

Η ελληνική ναυτιλία δεν θα επηρεαστεί και τόσο από το Brexit

2016/08/11 15:48 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αν και είναι πολύ νωρίς να εξάγει κανείς συμπεράσματα για τις συνέπειες του Brexit, το μόνο σίγουρο είναι ότι οι τομείς που θα επηρεαστούν είναι ποικίλοι. Άλλοι περισσότερο, άλλοι λιγότερο. Ένας από αυτούς είναι και η ελληνική ναυτιλία που, αν και εξακολουθεί να κρατά τα ηνία διεθνώς, βρίσκεται αντιμέτωπη με πολλαπλές προκλήσεις.

Πηγές από το City του Λονδίνου, που γνωρίζουν πολύ καλά το θέμα, ανέφεραν στην EurActiv.gr ότι **η ελληνική ναυτιλία δεν θα επηρεαστεί και τόσο από το Brexit καθώς επιχειρεί και εκτός Αγγλίας**. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν 3-4 έδρες και ανάλογα με την κατάσταση μεταφέρουν τη διαχειρίστρια. Σημαντικό ρόλο στην όποια απόφαση τους παίζει το φορολογικό σύστημα της εκάστοτε χώρα και γι' αυτό ακριβώς το λόγο προτιμούν τη Σανγκάη ή το Ντουμπαί.

Ποιο λοιπόν είναι το όφελος για την ελληνική ναυτιλία εντός της ΕΕ; Δεν είναι ξεκάθαρο, λένε οι ίδιες πηγές στη Euractiv, καταγγέλλοντας μάλιστα ότι η ΕΕ θέλει να ελέγξει την ελληνική ναυτιλία.

Image not found or type unknown



Όλα ξεκίνησαν τον Αύγουστο του 2012, όταν η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού (DG Competition) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ξεκίνησε έρευνα περί της συμβατότητας του ελληνικού συστήματος του φόρου χωρητικότητας πλοίων (tonnage tax) και του ευρύτερου θεσμικού ναυτιλιακού πλαισίου, με βάση τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις στην Ναυτιλία (οι επονομαζόμενες Sag).

Οι συστάσεις της Κομισιόν και η ελληνική απάντηση

Τον Δεκέμβριο του 2015 η Κομισιόν διαπίστωσε ότι το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο αντίκειται στις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις διατάξεις της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις και ζήτησε από την Ελλάδα να οριοθετήσει **πιο αυστηρά το σύστημα του φόρου χωρητικότητας και των μέτρων στήριξης του ναυτιλιακού τομέα.**

Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση η Ελλάδα θα έπρεπε εντός δύο μηνών να ενημερώσει την Επιτροπή εάν αποδέχεται τις προτάσεις για προσαρμογή, η οποία θα πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός δύο ετών, με έναρξη εφαρμογής του νέου τροποποιημένου καθεστώτος από την 1η Ιανουαρίου του 2019. Στις 21.4.2016, η ελληνική κυβέρνηση, απέστειλε επισήμως την απάντησή της στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποκρούοντας τις σχετικές συστάσεις.

Image not found or type unknown



Η Επίτροπος Μεταφορών Violetta Bulc εμφανίσθηκε διαλλακτική και έτοιμη για διάλογο στα Ποσειδώνια, ωστόσο ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) Θεόδωρος Βενιάμης δήλωσε ότι η διαδικασία «προανάκρισης» που έχει ξεκινήσει η Επίτροπος Ανταγωνισμού, σχετικά με το θέμα φορολόγησης της ελληνικής ναυτιλίας δεν πρέπει να προχωρήσει στο επόμενο, πιο επίσημο, στάδιο της κυρίας «ανάκρισης». Επέμεινε ότι το θέμα πρέπει να κλείσει σχετικά άμεσα, όπως έγινε και σε παρόμοιες περιπτώσεις ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κρατών.

Είναι ενδεικτικό ότι η πηγή από το City αναφέρει στη EurActiv.gr ότι **ανησυχία δεν προκαλεί τόσο το Brexit αλλά το γενικότερο κλίμα που επικρατεί**, καθώς η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται σε ένα αμφίβολο περιβάλλον εντός και εκτός της χώρας. Έλληνας ιδιοκτήτης ναυτιλιακής εταιρείας με έδρα την Ελλάδα είπε χαρακτηριστικά στην EurActiv.gr ότι αν αλλάξει το φορολογικό καθεστώς, πολλές εταιρείες έχουν ήδη προετοιμάσει το έδαφος για να αλλάξουν την έδρα τους, πηγαίνοντας π.χ. στην Κύπρο.

Οι ετοιμασίες αυτές έχουν γίνει ακόμη πιο εντατικές από τότε που ανέλαβε η κυβέρνηση Τσίπρα, όπως λέει χαρακτηριστικά, ενώ κατήγγειλε ότι η ελληνική ναυτιλία έχει μπει στο στόχαστρο της Ευρώπης προς όφελος της Γερμανίας, καθώς επιδιώκεται να δημιουργηθεί ένα ενιαίο πλαίσιο και να μην υπάρχει διαφορά μεταξύ των Ελλήνων και Γερμανών πλοιοκτητών.

Το Brexit μπορεί να μην είναι αρνητικό

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τη βαθιά οικονομική κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχασαν ποτέ την ηγετική τους θέση στις διεθνείς αγορές τα τελευταία χρόνια. Οι

Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και σύμφωνα με υπολογισμό της λονδρέζικης εταιρείας Vessels Value η αξία των **4.500 συνολικά πλοίων τους ανέρχεται σε 90 δισ. ευρώ**. Ο γερμανικός εμπορικός στόλος, τέταρτος μεγαλύτερος παγκοσμίως, ο οποίος διαθέτει τα περισσότερα εμπορευματοκιβωτιοφόρα έχει αξία 42 δισ. ευρώ και συνεπώς λιγότερη από τη μισή των Ελλήνων ανταγωνιστών.

Image not found or type unknown



Εκφράζεται λοιπόν ο φόβος ότι αν αλλάξει η νομοθεσία υπό τις ευρωπαϊκές πιέσεις, πολλές εταιρείες, κυρίως οι μεγάλες, θα αναγκασθούν να φύγουν από την Ελλάδα. Υπό αυτό το πρίσμα τελικά ίσως η έξοδος της Βρετανίας από την ΕΕ να μην είναι και τόσο αρνητική για την ναυτιλία, λέει ο Έλληνας πλοιοκτήτης στην EurActiv.g, διότι η χώρα θα μπορεί ελεύθερα να διαμορφώσει μια πολιτική πιο φιλική προς τις επιχειρήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται και οι εξαγγελίες του πρώην υπουργού Οικονομικών Τζορτζ Όσμπορν **για τη μείωση του συντελεστή φορολογίας εταιρικών κερδών στο 15% από 20%** που είναι σήμερα, κάτι που θα καθιστούσε τον φορολογικό συντελεστή του εταιρικού φόρου της Βρετανίας τον χαμηλότερο στην G20. Απομένει τώρα να δει κανείς αν ο διάδοχός του Φίλιπ Χάμοντ θα υλοποιήσει την εν λόγω δέσμευση, δίδοντας στο City ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.