начин: от навлата за превоз — 10%, от заплатите за членовете на екипажите — 20%, от печалбите за собствениците — 50% и др. [7]. Забелязва се една непрекъсната тенденция на увеличаване приходите от търговската флота. През 1967 г. те са били два пъти по-големи в сравнение с 1961 г. За нарастването на тези средства в стопанството на страната може да се съди от приведените данни (в хил. долара):

1960 г. —	76 513	1970 г. —	249 220
1963 г. —	125 300	1973 г. —	275 410
1967 г. —	215 000	1976 г. —	312 100

Стопанското значение на гръцката търговска флота може да се оцени много добре, ако се подчертае, че нейните приходи превишават тези от износа на селскостопански произведения — тютюн, грозде, маслини, зехтин, памук, цитрусови плодове.

Трябва обаче да се изтъкне, че гръцките корабоприетатели избягват в много случаи да влагат натрупаните средства в родината си. Тяхното участие в индустриализационния процес на страната е твърде скромно, което може да се обясни с по-ниската норма на печалба в сравнение с инвестирането в други държави. Когато влагат средства в Гърция, те се ориентират предимно към автомобилния и въздушния транспорт, както и в сферата на услугите. По този начин Гърция се лишава от един много сериозен финансов източник за структурното преустройство на стопанството. Това е един типичен пример за интернационалния характер на капитала, за неговия космополитизъм — той се ориентира към най-реентивните дейности и се прелива от страна в страна, от континент в континент — там, където му е гарантиран най-подходящ климат за натрупване на максимални доходи. В тези случаи националните интереси остават на заден план.

Гръцката търговска флота още в 1967 г. е приблизително 22 млн. бр. рег. т, по който показател страната се нареди на второ място в света, но ако тези 2864 кораба се отчитат в тонове дедвейт, тя още тогава застана на първо място. В края на същата година тя имаше и развита пътническа флота с около 30 хил. места, което също я нарежда на първо място. В тази многобройна търговска и пътническа флотилия бяха ангажирани 43 500 моряци от различни националности. Други 23 000 моряци работеха на кораби, ангажирани от гръцки предприемачи. Разпределението на търговската флота към същата 1967 г. за Гърция и другите държави големи корабоприетателки може да се проследи от приведените данни (в т дедвейд) ([9], стр. 320):

Гърция	—	32 700 000
САЩ	—	29 420 000
Англия	—	28 693 000
Норвегия	—	28 257 000
Япония	—	24 007 000

Едно десетилетие по-късно — 1976 г., Гърция вече владее флота от 48,5 млн. бр. рег. т, като и по-този показател установи световно първенство. След нея на второ място се нарежда Япония с 39,5 млн. бр. рег. т [3].

Увеличаването на гръцката търговска флота е сравнително ново явление. В началото на века Гърция притежаваше 200 плавателни съда със 170 000 т товароподемност, или това съставляваше само 1,3% от световния търговски тонаж. В навечерието на Втората световна война гръцката търговска флота достигна 1,8 млн. т. Това сравнително не бързо нарастване беше съпроводено с намаляване относителния дял на малотонажните кораби, особено през годините на голямата икономическа криза от 1929—1933 г. до началото на войната.

В навечерието на Втората световна война трафикът на гръцката флота се разпределяше в четири основни направления: Черноморско, с голямо значение за страната — към 1937 г. кораби с гръцко знаме, преминали през Дарданелите, достигнаха до 2 млн. т; гръцката флота беше много активна по р. Дунав, където осъществяваше до 37% от превозите по реката и успяваше да устои на конкуренцията от националните дунавски флоти, където все по-осезателно се налагаше икономическата експанзия на фашистка Германия. Друго направление беше насочено към Англия и Западна Европа с около 13% от общите превози; най-голям обем превози към тази предивоенна година гръцката търговска флота осъществяваше с държавите от Северна и Южна Америка — 34,5%. Още тогава гръцкото корабоплаване се сблъска със същите проблеми в Средиземно море, каквито има в Черно море след Втората световна война — малотонажните й кораби не могат да конкурират националните флоти на черноморските и средиземноморските страни. Това изтласка нейните кораби в други направления — Северозападна Европа, Червено море, Индийския океан, Персийския залив, т. е. в зони и маршрути вън от Средиземноморието. След Първата световна война гръцката флота се насочи към Атлантическия океан, който по-късно се утвърди като основен превозен район на корабите й. След Втората световна война ясно се открийа маршрутите към Далечния Изток.

Следвоенният количествен ръст на гръцката флота след Втората световна война е повече от очевиден. За две десетилетия до 1967 г. броят на корабите се увеличи 5 пъти, а тонажът им — 10 пъти. Този ръст беше свързан предимно с кораби, регистрирани под чужди знамена. През 1949 г. търговската флота на Гърция се състоеше от 550 съда с вместимост около 2,4 млн. т: 1,3 млн. т под гръцки флаг, 1 млн. т под панамски, 50 хил. т под либерийски. В края на 1967 г. 2/3 от гръцките кораби са регистрирани под чужди знамена. При това много бързо плаващите под либерийски флаг изпревариха другите страни, в които гръцките собственици регистрираха преди своите кораби. Това може да се проследи от приведените данни (в хил. бр. рег. т):

	1956 г.	1961 г.	1967 г.	1976 г.
Под гръцки флаг	1455	6512	7665	28000
Либерийски	4678	4904	12383	14500
Нигерийски	—	—	—	1350
Панамски	1722	733	827	1043
Ливански	—	721	354	630

Гръцки кораби са били регистрирани и в други страни — например Сомалия. Техният тонаж обаче е ограничен.

От наличните подробни международни статистически отчети може обстойно да се анализират плавателните съдове на Гърция по брой, вид, тонаж, възраст и техническо състояние. Налага се едно обобщено впечатление, че до 1967 г. те са сравнително стари и поради това недостатъчно конкурентоспособни. През следващите години корабният парк беше обновен и модернизирани — онези от тях с над 20 години възраст бяха или разрушени, или отчислени и продадени на други страни. Тяхното място заеха големи и модерни плавателни съдове. Това се отнася предимно за корабите под гръцко знаме. Бързо нараснаха и големите нефтоналивни съдове под либерийски флаг, които са много рентабилни и имат високи експлоатационни качества. Регистрираните в Панама са стари — почти всички с възраст над 12 години. Подобно е положението и с корабите, плаващи под ливански флаг.

В обобщен вид състоянието на гръцката флота, регистрирана под национален и чужд флаг, може да се проследи от приведената таблица [3].

Година	Под гръцки флаг		Под чужд флаг	
	бр.	тонаж в млн. т	бр.	тонаж в млн. т
1973	3073	23,0	1015	17,0
1974	3145	24,0	1329	20,5
1975	3247	25,4	1173	19,4
1976	3500	28,5	1296	20,3
1977	3870	33,3	930	15,7

Собствените кораби към 1976 г. съставляват вече 65%, които са регистрирани под национален флаг. За посочените пет години те непрекъснато се увеличават, докато плаващите под чужд флаг нарастват по-бавно и с колебания — така например през 1975 г. тяхната товароподемност е намаляла с 1,1 млн. бр. рег. т, а през 1977 г. — с 4,6 млн. бр. рег. т.

В заключение може да се каже, че в съвременната гръцка търговска флота преобладават модерни плавателни съдове, но в нейните редове се числят и голям брой стари и износени кораби, които са с ограничени експлоатационни качества и ефективност. Най-големите и модерни плавателни съдове са притежание на могъщи собственици и, обратно, малките и износени, стари кораби като правило са притежание на компании или отделни лица с ограничени финансови възможности.

Гръцката икономика има големи изгоди от експлоатацията на такъв многотонажен корабен парк, но веднага трябва да се подчертае, че предприемачите срещат сериозни трудности при организацията на търговията по море, за преодоляването на успешната конкуренция на други страни, които попълват своите национални флоти с ефективни плавателни съдове — Япония, САЩ, Норвегия и др.

При сравнение на гръцката флота, даже само тази, която плава под национален флаг, с флотите на съседните балкански страни се налага впечатлението, че възможностите за сътрудничество с най-южната балканска и средиземноморска страна са една неохотна и изгодна предпоставка за развитието на многостранните икономически връзки между отделните държави на Балканския полуостров. Макар че българската и югославската търговска флотилия са по-ограничени по брой, товароподемност и предназначение, то те са комплектувани през последните години и имат добри експлоатационни качества. Това им създава възможности за партньорство. Сътрудничеството на България и Гърция в областта на морския транспорт е от естество да удовлетворява икономическите интереси и на двете страни [5]. За това голям принос има демократизацията на политическия живот в Гърция през последните години, което беше съпътствувано с развитие на търговските, културните и други връзки между двете страни [4]. Сближаването на нашата страна с такава традиционна мореплавателна държава, каквато е Гърция, ни обещава и изгоди в ползуване на натрупания опит в организирането на международните превози — една много изгодна икономическа дейност, към която се ориентира нашата търговска флота през последното десетилетие.

ЛИТЕРАТУРА

1. Даков, В., Структурни изменения и проблеми в развитието и географското разположение на промишлеността в Гърция. Год. на Соф. университет, ГТ ф-т, кн. 2, география, т. 66, 1974.
2. Големанов, А., Корабостроенето в Гърция, в. Работническо дело, бр. 202, 21 юли 1973 г.
3. * * *, Ежегодник Большой советской энциклопедии, 1950—1977 г.
4. Молиев, Г., Българо-гръцките икономически отношения, сп. Икономическа мисъл, 1976, № 9.
5. Фундулис, Х., Съвместно транзитиране на стоки между България и Гърция, сп. Икономическа мисъл, № 6.
6. Фундулис, Х., Форми на икономическо сътрудничество между НР България и Гърция, С., Наука и изкуство, 1965.
7. Халачев, Б., Някои проблеми на сътрудничеството в морското търговско корабплаване, сп. Корабостроене и корабплаване, 1972, № 2.
8. Чачевски, В., Темпове и фактори на икономическото развитие на Гърция, С., Институт за външна политика „Иван Башев“, 1976.
9. Campbell, John and Philip Sheppard, Modern Greece, London, 1968.
10. Candilis, Wray O., The economy of Greece 1944—1966, New York, 1968.
11. Pavlopoulos, P., A statistical model for the Greece economy, 1949—1959, 1966, Amsterdam.
12. Kousoulas, D., Modern Greece, New York, 1974.
13. Zolotas, Xonophon — International labor migration and economic development, Athens, 1966.

DEVELOPMENT OF THE SEA TRANSPORT IN GREECE

Vasil Dakov

S u m m a r y

This article surveys the conditions and factors for development of the merchant fleet in Greece which is a basic branch of its economy. The role of Greece in the world sea trade was pointed out, as well as, the changes having occurred after the Second World War and problems of the present maritime transport of the country. Special attention was paid to the possibilities of Bulgarian — Greece cooperation in the sphere of trade relations by sea.