

Agli effetti del *capitale*, l'industria delle costruzioni navali, alle condizioni odierne, è unicamente una grande industria, e come tale assorbe ingenti capitali per i vasti impianti che le permettano di vivere e prosperare. Ma i capitali, si dirigono unicamente verso quelle industrie che danno possibilità di guadagno in quanto è soprattutto la misura del reddito che determina l'attrazione dei capitali verso questa o quell'industria, e la misura del reddito è data dalle condizioni economiche dell'industria, le quali rendono più o meno proficuo l'impiego.

Chi ordina ad un cantiere la costruzione di una nave, si preoccupa della retribuzione che la nave è capace di dare, in ragione del costo di acquisto, per cui, a parità di nave, farà l'ordinazione a quel cantiere, estero o nazionale, che praticherà il prezzo più basso. Ma questo prezzo di vendita è in strettissima dipendenza col costo di produzione il quale dipende soprattutto, oltre che dal saggio d'interesse dei capitali investiti, dal costo della mano d'opera e delle materie prime (particolarmente materiali siderurgici). Da ciò è facile dedurre che si troveranno in condizione di inferiorità le industrie delle costruzioni navali di quei paesi poveri di minerale di ferro e di carbone, per cui, in regime di libera concorrenza, non potranno praticare, a parità di nave, gli stessi prezzi che si praticano in quei paesi nei quali le condizioni di naturale sviluppo dell'industria siderurgica permettano di produrre ferro e acciaio in casa ed a buon mercato, particolarmente se posseggono anche mano d'opera specializzata ed a buon mercato.

Nel paese che si trova in condizioni di inferiorità